

## **Ұлттық теңіз сауда флотын құрудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасын бекіту туралы**

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2004 жылғы 13 шілдедегі N 763 қаулысы

"Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003-2006 жылдарға арналған бағдарламасын іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспары туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003 жылғы 5 қыркүйектегі N 903 қаулысына сәйкес Қазақстан Республикасының Үкіметі қаулы етеді:

1. Қоса беріліп отырған Ұлттық теңіз сауда флотын құрудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасы бекітілсін.

2. Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі жыл сайын қаңтарда және шілдеде Қазақстан Республикасының Үкіметіне Бағдарламаны іске асыру барысы туралы ақпарат ұсынсын.

3. Осы қаулының орындалуын бақылау Қазақстан Республикасы Премьер-Министрінің орынбасары С.М.Мыңбаевқа жүктелсін.

4. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап күшіне енеді.

*Қ а з а қ с т а н            Р е с п у б л и к а с ы н ы ң*

*Премьер-Министрі*

Қ а з а қ с т а н    Р е с п у б л и к а с ы  
Ү к і м е т і н і ң  
2 0 0 4    ж ы л ғ ы    1 3    ш і л д е д е г і  
N            7 6 3    қ а у л ы с ы м е н  
бекітілген

### **Ұлттық теңіз сауда флотын құрудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасы**

#### **1. Ұлттық теңіз сауда флотын құрудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасының паспорты**

Атауы	Ұлттық теңіз сауда флотын құрудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасы (бұдан әрі - <b>Б а ғ д а р л а м а</b> )
Өзірлеу негізі	1. "Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003-2006 жылдарға арналған бағдарламасын іске асыру жөніндегі

іс-шаралар жоспары туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003 жылғы 5 қыркүйектегі N 903 қаулысы (Іс-шаралар жоспарының 4.4-тармағы);

2. "Қазтеңізкөлікфлоты" ұлттық теңіз кеме қатынасы компаниясы" жабық акционерлік қоғамын құру туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 1998 жылғы 4 желтоқсандағы N 1239 қаулысы ;

3. "Қазақстан Республикасында сауда мақсатында теңізде жүзуді дамыту тұжырымдамасы туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2001 жылғы 21 ақпандағы N 267 қаулысы ;

4. "Қазақстан Республикасының мемлекеттік көлік саясатының тұжырымдамасын мақұлдау" туралы Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2001 жылғы 11 шілдедегі N 801 қаулысы

2004-2006 жылдар

Іске асыру  
мерзімі  
Әзірлеушілер

Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі, "Қазтеңізкөлікфлоты" ұлттық теңіз кеме қатынасы компаниясы" жабық акционерлік қоғамы, "ҚазМұнайГаз" ұлттық компаниясы" жабық акционерлік қоғамы

Бағдарламаның  
мақсаты мен  
міндеттері

Елдің теңіз сыртқы сауда жүк тасымалдауындағы қажеттілігін толық мөлшерде қамтамасыз ететін, Қазақстанның экономикалық-географиялық әлеуетін іске асыруға ықпал ететін, қазіргі заманғы техникалық базасы бар және үлкен кіріс түсіретін жоғары ұйымдастырылған порт инфрақұрылымының негізінде ұлттық теңіз сауда флотын құру.

Осы мақсатқа жету үшін мынадай мәселелерді шешу қажет:

- 1) ұлттық теңіз сауда флотын қажетті түрлер мен кластардағы қазіргі заманғы кемелермен жабдықтауды қамтамасыз ету ;
- 2) сыртқы экономикалық жүк тасқынын (экспорт, импорт) отандық сауда флотына қайта бағыттау;
- 3) Ақтау, Баутино және Құрық порттарының, сондай-ақ Маңғыстау облысы Түпқараған ауданының аумақтарын игеру жолымен порт инфрақұрылымын дамыту;

- 4) кеме жөндейтін база құру;
- 5) қосалқы флотын және теңіз операциялар қосалқы флотын құру;
- 6) теңіз кәсіптері мамандарының ұлттық класын, елдің теңіз сауда флотына кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесін құру;
- 7) теңізде жүзу қауіпсіздігі мен теңіз көлігінде экологиялық қауіпсіздік деңгейін арттыру.

Қаржыландыру көздері

2006 жылдың аяғына дейін 238-240 млн. АҚШ доллары шамасында инвестициялау жоспарлануда. Көздері заем қаражаты болып табылады. Бағдарламаны іске асыру бойынша шығыстардың жалпы сомасы 34750 млн. теңгені құрайды, оның ішінде: 2004 жылы - 11885 млн. теңге, 2005 жылы - 14915 млн. теңге, 2006 жылы - 7950 млн. теңге.

Бағдарламаны іске асырудан нәтиже

2006 жылы отандық теңіз сауда флотында жалпы тоннажы 80-85 мың тонна жүк таситын 10 кеме, оның ішінде кем дегенде жылына 5,5 млн. тонна мұнай тасуды жүзеге асыра алатын 6 танкер, сондай-ақ құрғақ жүк таситын 4 кеме болады.

Осындай іс-шаралардың нәтижесінде, "Қазтеңізкөлікфлоты" ҰТКК" ЖАҚ ұлттық операторының шетелдік кеме қатынасы компанияларынан жүк тасымалдауға бағдарланған жалпы көлемі 2006 жылы 6,3 млн. тоннаға, оның ішінде мұнай - 5,8 млн. тонна, құрғақ жүк тасу көлемі 0,5 млн. тоннаға жетеді. Қаржы-шаруашылық қызметтің нәтижесі отандық теңіз сауда флотын одан әрі жедел дамытуға жәрдемдесетін болады.

Ақтау портындағы N 4 және 5 мұнай құю айлақтары қайта жаңартылады және жаңғыртылады, Түпқараған шығанағында жаңа жүк тиеу кешені, Құрық портында экспортқа бағдарланған мұнай құю терминалы салынады. Қазіргі заманғы кеме жөндеу базасы Каспий теңізінде жүзетін көптеген кеме қатынасы компанияларының тарапынан болатын қызметтің осы түріне деген сұранысты қанағаттандыруға мүмкіндік береді.

Каботаждық тасымалдар, сауда флотына және

Солтүстік Каспийде теңіз операцияларына қызмет көрсету үшін 25 кемедегі тұратын қосалқы флот құрылады.

## 2. Кіріспе

### 2.1. Әзірлеу үшін негіздеме

Қарқынды экономикалық даму сатысында тұрған Қазақстан өзінің экономикалық әлеуетін жүзеге асыру жолдарын кеңейтуге барынша мұқтаж болып отыр. Қазақстанның экономикалық өсуіне мүмкіндік туғызатын және экономиканың қажеттілігін қамтамасыз ететін елдің көлік-коммуникация кешенінің жұмыс істеу тиімділігі көбінесе көлік қызметінің жаңа түрлерін дамытумен және транзиттік әлеуетті пайдаланумен айқындалады. Олардың ішінде ұлттық теңіз сауда флотын құру ж о с п а р л а н ы п о т ы р .

Қазақстанның теңіз көлігін дамыту, ұлттық теңіз сауда флотын құру мақсатында Қазақстан Республикасының Үкіметінің шешімімен 1998 жылғы 4 желтоқсандағы N 1239 қаулысымен "Қазтеңізкөлікфлоты" Ұлттық теңіз кеме қатынасы компаниясы" жабық акционерлік қоғамы "Қазтеңізкөлікфлоты" ҰТКК құрылды.

Компания Каспий теңізінде жүк тасымалдау жөніндегі халықаралық қызмет көрсету бойынша операциялық қызметке 2001 жылдың IV тоқсанында кірісті. 1999-2000 жылдары әлемдік тауар рыноктарындағы конъюнктуралық баға ауытқуларынан басқа, қазақстандық мұнайдың экспорты Атырау-Самара құбыр желісі жүйесінің, сондай-ақ темір жол көлігі өткізу қабілетінің мүмкіндіктеріне қанағаттанды.

Қазақстанның Каспий маңындағы мемлекеттерден айырмашылығы оның өз флоты болмады. Каспий теңізіндегі теңіз тасымалдары рыногының конъюнктурасын үстем жағдайға ие Әзірбайжанның кеме қатынасы компаниясы айқындады.

Қазақстан Республикасының 2010 жылға дейінгі Даму стратегиясында теңіз тасымалын жүзеге асыру жөніндегі ықтимал мүмкіндіктер болған кезде олардың дамуын өз теңіз флотының жоқтығы тежейді деп атап көрсетілген. "Қазтеңізкөлікфлоты" ҰТКК" ЖАҚ-тың міндеті ұлттық теңіз танкерлік және құрғақ жүк кемелері флотын құру болып табылады, бұл Қазақстан су көлігінің әлемдік көлік жүйесіне интеграциялануына мүмкіндік туғызатын болады.

Еліміздің теңіз сауда флотын құрудың тұжырымдамалық негізі Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2001 жылғы 21 ақпандағы N 267 қаулысымен мақұлданған Қазақстан Республикасында сауда мақсатында теңізде жүзуді дамыту тұжырымдамасында берілген. Бұл ретте "Қазақстан Республикасында сауда мақсатында теңізде жүзуді дамыту бағдарламасын әзірлеудің және қабылдаудың"

н а қ т ы м і н д е т і қ о й ы л д ы .

2002 жылғы қаңтарда "Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы" Қазақстан Республикасының Заңы қабылданды. Қазіргі уақытта қолданыстағы нормативтік құқықтық актілерді халықаралық актілермен сәйкестікке келтіру, сондай-ақ теңіз көлігі саласында нормативтік құқықтық база құру жөніндегі жұмыстар жүргізілуде.

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003 жылғы 5 қыркүйектегі N 903 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003-2006 жылдарға арналған бағдарламасын іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспарының 4.4-тармағында "Ұлттық теңіз сауда флотын құрудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасын әзірлеу" і с - ш а р а с ы к ө з д е л г е н .

Қазақстан Республикасы Президентінің 2003 жылғы 16 мамырдағы N 1095 Жарлығымен бекітілген Каспий теңізінің қазақстандық секторын игерудің мемлекеттік бағдарламасында бірегей басымдықтар шельфте теңіз операциялар қолдау флотын құруды қоса алғанда, теңіз көлігін дамыту болып табылады.

Қазақстан Республикасының 2003-2015 жылдарға арналған индустриялық-инновациялық даму стратегиясында (Қазақстан Республикасы Президентінің 2003 жылғы 17 мамырдағы N 1096 Жарлығы ) теңізде тасымалдауды дамыту үшін "Қазақтеңізтрансфлоты" теңіз кеме жолы ұлттық компаниясы құрылды, сол арқылы Қазақстанда өзінің теңіз сауда флотын құрудың негізі қаланды деп аталған.

## **2.2. "Қазтеңізкөлікфлоты" ҰТКК" ЖАҚ-тың қысқаша сипаттамасы**

"Қазтеңізкөлікфлоты" ҰТКК" ЖАҚ-тың акционерлері Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі (жарғылық капиталдағы үлесі 50%) және " ҚазМұнайГаз" Ұлттық компаниясы" ЖАҚ (мұның да жарғылық капиталдағы үлесі 50% ) б о л ы п т а б ы л а д ы .

"Қазтеңізкөлікфлоты" ҰТКК" ЖАҚ жарғылық қызметінің негізгі түрлері:

- 1) жүктің барлық түрлерін, мұнай мен мұнай өнімдерін, бас жүктерді, контейнерлерді, жолаушыларды, жануарларды тасымалдау;
- 2) кемелердің, баржалардың жүзбелі доктар мен соған ұқсастардың барлық түрлерін жасау, пайдалану, жөндеу, сатып алу, делдалдық қызмет көрсету;
- 3) жалға беру (кіреге алу, экипажсыз кіреге алуды қоса алғанда), сондай-ақ к е м е л е р д і ң л и з и н г і ;
- 4) қоймалардың, сақтау орындарының, тоңазытқыш қондырғылардың, ангарлардың, жүк түсіретін жағалаудағы орындардың барлық түрлерін және басқа да жабдықтарды с а л у , п а й д а л а н у ж әне с а т ы п а л у ;
- 5) кеме верфін (кеме жөндеу базаларын) салу, кеме жөндеу құрылымдарын құру;
- 6) теңізде агент қызметін көрсету;

7) порттық және экспедиторлық қызмет көрсету;

8) заңнамамен тыйым салынбаған өзге де қызметтер: теңіз терминалы операторының қызметі, қосалқы флотты пайдалану және кемелерді бункерлеу.

Орналасу географиясы. "Қазтеңізкөлікфлоты" ҰТКК" ЖАҚ-тың даму тұжырымдамасына сәйкес Қазақстан кемелері Каспий, Қара, Жерорта теңіздерінде операциялар жасайды. Компанияның Каспий теңізіндегі операциялық қызметі Ақтау порты арқылы жүзеге асырылады.

"Сауда мақсатында теңізде жүзуді дамытудың кейбір мәселелері туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2001 жылғы 27 қыркүйектегі N 1263 қаулысымен "Ақтау теңіз сауда порты" РМК-ның шаруашылық жүргізуіндегі N 4, 5 және 9-мұнай құю айлақтарын осы учаскеде орналасқан жабдықтарымен, коммуникацияларымен, жайластырылымымен және инфрақұрылымның ажырамас объектілерімен бірге "Қазтеңізкөлікфлоты" ҰТКК" ЖАҚ-қа ұзақ мерзімді мүліктік жалға берілді. Мүлікті жалға беру шарттарының бірі Ақтау портындағы N 4 және 5-мұнай құю айлақтарын қайта жаңарту және жаңғырту болып табылады.

Өндірістік қызметі. Егемен Қазақстанның тарихында тұңғыш рет 2001 жылғы 18 қазанда елдің теңіз көлігінің Каспий теңізінде операциялар жасауы басталды. 2002 жылы Компания өз күштерімен Ақтау-Махачкала (Ресей), Ақтау-Нека (Иран), Ақтау-Батуми (Грузия) бағыттары бойынша 3212 мың тонна мұнай тасымалдады. Болжамдарға сәйкес 2006 жылдың соңына қарай "Қазтеңізкөлікфлоты" ҰТКК" ЖАҚ Ақтау портынан жыл сайын кемінде 5,5 млн. тонна мұнай тасымалдайтын болады.

2002 жылы Компания Ақтау портының N 4 және 9 мұнай құю айлақтарынан 3533 мың тонна ауыстырып тиеді. Орта мерзімдік кезеңде әрбір жұмыс істеп тұрған айлақтан ай сайын кемінде 150 мың тонна мұнай ауыстырып тиеу жоспарлануда.

### **3. Проблеманың қазіргі жай-күйін талдау**

#### **3.1. Кеме қатынасы компаниялары**

##### **3.1.1. Халықаралық тәжірибе**

Халықаралық теңіз тасымалдары рыногында кеме қатынасы компаниялары тұрақты, өзара тиімді ынтымақтастық орнатуға ұмтылады. Ұлттық және аймақтық кеме қатынасы саясатын үйлестіру де ерекше қолдау табууда.

Халықаралық тәжірибе ұлттық кеме қатынасы қалыптасу кезеңінде оны мемлекеттік қолдау шараларының кең қолданылатыны туралы куәландырады. Ұлттық

флоттың меншік құрылымына, теңіз тасымалы мен кеме жасауды дамытуға ықпал ету мақсатында түрлі мемлекеттердің үкіметтері бірқатар шаралар қолданды, олар ішінара төмендегі кестеде келтірілді.

**Жекелеген елдердің ұлттық кеме қатынасына мемлекеттік көмек шаралары**

Елдер	Жүк тасыма- лында   ұлттық кеме иелеріне   артық- шылық- тар	Пайда- лану   субси- дия.   лары	Несие.   лер   пайыз.   дар   төлеуді	Несие.   лер   үкімет   кепіл.   діктері	Кеме жасау   лері   діктері	Салық,   аморти-   зация   жеңіл.   діктері	Қаботажды тасымал.   дарға қатысуға   тыйым салу
Бразилия	x	x	x				x
Германия				x	x	x	x
Греция			x	x		x	x
Малайзия	x					x	x
Норвегия					x		x
АҚШ	x	x			x		x
Түркия	x		x				x
Швеция						x	x
Оңтүстік							
Корея		x		x			x
Жапония						x	x

Дерек көзі: Вензик Н.Г., Левиков Г.А. "Кеме қатынасы компанияларының бәсекеге қабілеттілігін арттыру"

АҚШ-та ұлттық кеме иелерінде 100% әскери және 50% үкіметтік жүктер сақталады, бұл флотты 30% кепілді жүктемені қамтамасыз етеді. Францияда ұлттық флотта мұнайдың сыртқы сауда тасымалының үштен екісі, гидрокарбонаттың 60% және көмірдің 40% сақталған. Испания ұлттық флотқа 100% мұнайды, темекіні және мақтаны тасымалдауға кепілдік береді.

Жүктерді резервтеуді Оңтүстік-Шығыс Азия елдері: Малайзия, Индонезия, Филиппин, Оңтүстік Корея түрлі дәрежеде қолданды. Оңтүстік Кореяда шикі мұнай, руда, тыңайтқыш, астық, мұнай-химия өндірісіне арналған шикізат, көмір, сұйытылған газ, үкіметтік жүктер импорты, цемент және болаттан жасалған бұйымдар экспорты

р е з е р в т е л е д і .

Теңіз кемелеріне меншік кеме қатынасының маңызды белгісі болып қала береді. Елде кемелер мен жабдықтарға меншік стратегиялық инвестициялар ретінде қарастырылады және жүк тасымалдау жөнінде сенімді және икемді қызмет көрсетуді қамтамасыз етудің негізі болып табылады. Бұдан басқа, жүк жөнелтушілер үшін ол тасымалдаушының нақты тасымал бағытының жолын ұстау көрсеткіші қызметін атқарады.

### **3.1.2. Ұлттық теңіз сауда флотының бәсекеге қабілеттілігі**

Ұлттық кеме қатынасы компанияларының бәсекелестік қабілеттілігі мақсатында көптеген елдердің үкіметтері кеме қатынасына субсидиялар беру, қаржылық көмек көрсету, жүктерді бөлген кезде ұлттық операторларға басымдық беру жолымен қолдама саясат жүргізеді. Ірі тасымалдаушылар үшін тоннаждың молшылығы бәсеке күресіндегі құрал ретінде пайдаланылады. Кемелердің келу жиілігін арттыра отырып, олар тасымалдардағы өз үлесін ұлғайтады.

Ресей Үкіметі түбегейлі шаралар қабылдауда. Ұлттық мүдделер мен қауіпсіздікті қамтамасыз ету мақсатында "Ресей Федерациясының 2002 жылға дейінгі кезеңге арналған теңіз доктринасы" 2010 жылға РФ кемелерімен экспорт-импорт жүктерін тасымалдауды 50% ұлғайтуды көздейді. Үкімет флотты ресей туы астына қайтару жөнінде шаралар әзірледі. Үкіметке өнім бөлу туралы келісімдер шеңберінде тасымалданатын жүктерді қоса алғанда, ресей кеме иелеріне стратегиялық жүктерді тасымалдауды бекіту құқық беру үшін "Сыртқы сауда қызметін мемлекеттік реттеу туралы" Федералдық Заңға өзгерістер енгізіледі.

Қазақстан Республикасының теңіз сауда флоты қалыптасу процесінде Ақтау порты арқылы тасымалданатын сыртқы сауда жүктерінің бір бөлігін өзіне бекітіп беруді қамтамасыз ететін шараларға мұқтаж болып отыр. Бұл ретте бәсекеге қабілеттілікті арттыру шеңберінде қолдама сипаттағы шаралар уақыт жөнінде шектеулі болады. Қазақстандық кеме қатынасының тұрақты дамуға көшуі үшін қажетті кезең жүк жеңілдіктерін қоса алғанда, 2006 жылдың аяғына дейін жоспарланып отыр.

### **3.1.3 Теңіз тасымалының ұлттық операторы**

Отандық теңіз сауда флоты мен ілеспелі салаларды дамыту мақсатында әлемдік тәжірибе ел үкіметінің жекелеген кеме қатынасы компанияларына теңіз тасымалдарының "ұлттық операторы" мәртебесін беруін қуәландырады, ол мемлекеттік қолдаудың бірқатар шаралар кешенін көздейді.

Өз кезегінде ұлттық тасымалдаушы мәртебесін беру кеме қатынасы компаниясы тарапынан да бірқатар талаптарды сақтауға әкеп соғады. Ең кең тараған және жалпы



м о й ы н д а л ғ а н д а р д ы ң

і ш і н д е :

1) өз елінің заңды тұлға мәртебесінің болуын және тасымалдау үшін мемлекеттік ту астында жүзетін флотты пайдалануды;

2) жолаушылар мен жүктерді теңіз көлігімен тасымалдау бойынша қызмет көрсетуге лицензияның немесе басқа да рұқсат беретін құжаттың болуын;

3) қызметті сауда теңізде жүзу туралы құқықтық актілердің және ұлттық заңнаманың талаптарына сәйкес жүзеге асыруды;

4) халықаралық аудиторлық ұйымның Теңізде жүзу қауіпсіздігінің жүйесіне және басқаларына сәйкестігіне тексеру жүргізуі.

Бұдан басқа, ұлттық кеме қатынасы компанияларының орындауына міндетті функциялар шеңберіне :

1) жүктерді мемлекеттік тапсырыс бойынша тасымалдау;

2) ел жасасқан халықаралық шарттардан туындайтын міндеттерді бірінші кезекте орындау ;

3) Үкіметінің теңіз тасымалдары бойынша тапсырмаларын орындау;

4) кеме қатынасы қауіпсіздігінің тиісті деңгейін қамтамасыз ету;

5) қоршаған табиғи ортаны қорғау жөніндегі жоғары нормаларға сәйкес өндірістік қызметті жүзеге асыру кіреді және т.б.

Ұлттық кеме қатынасы компанияларын дамытуды жан-жақты мемлекеттік қолдау елдің ұлттық қауіпсіздігі мен ұлттық мүдделерін қамтамасыз ету контекстінде де қаралуға тиіс. Тиіп тұрған су кеңістігінде ұлттық флоттың болуы мемлекеттің стратегиялық маңызды жүктерді тасымалдаудағы, теңіз көлігімен экспорттық өнімді жеткізу және азық-түлік импорты мен басқа да өмірлік маңызы бар тауарларды қамтамасыз ету қажеттігін қамтамасыз етуге тиіс.

Халықаралық сауда орталықтарына жақын ірі теңіздер мен мұхиттарда кемелердің ұлттық туы астында жүзуі елдің әлемдік шаруашылық процестерге қатысу деңгейінің көрсеткіші болып табылады және мемлекеттің экономикалық қуатын білдіреді.

Қазақстан Республикасы алдында экспорттық бағыттарды дамытуда бірінші кезектегілер ішінде болжанып отырған өндіру өсімін ескере отырып, көмірсутекті шикізатты тасымалдаудың оңтайлы тәсілін іздестіру міндеті тұр. Бұл жаңа кен орындарын пайдалануға қосуға және Каспий теңізі шельфінің қазақстандық секторын игеруге байланысты .

Ұлттық теңіз сауда флотының интенсивті дамуы айтарлықтай мөлшерде экономикалық қауіпсіздік параметрлеріне сәйкестігін ескере отырып, қазақстандық экспорттық өнімді тасымалдау мәселелерін шешуге ықпал етуге тиіс. Ұлттық теңіз кеме қатынасы компаниясы теңіз тасымалдарының көлік ағынын бақылауды сақтауы және қазақстандық өнімнің бәсекелестік артықшылықтарын пайдалануға мүмкіндік туғызуы тиіс.

### **3.1.4. Каспий теңізінде кеме қатынасы компанияларының бәсекесі**

Қазақстан теңіз көлігінің орта мерзімді перспективада Каспий теңізіндегі орны мен рөлін анықтау мақсатында Каспий бойындағы мемлекеттердің кеме қатынасы компанияларының қызметіне талдау жүргізу қажет.

Әзірбайжан Республикасы 2001 жылдың IV тоқсанына дейін Каспий Теңізіндегі теңіз тасымалдары рыногының конъюнктурасын іс жүзінде бақылап және анықтап отырды. Каспий теңізі пароход шаруашылығы (бұдан әрі - Каспар) 4 құрғақ жүк таситын кемені және 30-дан астам танкерлерді иелене отырып Каспийдегі теңіз тасымалының 58-60%-ын алды. Флоттың жүк көтергіштігі 211,3 мыңдай дерлік тоннаны құрайды. Алайда, кемелердің суға шөгуі бойынша қойылатын шектеулерді ескере отырып іс жүзінде Каспий теңізі порттарының барлығында Каспардың нақты тоннажы 168,5 мың тоннаны құрайды. Каспар флоты Ақтау, Дюбенди, Махачкала, Түркіменбашы порттары арасында жұмыс істейді. Жүк көтергіштігі 5000-5350 тонна болатын кемелердің жасалған жылы орташа - 16 жыл, осы сериядағы ең ескі кемеге 21 жыл болады. Жүк көтергіштігі 7400 тонна болатын кемелердің жасалғанына - 15-17 жыл, ал жүк көтергіштігі 12300 тонна кемелердің жасалғанына - 26-28 жыл болады.

Ресейдің "Волготанкер" кеме қатынасы компаниясы Buirgen Energy (Shipping and Transportation) (Buirgen) британ компаниясымен бірлесіп 65 мың тонна жүк көтергіштігі жағдайында Каспийде тасымал рыногының шамамен 28 %-ына бақылау жасады. Ресей кемелері Иранға Челябіден, Магнитогорскіден, Батыс Сібір және Орск-Халиловск металлургия комбинаттарынан металл прокатын тасиды, сондай-ақ Иран Ислам Республикасының порттарына мұнай тасымалдауды жүзеге асырады. Ресей верфтерінде жасалған танкерлер Ресей туы астында жұмыс істейді. "Волготанкердің" Каспий теңізінде болуы мерзімдік сипатқа ие. Ресейдің ішкі өзендерінде жазғы навигация мерзімінде жұмыстың көптігіне байланысты бұл компания Каспийде айтарлықтай бәсеке тудырмайды және тоннаждың балансына әсер етпейді.

2001 жылдың IV тоқсанында "Қазтеңізкөлікфлоты" ҰТКК" ЖАҚ Buirgen компаниясынан 6 танкерді кіреге алды. 2002 жылдың басынан бері Buirgen Каспий теңізінде жүк тасымалдауда айтарлықтай бәсекелес ретінде көріне алған жоқ.

Иран "Испат-Кармет" ААҚ-ның, Ресей металлургия заводтарының металл өнімін қоса алғанда, Каспий аймағы жүгінің 10%-ын тасымалдайды. "Хазар Шиппинг Компани" Иран компаниясы металл прокатынан басқа "Қостанайасбест" ААҚ-ның асбесін және "Азық-түлік корпорациясы" ЖАҚ-тың астығын тасымалдайды.

Түркіменстан теңіз сауда флоты 4 құрғақ жүк таситын кемеден тұрады, бірақ олар тасымалдайтын жүктің көлемі мардымсыз.

Егер Каспий теңізінде тасымалданатын жүктің динамикасын қарайтын болсақ, онда 2001 жылдың IV тоқсанында теңіз тасымалы рыногының жалпы құрылымында өзгеріс

байқалады. 2003 жылдың басына қарай Қазақстан кеме қатынасы компаниясы өз күшімен Ақтау портынан мұнайдың 64%-ын тасымалдады.

**3.1.5. Каспий кеме қатынасы компанияларына талдау:  
күшті және әлсіз жақтары, мүмкіндіктері  
мен қауіп-қатерлері**

Күшті жақтары (Қазақстаннан б а с қ а )	Әлсіз жақтары (Қазақстаннан б а с қ а )
1. Каспий теңізіндегі көпжылдық жұмыс тәжірибесі;	1. Каспий маңындағы мемлекеттер кемелерінің айтарлықтай табиғи және моральдық тұрғыдан тозуы;
2. Қалыптасқан нормативтік қ ұ қ ы қ т ы қ	2. Әлсіз ұлттық жүк базасы; б а з а ;
3. Айтарлықтай іргелі базасы - Каспий маңындағы мемлекеттердің теңіз сауда флотының болуы;	3. Кемелердің сапалық сипаттамаларының халықаралық теңіз конвенциялары техникалық және экологиялық нормаларының талаптарына сәйкес келмеуі;
4. Кеме жөндеу базаларының болуы;	4. Басқару мен қауіпсіздіктің халықаралық стандарттары бойынша жұмыс тәжірибесінің б о л м а у ы ;
5. Каспий теңізі елдеріне тіркелген порттардың кемелеріне жеңілдіктер мен артықшылықтар	5. Флотты жаңартудың айқын көрсетілген бағдарламасының болмауы;
Пайдалану төмен	шығындарының деңгейі ;
Ұлттық және оларды жүйесінің	кадрлардың даярлау болуы

Мүмкіндіктері (Қазақстан үшін) | Қауіп-қатерлері (Қазақстан үшін)

- |  |  |
|--|--|
| 1. Танкерлік, құрғақ жүк және қосалқы флоттар құру;  | 1. Каспий теңізінің құқық статусының шешілмеген сұрағы;  |
| 2. Қазақстан Республикасының мемлекеттік туы астында жүзу құқығын беру;                                      | 2. Әлемдік мұнай және өзге де тауарлар рыноктарының тұрақсыз конъюнктурасы;  |
| 3. Қауіпсіздікті басқару жүйесін енгізу;   | 3. Көлік саласынан тыс және теңіз сауда флоты инфрақұрылымы объектілеріндегі шығынның өсу қ а у п і ;                                    |
| 4. Каспий теңізінің қазақстандық секторында порттық инфрақұрылымдарын салу;                                  | 4. Каспий теңізі порттарында Қазақстан туы астында жүзетін кемелер үшін кемеңің кіруіне арналған тарифтердің жоғары с т а в к а с ы ;    |
| 5. Кеме жөндеу базасын салу;   | 5. Жүктерді қауіпсіз тасымалдауға және қоршаған ортаны қорғау жөніндегі іс-шараларды жүзеге асыруға арналған айтарлықтай ш ы ғ ы с т а р |
| 6. Кемелердің басқару жүйесін құру ;   |  |
| 7. Елдің транзиттік әлеуетін п а й д а л а н у ;   |  |
| 8. Теңіз мамандықтары ұлттық кадрларының сыныбын құру, жұмыспен қамтылған халықтың с а н ы н а р т т ы р у ; |  |
| 9. Теңіз көлігі және Каспий теңізінің экологиясы саласында нормативтік құқықтық база құру                    |  |

### 3.1.6. Қазақстанның теңіз сауда флотының даму проблемалары

1. Өзінің мұнай құятын, құрғақ жүк таситын кемелерінің болмауы. Каспий теңізінде жүк тасымалдау үшін ұлттық танкер флоты және құрғақ жүк кемелері флотын құру м і н д е т і т ұ р .
2. Ұлттық қосалқы флоттың болмауы. Каспий теңізі шельфінің қазақстандық

секторын қарқынды игерудің басталуы Қазақстанның Каспийдегі жүк айналымына барынша бақылау жасау, осы аймақта теңіз инфрақұрылымы объектілерін пайдалануға жеделдетіп енгізу қажеттігін алдын ала белгілейді. Теңіз операцияларын қолдау флотын құру талап етіледі.

3. Кемелерге, кеме механизмдері мен жабдықтарына техникалық қызмет көрсету және оларды жөндеу бойынша инфрақұрылым мен кеме жөндеу базасының болмауы. Теңіз тіркелімінің талаптары бойынша кемелерге техникалық қадағалау қажет. Қазақстандық кеме жөндеу базасының құрылуы отандық және шетелдік кемелерге халықаралық стандарт деңгейінде қызмет көрсетуді қамтамасыз етеді және Қазақстан Республикасы теңіз көлігінің қызмет көрсету ауқымын кеңейтеді.

4. Каспий теңізінің қазақстандық секторы өндірістік қорлары моральдық және табиғи тұрғыдан ескірген әлсіз порттық инфрақұрылымға ие. Осы айдынды игеру жөніндегі қарқынды жұмыстар теңіз операцияларына қызмет көрсетудің қуатты бәсекеге қабілетті базасын жасайтын және мемлекеттің экспорттық әлеуетін арттыратын теңіз инфрақұрылымының қазіргі заманғы объектілерін қайта жаңарту және салу жөнінде барабар шаралармен ілесе жүруі тиіс.

5. 2002 жылғы қаңтарда "Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы" Қазақстан Республикасының Заңы қабылданды. Осы Заңды іске асыру мақсатында алда бірқатар нормативтік құқықтық кесімдер әзірлеу міндеті тұр. Заңға тәуелді кесімдер теңіз тасымалы процесіне барлық қатысушыларының өзара қарым-қатынасын, теңізде жүзудің қауіпсіздігін регламенттейтін болады.

6. Кадр тапшылығы. Теңіз мамандығын меңгерген ұлттық білікті кадрлар класын, сондай-ақ ұлттық теңіз сауда флоты үшін кадрлар даярлау және қайта даярлау жүйесін құру жоспарланып отыр.

7. Қазақстан Республикасы теңіз сауда флотының сыртқы рынокқа шығуының Каспий бойындағы мемлекеттерге және Ресей Федерациясының су көлігі артериясына тәуелділігі. Сауда әріптестігінің кеңеюі, жүк тасқынының транзиттік бағыттарының дамуы Ресеймен ұзақ мерзімді өзара тиімді ынтымақтастыққа мүмкіндік туғызатын болады.

### **3.1.7. Проблемаларды шешудің ықтимал жолдары**

2004-2006 жылдарда Қазақстан теңіз сауда флотының алдында тұрған проблемаларды еңсеру Қазақстанның Батыс аймағында инвестициялық жобаларды іске асыру, порт инфрақұрылымын нығайту және жаңғырту, теңіз көлігі мамандарының жаңа класын қалыптастыру, нормативтік құқықтық базаны жетілдіру, табиғат қорғау іс-шараларын өткізу арқылы жүретін болады.

1. Ұлттық танкер флотын құру. Қазіргі заманғы танкер флоты мұнайды Каспий теңізі арқылы теңіз жолымен әлемдік рынокқа экспорттайтын ірі халықаралық мұнай

компанияларына қызмет көрсетуге мүмкіндік береді. Танкерлердің әлемдік стандарттарға сәйкес болуына қатысты қатаң талаптар қойылуда. Қазақстанның танкер флоты халықаралық стандарттардың техникалық және экологиялық талаптарын ескере отырып құрылатын болады. Меншікті флот Ақтау портынан қазақстандық мұнайдың экспорты көлемін өсіруге және танкерлерді қолдану кезінде ұлттық кадрларды пайдалануға мүмкіндік туғызатын болады.

2. Құрғақ жүк таситын кемелерді жасау және сатып алу. Құрғақ жүктердің үлкен көлемінің болуы және Ақтау порты арқылы ауыстырып тиелетін транзиттік жүк тасқынының артуы Каспий теңізінде операциялар жүргізу үшін құрғақ жүк флотын құру қажеттігін туғызады. Қазақстандық өнімді экспорттау көлемін арттырудан басқа, өнеркәсіптің кен өндіру және қайта өңдеу салаларына арналған жабдықтар мен олардың бөлшектерінің импорты өсуде. Көрші елдердің Қазақстан аумағы арқылы өтетін транзиттік дәліздерді барынша пайдалануы құрғақ жүктер тасқынын және контейнерлік тасымалдар көлемін арттыруда.

3. Кеме жөндеу базасын және экспорттық терминалдар салу. Каспий теңізінің солтүстік айдынында 90-нан астам кемелердің жұмыс істеуі оларға техникалық қызмет көрсету жөніндегі қызметтерге тұрақты сұраныстың болуына негіз болады. Кемелерге док қызметін көрсету және жөндеу отандық мамандардың күшімен қазақстандық кеме жөндеу базасында жүргізілуі мүмкін. Көмірсутегі шикізатын өндіру көлемін арттыру Каспий теңізінің қазақстандық бөлігінде жаңа терминалдарды іске қосу жолымен Қазақстанның экспорттық әлеуетін арттыру үшін алғышарттар жасауда.

## **3.2. Маркетингтік зерттеулер - Каспий теңізінде жүк тасымалдау рыногы**

### **3.2.1. Ахуалды талдау: күшті және әлсіз жақтары, мүмкіндіктері мен қауіп-қатерлері**

Қазақстанның Еуропа мен Азия арасындағы табиғи транзиттік көпір ретіндегі географиялық жағдайы, сондай-ақ экспортқа бағдарланған жүк тасқынының болуы Каспий теңізі аймағындағы тауар рыноктарын дамыту мен әртараптандыруды көздейді. Қазақстан жүк құраушы мемлекет болып табылады және Ақтау порты арқылы мұнай, металл өнімін, астық, асбест экспорттайды. Бұдан басқа, келешекте темір жол және автомобиль көліктерінен басқа жүктерді теңіз көлігіне қайта бағдарлауы мүмкін.

Мұнай. 2001-2002 жылдары Ақтау порты арқылы мұнайды ауыстырып тиеу 5 миллиондық белестен асып түсті, 2001 жылы 5035,4 мың тонна 2002 жылы 5538,2 мың тоннаны құрады. 2001 жылдың IV тоқсанынан Қазақстан мұнай тасымалдауды Каспий маңы кеме қатынасы компанияларынан "Қазтеңізкөлікфлоты" ҰТКК" ЖАҚ-тың кемелеріне бағдарлай бастады. Мұнай және газ кен орындарының дамуы

импортталатын габариттік емес жүктерді көбейтуге әсер етеді. 2006 жылы республикада мұнай шығару көлемін 80,3 млн. тоннаға жеткізу, 65 млн.тоннадан астам экспорттау болжануда. Мұнай өндірудің ұзақ мерзімді көкжиегі 2007 жылы 83,5 млн. тонна деңгейіне жетуді көздейді.

Қазақстан мұнайын Иранға жеткізуді қайта бастау жоспарлануда, оның жылдық көлемі ұзақ мерзімді перспективада 2 млн. тоннаны құрауы мүмкін.

### **Мұнайды теңіз жолымен тасымалдау жағдайын талдау**

Күшті жақтары	Әлсіз жақтары
1. Мұнай құятын және көліктік қуаттардың болуы; 2. Көмірсутегінің расталған қорлары; 3. Өндіру көлемінің тұрақты өсуі; 4. Перспективалы өткізу рыноктары; 5. Балама тасымалдау бағыттарының болуы; 6. Мұнайды теңіз жолымен тасымалдау рыногында Каспий теңіз шаруашылығын монополиясыздандыру	1. Меншікті танкерлік флотының жоқтығы; 2. Дүниежүзілік мұнай рыногы конъюнктурасы бағасының ауытқуларына тәуелділік
Мүмкіндіктері	Қауіп-қатерлері
1. Қазақстандық танкер флотымен мұнайды тасымалдау 2. Флотты басқару тәжірибесін игеру; 3. Ұлттық танкер флотын құру; 4. Мұнайды Ақтау портынан Каспий және Қара теңіздеріндегі жеткізу пункттеріне дейін өз кемелерімен тасымалдау; 5. Қазақстандық мұнайды тасымалдаудың мультимодальдық жүйесіне қатысу	Мұнайдың төгілу қатері, техникалық қауіп-қатер, экологиялық салдары

Орташа және ұзақ мерзімді кезеңдерде өндірілетін газдың басым бөлігі мұнай-газ өндіру компанияларының ілеспе өнімі болады. Қазақстан бойынша тұтастай табиғи (ілеспе) газды өндіру 2005 жылы 24-25 млрд. текше метр, 2010 жылы тиісінше 35-39

млрд. текше метр шегінде жоспарлануда. Алайда Каспий теңізі порттарында теңіз жолымен сұйылтылған газды тасымалдау үшін қажетті инфрақұрылым жоқ. Сонымен қатар, көмірсутегі шикізатын өндіруді жыл сайынғы өрістету газ өнеркәсібінің экспорттық дамуының перспективалылығын жоққа шығармайды. Тиісті инфрақұрылымда, контейнерлік тасымалдауды қоса алғанда, теңіз жолымен сұйылтылған газды тасымалдауды дамыту жеткілікті перспективалы.

### **Құрғақ жүкті ауыстырып тиеу**

#### **Теңіз жолымен құрғақ жүкті тасымалдауды талдау**

Күшті жақтары	Әлсіз жақтары
Қазақстан Республикасында өндірілген құрғақ жүк (металл өнімі, астық, көлемінің	Құрғақ жүк тасымалдау бойынша өз кемелерінің болмауы (асбест) болуы
Мүмкіндіктері	Қауіп-қатерлері
1. Құрғақ жүк кемелерін жасау, сатып алу және жалға алу;	Тауарлардың баға және тариф конъюнктурасының өзгеруі
2. Қазақстанда өндіру	құрғақ жүкті көлемін арттыру;
3. Ақтау порты арқылы теңіз жолымен құрғақ жүк экспортының номенклатурасын кеңейту;	жүкті арттыру;
4. Құрғақ жүкті Қазақстанға теңіз жолымен импорттау;	арқылы теңіз экспортының кеңейту;
5. Ақтау порты арқылы транзиттік жүкті тасымалдау	жүкті арттыру;

2001 жылы "Испат-Кармет" ААҚ-ның Ақтау порты арқылы металл өнімін экспорттауы 876,8 мың тоннаны, 2002 жылы 573,6 мың тонна құрады. Ақтау порты арқылы металл қақтамасы экспорты құрғақ жүктің жалпы экспортының 80 пайызын құрайды. Жыл сайын 7,5 млн. тонна болат өндіргеніне қарамай, Иран сапалы металл прокаттың аса қажеттілігін көруі. Ираннан басқа "Испат-Кармет" ААҚ өнімді Азов-Черномор бассейнінің, Санкт-Петербург порты және Қиыр Шығыс порттары арқылы Батыс Қазақстан, Еуропа, АҚШ, Орталық және Оңтүстік-Шығыс Азия елдеріне экспорттайды, бұл болашақта "Қазтеңізкөлікфлоты" ҰТКК" ЖАҚ-ның халықаралық тасымалдарын кеңейтуді көздейді. Үрдіс сақталған кезде 2005 жылы металл өнімдерін



ауыстырып тиеу Ақтау портында 1 млн. тоннаға жетеді.

Асбест. "Хазар Шиппинг Компани" Иран кеме қатынасы компаниясы 1999-2000 жылдар аралығында Ақтау портынан "Қостанайасбест" ААҚ-на хризотилдік асбест пен құм-қиыршық тас қоспасын тасымалдауды жүзеге асырды.

Астық. "Азық-түлік корпорациясы" ЖАҚ-тың жылына кемінде 200 мың тонна астықты Иранға экспорттау мүмкіндігі бар. Қазіргі кезде Каспий теңізі бойынша астықты азірбайжандық және ирандық кемелер тасымалдайды. Қазақстанда астық өнімінің жыл сайынғы көлемін 14 млн. тоннадан асатын деңгейде ұстау жоспарланады. Ішкі тұтынушылықтың шекті көрсеткіші 7-8 млн. тонна кезінде, қалған көлемі мемлекеттің экспорттық әлеуетін құрайды. Қазақстан үшін Иран, Әзірбайжан және Түркия рыноктары үлкен мүдделілік тудырады. Иран рыногының сыйымдылығы жылына 5,5 млн. тоннаға бағаланады, бұл оны әлемдегі осы өнім түрін ірі импорттаушылардың бірі етеді. Иран Қазақстанмен 2002 жылғы орақтың 700 мың тонна астығын сатып алу туралы келісімге қол қойды. Қазақстандық дәнді дақылдардың (бидай, меслин, арпа) маңыздылығы жөнінен екінші импорттаушысы Әзірбайжан Республикасы болып табылады. Дәнді дақылдарды ірі импорттаушылардың бірі Түркия қазақстандық өнімдерді Түркия рыногына астық жеткізу арқылы теңіз көлігімен импортталуына мүдделі. 2006 жылы дәнді дақылдардың ауыстырып тиеу көлемін 1,5 млн. тоннаға дейін ұлғайту жоспарлануда.

Мақта. Ақтау портынан жүкті тасымалдау үшін перспективалық транзиттік жүктердің бірі өзбек мақтасы болып табылады. 1998-2001 жылдары Өзбекстан Республикасында мақта өндіру 800 мың тоннадан 1 млн. тоннаға дейін жетті. Жалпы өндірілетін мақтаның 68-70%-ы экспорттық потенциал болып саналады. Ресей мақтаны 400-450 мың тонна көлемінде импорттайды, тасымалдау темір жол көлігімен жүргізіледі. Мақта Еуропаға темір жол көлігі арқылы және Рига порты арқылы теңіз жолымен 250-300 мың тонна көлемінде экспортталады. Францияның, Италияның, Германияның және Түркияның тұрақты сұранысы бар. Бұқара/Ақ Алтын - Ақтау - Баку - Поти/Батуми бағыты бойынша мақтаны тасымалдау үшін барлық қажетті жағдай туғызылған. Ақтау портында теміржолдық паром терминалы бар, Ақтау - Баку бағыты бойынша бір рейсте 28 вагон тасымалдауға мүмкіндік береді. "Қазтеңізкөлікфлоты" ҰТКК" ЖАҚ мақтаның белгілі бір көлемін Ақтау-Волга-Дон арнасы - Волга өзені - жеткізу пунктіне қайта бағыттауды ойластырып отыр.

2002-2005 жылдары Ақтау порты арқылы өткізілетін құрғақ жүк динамикасы құрғақ жүк таситын кемелер үшін жүк базасы ретінде мына кестеде келтірілген.

	2001 ж.	2002 ж.	2003 ж.	2004 ж.	2005 ж.	2005 ж. 2002 ж. %
Құрғақ жүктер	1376,2	1397,3	1256	1455	1520	108,8

Металл прокаты	1060,1	573,6	814,5	700	720	125,5
Астық	84,1	209,2	103,1	350	350	167,3
Пароммен	199,2	594,9	308,9	350	350	58,8
Басқа жүктер	32,8	19,6	29,5	55	100	5,1есе

Дерек көзі: "Ақтау халықаралық теңіз сауда порты" РМК

Контейнерлер. Ақтау порты арқылы транзиттік жүк тасқынының контейнерлерін тарту үшін алғышарттар бар. "Қазақстан Темір Жолы" ҰК" ЖАҚ TRACESA көлік дәлізі шеңберінде Дружба станциясы - Ақтау порты және Бейнеу-Ақтау учаскесінде транзиттік контейнерлер үшін төмендету коэффициентін ұсынуды қарастыруда. Сондай-ақ әзербайжан және грузин теміржолшылары да өз мемлекеттерінің аумағы бойынша транзиттік контейнерлерді тасымалдау үшін төмендету коэффициенттерін ұсынды. Бүкіл көлік дәлізінің ұзақтығы бойынша қолайлы тарифтік режим қазақстандық тудың астында кемелердің мультимодальдық тасымалдарына қатысу арқылы Ақтау портына контейнерлердің жүк тасқынының бір бөлігін тартуға мүмкіндік береді.

#### 4. Бағдарламаның мақсаты мен міндеттері

Бағдарламаның күші 2004 жылдан 2006 жылға дейінгі кезеңді қамтиды. Бұл жылдарда жалпы ішкі өнімнің өсуі кемінде жылына 6-8%-ға жоспарланған болатын. Ұлттық теңіз флотының дамуы экономикалық өсуге баламалы қажетті көліктік қызмет көрсету көлемін қамтамасыз ету жөніндегі негізгі бағыттардың бірі болып отыр.

Бағдарламаның мақсаты: елдің теңіз сыртқы сауда жүк тасымалдаудағы қажеттігін толық мөлшерде қамтамасыз ететін, Қазақстанның экономикалық-географиялық әлеуетін іске асыруға ықпал ететін, қазіргі заманғы техникалық базасы бар және үлкен кіріс кіргізетін жоғары ұйымдастырылған порт инфрақұрылымының негізінде ұлттық т е ң і з с а у д а ф л о т ы н к ұ р у .

Осы мақсатқа жету үшін мынадай мәселелерді шешу қажет:

1) ұлттық теңіз сауда флотын сандық жағынан - Қазақстан экономикасының талаптарына, сапалық жағынан ұсынылатын әлемдік стандарттарға сай келетін қажетті түрлер мен кластардағы қазіргі заманғы кемелермен жабдықтауды қамтамасыз ету;

2) сыртқы экономикалық жүк тасқынын (экспорт, импорт) жүк тасымалдарының жалпы көлемінен 65 %-ға дейін Қазақстанның Каспий теңізіндегі теңіз тасымалдарындағы үлесін ұлғайту жолымен отандық сауда флотына қайта бағыттау;

3) отандық және шетелдік кемелерге қызмет көрсету бойынша барлық қызмет көрсету түрлерін көрсетуге мүмкіндігі бар кеме жөндейтін база құру;

4) қазақстандық порттарда қызмет көрсетілетін компаниялардың қажеттеріне жауап беретін және Каспий теңізінің шельфін игеру бойынша теңіз операцияларын жүзеге

асыруға қабілетті қосалқы флот құру;

5) теңіз кәсіптері мамандарының ұлттық класын, елдің теңіз сауда флотына кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесін құру;

6) логистикалық тауар өткізетін жүйелер (темір жол, автокөлік) және Қазақстан Республикасының аумағынан өтетін халықаралық көлік дәліздері шеңберінде теңіз көлігінің көршілес көлік түрлерімен және жүк жөнелтушілермен тиімді өзара әрекет ету бойынша жағдай жасау;

7) теңізде жүзу қауіпсіздігі мен теңіз көлігінде экологиялық қауіпсіздік деңгейін арттыру.

Бағдарламаны іске асыру жоспары барысында ең жоғарғы тиімділікке (коммерциялық, бюджеттік, әлеуметтік және т.б.) белгіленген жеке іс-шараларға және түгелдей Бағдарламаға жету мыналардың есебінен:

1) бағдарламалық шараларды орындауға шығатын шығыстарды оңтайландыру;

2) теңіз көлігі объектілерін салу, сатып алу және қайта жасаудың оңтайлы кезектілігін белгілеу;

3) іс-шараларды орындауды жоспарлау кезінде дұрыс көңіл бөлу;

4) бағдарламалық іс-шараларды қаржыландырудың неғұрлым орынды және тиімді сызбасын пайдалану.

#### **4.1. Кеме қатынасы саясатының жалпы қағидаттары кешені**

Қазақстанның теңіз сауда флотын құру және теңіз тасымалдарының әлемдік рыногына тезірек кіру үшін халықаралық тәжірибемен тексерілген кеме қатынасы саясаты қағидаттарын орындау қажет:

1) ұлттық флоттың рынокқа еркін қол жеткізу және адал бәсекелестік принциптері негізінде халықаралық кеме қатынасына тиімді қатысу қабілетін қамтамасыз ету;

2) негізгі және қосалқы кеме қатынасы қызметтерін дамыту үшін қажетті орта құру;

3) ұлттық теңіз тоннажын пайдалана отырып, сыртқы сауданы дамытуды қолдау;

4) тиімді жалпы көлік жүйесін ұсыну (аралас тасымал қызметі) және бірлескен кәсіпорындарға инвестицияларға қатысу;

5) агенттік және экспедиторлық қызметтер ұсыну;

6) теңізде жүзу қауіпсіздігі мен кадрларды даярлауға, қоршаған ортаның ластануының алдын алуға және кеме борттарында өмір сүру және жұмыс істеу жағдайларына қатысты халықаралық ережелер мен стандарттарды сақтау.

#### **5. Бағдарламаны іске асырудың негізгі бағыттары мен тетіктері**

## **5.1. Теңіз сауда флотын құру**

Операциялар жасау үшін қазақстандық кемелердің санын анықтау мақсатында Каспий теңізінде әлеуетті жүк базасына маркетингтік зерттеулер жүргізілді. Болжамдарға сәйкес 2004-2005 жылдары Ақтау портынан 5,5-5,8 млн. тонна көлемінде мұнай жөнелтіледі. 2003-2005 жылдарға болжанған жүк базаларының негізінде әрқайсысы кемінде 8000 тонна суығыстырғыштығымен 6 танкерге қажеттілік бар.

Болжамдарға сәйкес 2004-2006 жылдары Ақтау портының айлақтары арқылы құрғақ жүкті басқа көлікке ауыстыру шамамен 1,5 млн. тоннаны құрайды. Жүктің қазіргі көлеміне 2 құрғақ жүк таситын кеме салып, әрқайсысының жүк алу қабілеті кемінде 5000 тонналық 2 құрғақ жүк кемесін сатып алу жоспарланады.

### **5.1.1. Танкер флотын қалыптастыру**

"Қазтеңізкөлікфлоты" ҰТКК" ЖАҚ танкерлердің бірінші сериясын жасауға тапсырыс берді, әрбір танкердің жүк көтерімі 12000 тонна.

Бір танкерді жасау құны бас танкерді жасаудың келісім-шарттық мерзімі 14 ай болғанда 13-15 млн. АҚШ долларын құрайды. Танкерлердің құнын ақтау мерзімі 10-15 жылды құрайды. Кепілдік мүлік ретінде кемелер жүреді.

Ақтау порты бағытында тасымалданатын көмірсутекті шикізаттың жүк базасын ескере отырып, 2004-2005 жылдары 3 танкерден тұратын екінші сериясын салу жоспарлануда.

### **5.1.2. Құрғақ жүк флотын қалыптастыру**

Қазақстанда Ақтау порты арқылы ауыстырып тиеуге арналған жылына 1,5 млн. тонна құрғақ жүктің болатынын назарға ала отырып, 2004-2006 жылдары құрғақ жүк таситын кемелерді сатып алу жоспарланып отыр. Қазақстандық жүктердің көбін импорттайтын Иран Ислам Республикасы болып табылады. Иранға жөнелтілетін экспорттың едәуір көлемін, әлемдік рыноктың конъюнктурасын ескере отырып және жүк тасымалдары бағыттарын әртараптандыру мақсатында ирандық бағыт басымдықты болып табылады. Ұлттық теңіз сауда флоты транзиттік тасымалдарға қатысатын  
б о л а д ы .

2004-2006 жылдары құрғақ жүк таситын кемелерді сатып алу мен жасау саясатын нақты жүк базасын және Каспий маңындағы мемлекеттерінің порт инфрақұрылымының өндірістік қуатының әлеуетін ескере отырып жүзеге асырылатын болады.

### **5.1.3. Қосалқы флотты құру**

Ұлттық теңіз флотын дамыту мен порттардың инфрақұрылымдарын кешенді түрде құру отандық флоттың кемелеріне қызмет көрсету, порттағы қызмет көрсету және Каспий теңізі шельфінің қазақстандық секторын игеруге қатысу үшін жоғары тиімділікті қосалқы флоттың болуын талап етеді. Қосалқы флот кемелеріне жалпы қажеттілік 25 бірлікті құрайды. Кемелер жасау жағдайында мемлекеттік сатып алу туралы заңнаманың нормаларына сәйкес тапсырыстарды отандық кәсіпорындарда орналастыру басымдықта болады.

### **5.1.4. Қазақстан Республикасының туын көтеріп жүзу режимін қолдану**

"Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы" Қазақстан Республикасы Заңының 11-бабына сәйкес Қазақстан Республикасының Мемлекеттік туы астында жүзу құқығын пайдаланатын кемелің Қазақстан Республикасының ұлтына ие. Бұл ретте Қазақстан Республикасының ұлты жөніндегі кеме Қазақстан Республикасының Мемлекеттік туын а л ы п ж ү р у г е м і н д е т т і .

Сөйтіп, сатып алынатын мұнай құятын және құрғақ жүк таситын кемелер Қазақстан Республикасының ұлтына ие және олар Қазақстан Республикасының Мемлекеттік туын көтеріп жүзеді.

## **5.2. Порт инфрақұрылымын құру және дамыту**

### **5.2.1. Ақтау портының N 4 және 5 мұнай құю айлақтарын қайта жаңартуды жүргізу**

Ақтау портының N 4 және 5 мұнай құю айлақтары моральдық және табиғи тозған. N 4 және 5 мұнай құю айлақтарын қайта жаңартуды жүргізу қажеттілігі жоғары толқынды трансмиссиядан және бөгет бойғы құбырлардың астындағы бетон негіздерінің шөгуінен туындаған. N 5 мұнай құюшы айлақ жұмыс істемейді және табиғи толқын тосқы ретінде пайдаланылады. Мұнай құюшы айлақтарды ұзақ мерзімді жалға беру шарттарына сәйкес қайта жаңарту мен жаңғырту "Қазтеңізкөлікфлот" ҰТКК" ЖАҚ-ның күшімен жүзеге асырылатын болады.

Бұл инвестициялық жобаның мақсаты мұнай құятын айлақтардың өткізу қабілетін жылына 8-10 млн. тонна мұнайға дейін ұлғайту болып табылады.

### **5.2.2. Түпқараған шығанағында порт инфрақұрылымының объектілерін салу**

Каспий теңізінің қазақстандық секторының әлеуетін ұтымды пайдалану мүмкіндіктерін іске асыру мақсатында 2004-2006 жылдары Түпқараған шығанағында бірқатар жұмыс жүргізу жоспарланады.

Орта мерзімді болашақта ескі өндірістік қуатты қалпына келтіруді және жаңа объектілер салуды ескере отырып, Каспий теңізінің солтүстік жағында теңіз операцияларына қызмет көрсетуге күшті бәсекеге қабілетті база құруға мүмкіндігі бар Қазақстанның порт инфрақұрылымы дамитын болады.

2006 жылдың аяғында мынадай міндеттер іске асырылады:

1) халықаралық стандарттардың техникалық және экологиялық талаптарына сәйкес Түпқараған шығанағында порт инфрақұрылымын салу;

2) қазақстандық флот күшімен мұнай кен орындарын әзірлеу жөніндегі теңіз операцияларын қолдау;

3) порттарда үздіксіз жүк тиеу-түсіру жұмыстарын қамтамасыз ету;

4) Солтүстік Каспий кен орындарына сұйық және бас жүкті жеткізудің жаңа схемаларын әзірлеу.

Түпқараған ауданында құрылыс жұмыстарын "Қазтеңізкөлікфлоты" ҰТКК" ЖАҚ жүргізеді. Құрылысты Ақтау порты мұнай құю айлақтарын қайта жаңартумен қатар жүргізу көзделеді.

Кемелерге судағы баржадан жанар-жағар май құюдың қазіргі технологиясының экологиялық сипаттағы қауіптері бар. ЖЖМ базасы қоймасының құрылысы (сыйымдылығы 25000 тонна) шығанақтың шығыс жағында жүзеге асырылатын болады. Кемелерді бункерлеу үшін арнайы құбырларымен ұзындығы кемінде 120 метр пирсті салу жоспарлануда. Түпқараған шығанағын игерудің инвестициялық жобасының жалпы құны 16,7 млн. АҚШ долларын құрайды.

### **5.2.3. Құрықта экспорттық терминалдар салу**

Орта мерзімді болашақта Ақтау теңіз сауда портындағы мұнай құю айлақтарының қуаты 8-10 млн. тоннаға жеткізіледі. Қазақстанда ұзақ мерзімді перспективада көмірсутегі шикізатын өндіру көлемі жыл сайын артқан жағдайда порттың экспорттық қуаты жетімсіз болады.

Қазақстанда теңіз жолдарының экспорттық мүмкіндіктерінің шектелуін болдырмау мақсатында Каспий теңізінің қазақстандық секторында экспорттық терминалдар салу жоспарланып отыр. А.Бекович-Черкасский шығанағы қарастырылуда. Кемелердің жолдағы да, айлақтағы да қауіпсіз тұрағы қойнаудың толқын мен желдің әсерінен үш жағынан бірдей қоршалған қолайлы орналасуы есебінен қамтамасыз етіледі. Құрық

сауда порты - Өзен-Ақтау магистраль құбырынан 25-30 шақырым жерде орналасқан және Өзен, Құмкөл және басқа кен орындарында өндірілетін мұнайды тасымалдау үшін ауыстырып тиеу пункті ретінде пайдаланыла алады.

Құрық порты Қазақстандағы жүк жөнелту пункті мен Каспий теңізі арқылы мұнай және мұнай өнімдерін жеткізетін орынның Әзербайжан мен Иран порттары арасын шамамен 50-60 миль қысқартуға мүмкіндік береді.

Міндетті түрде навигациялық белгілер (қалқыма белгі, жарма белгі) орнатылатын болады.

Экспортқа бағдарланған мұнай құю терминалдарын салудың жалпы құны шамамен 25 млн. АҚШ долларына бағаланады, құрылысы 5 млн. АҚШ долларын игерумен 2005 жылы басталады.

### **5.3. Теңіз көлік инфрақұрылымының объектілерін салу**

#### **5.3.1. Кеме жөндеу базасын салу**

Кеме жөндеу базалары Астрахань, Махачкала, Баку порттарында орналасқан. " Волгонефть" түріндегі кеме жөндеу құны 100 мыңнан 500 мыңға дейін АҚШ долларына бағаланады. Меншікті кемелердің және кеме жөндеу базасының жоқтығынан Қазақстан әлеуетті кірісін жоғалтты. Кеме жөндеу базасын салу қажеттігі Түпқараған шығанағында алуан түрлі үлгідегі 90 кеме орналасуынан, сондай-ақ қызмет көрсететін флот кемелерінің санын ұлғайту бөлігінде Аджип ККО компаниясының оптимистік болжамдарынан туындады.

Кеме жөндеу базасының құрамына жүзбелі док, кемелерді көтеруге арналған көлбеу алаң және кеме жөндейтін және кеме корпусы жұмыстарға арналған шеберханалар кіретін болады. Отандық кемелерге, геологиялық барлау және басқа кемелерге, Каспий теңізінде тіркелген порттардың кемелерін доктеу мен әртүрлі жөндеу жұмыстарын жүргізу жөніндегі қызметтер көрсетілетін болады.

Ең ыңғайлы жер А.Бекович-Черкасский шығанағының жағалауы, Құрық кентінен 11 км қашықтықта Ералиево темір жол станциясы орналасқан. Асфальт төселген тас жолы болашақ кеме жөндеу зауытының жанынан өтеді, 300 м қашықтықта тұщы су құбыры өтеді, 2 км қашықтықта электроподстанциясы орналасқан. Бұл жер кеме жөндеу өнеркәсіптерді орналастырудың негізгі қағидаттарына сәйкес келеді және аймақтың экономикалық орталығы - Ақтау қаласына жақын орналасқан (70 км).

Кеме жөндеу базасы құрылысының жалпы құны 15 млн. АҚШ долларын құрайды, құрылыс жүргізу мерзімі - 2003-2006 жылдар. Өтелімділік мерзімі 37-40 жыл.

### **5.3.2. Құтқару-үйлестіру орталығын құру**

Қазақстанда Құтқару-үйлестіру орталығы жоқ, бұл Каспийдің қазақстандық секторында кемелер аварияға ұшыраған жағдайда аса үлкен қауіп төндіреді. Жекелей айтқанда, хабар дәл уақытында алынбайды, соның нәтижесінде, құтқару жұмыстары және аварияның салдарын жою туралы керекті шаралар уақтылы қабылданбайды.

Шельфтегі отандық теңіз көлігі және теңіздегі мұнай көздерін барлау мен игерудің қарқынмен дамуы объективтік түрде Құтқару-үйлестіру орталығын құруды талап етеді. 2004-2006 жылдарда басты қуат қондырғыларының өте көп күші бар, өртке қарсы пайдаланатын жүйелермен жабдықталған, су астына сүңгітін ауыр жабдықтары бар құтқарушы кеме алу керек. Төгілген мұнай және мұнайөнімдерін жинайтын жабдығы бар кеме алу өзекті мәселе. Тәулік бойы кемелермен байланыс ұйымдастыратын радиоорталығы құрылады.

### **5.4. Кадр саясатын қалыптастыру**

Теңіз сауда флоты кемелерін, порт жабдықтарын пайдалану теңіз кемелеріне техникалық қызмет көрсету және оларды жөндеу үшін біліктілігі жоғары кадрлар талап етіледі. Қазақстандық мамандарды теңіз сауда флотына тарту жолымен халықты жұмыспен молырақ қамту жоспарланады.

Қысқа, орта мерзімді перспективада кемең басқару құрамы мен кеме командасы мүшелерін қоса алғанда, кемелер экипажын қалыптастыру қажет болып отыр. "Сауда мақсатында жүзу туралы" Қазақстан Республикасының Заңында (25-бап) кемелердің командалық құрамының мүшелері, атап айтқанда: капитан, капитанның аға көмекшісі, аға механик және радио маманы Қазақстан Республикасының азаматы болу керек екендігі көзделген.

#### **5.4.1. Теңіз оқу-тренажер орталығын құру**

Маңғыстау облысының Ақтау қаласында мамандар оқытуды қамтамасыз ету, мамандар дайындау және қайтара дайындау, біліктілігін жоғарылату арқылы соған сәйкес оқығандығы туралы куәлік және теңіз жұмысшысының дипломын беру үшін Теңіз оқу-тренажер орталығын құру жоспарланады.

#### **5.4.2. Теңіз жоғары оқу орындарында оқып-үйретуді ұйымдастыру**

Теңіз көлігі мамандарын даярлау Ш.Есенов атындағы Ақтау мемлекеттік университетінде, Атырау мұнай және газ институтында "Кемелік энергиялық



қондырғылар мен жабдықтар", сондай-ақ М.Тынышбаев атындағы Көлік және коммуникациялар қазақ академиясында "Кеме жүргізу" мамандықтары бойынша жүзеге асырылады.

Қазақстан Республикасының теңіз көлігі үшін жүзуші құрамның жоғары буыны мамандарын даярлау нұсқаларының бірі кейін ТМД елдеріндегі теңіз академияларында оқытып, жоғары білім алдыру арқылы ҚазККА 1, 2, 3 курстарында білім беру болып табылады. Теңіз көлігінің қазақстандық мамандарын жеделдетіп оқыту мақсатында ТМД елдерінің Халықаралық теңіз тізілімдерінде тіркелген мамандандырылған жоғары оқу орындарына мектеп түлектерінен жыл сайын кем дегенде 25 адам жіберу керек. Сонымен қатар ТМД елдерінен тыс білім берудің мемлекеттік бағдарламасына теңіз сауда флоты үшін мамандар даярлау мен олардың біліктілігін көтеру мәселесін енгізу ұсынылады.

### **5.5. Қоршаған ортаны қорғау жөнінде іс-шаралар жүргізу**

Ұлттық теңіз сауда флотын құру теңіз көлігі саласын дамыту сияқты, қоршаған ортаны қорғау жөніндегі іс-шараларды айқын сақтау жолымен жүзеге асырылатын болады. Қоршаған ортаны қорғау мен қауіпсіз еңбек жағдайы Теңізде адам өмірін қорғау жөніндегі халықаралық конвенция (СОЛАС-74) және Теңізшілерді даярлау мен оларға диплом беру және олардың вахтада болуы туралы халықаралық конвенция (ПДМНВ-95) талаптарына толық сәйкестікте қамтамасыз етіледі.

СОЛАС-74 конвенциясына Кемелердің қауіпсіз пайдаланылуын басқару және ластануын болдырмау жөніндегі халықаралық кодекс енгізілді, оның мақсаты теңізде қауіпсіздікті қамтамасыз ету, адамдардың қайғылы жағдайға душар болуын немесе қаза табуын болдырмау, сондай-ақ қоршаған ортаға зиян келтірмеу болып табылады.

Жүк тасымалы көлемінің ұлғайғанын ескере келе, Қазақстан қызмет көрсететін техникалық құралдарды және порттардың қауіпсіз жұмыс істеуін дүниежүзілік стандарттар деңгейіне жеткізу қажеттігіне назар аудармақ.

### **5.6. Еңбекті қорғауды және техника қауіпсіздігін ұйымдастыру**

Жүктерді теңіз жолдарымен тасымалдау теңізде жүзу қауіпсіздігін, жүктердің жеткізілетін портқа дейінгі тасымалдану процесінде сақталуын қамтамасыз ету жөніндегі іс-шаралар әзірлеуді білдіреді. Қауіпсіздікті басқарудың мақсаты:

- 1) кемелерді пайдаланған кезде қауіпсіздік практикасын және қоршаған ортаның адамға қауіп төндірмеуін қамтамасыз ету;
- 2) анықталған барлық қауіптерден қорғануды ұйымдастыру;
- 3) қауіпсіздікпен, сондай-ақ қоршаған ортаны қорғаумен байланысты апатты

жағдайларға әзірлікті қоса алғанда жағалау және кеме қызметкерлерінің қауіпсіздікті басқару жөніндегі дағдыларын ұдайы арттыру болып табылады.

Әрбір компания қауіпсіздікті басқару Жүйесін әзірлеуге, іс-қимыл жасап, оны қолдауға тиіс, ол мынадай функционалдық талаптарды:

- 1) қауіпсіздік және қоршаған ортаны қорғау саласындағы саясатты;
- 2) кемелерді пайдалану қауіпсіздігін және қоршаған ортаны қорғауды қамтамасыз ететін нұсқаулықтар мен рәсімдерді;
- 3) жағалаудағы және кемедегі қызметкерлер арасында өкілеттіктер көлемі мен байланыс желілерін;
- 4) авариялар мен КҚБХК ережелері сақталмаған жағдайлар туралы хабардар ету рәсімдерін;
- 5) авариялық жағдайлардағы іс-қимылдар және әзірлік ресімдерін;
- 6) ішкі аудиторлық тексерулер мен басқаруды қайта қарау рәсімдерін жүргізу рәсімдерін қамтуға тиіс.

Кеме қатынасы компаниясының жағалаудағы, сонымен бірге кемедегі қауіпсіздікті басқару жүйесі мыналарды қамтамасыз ету керек:

- 1) кеме қатынасы компаниясы саясатын орындауды;
- 2) өзінің функционалдық міндеттерін орындауда капитанды қолдауды;
- 3) тиісті ресурстарды және компания қызметкерлерін;
- 4) кемедегі операциялар жоспарларын әзірлеуді;
- 5) авариялық жағдайларға әзірлікті;
- 6) аварияларды, авариялық оқиғалармен сәйкессіздіктерді тергеуді;
- 7) техникалық қызмет көрсетуді, кемеңі және жабдықтарды жөндеуді;
- 8) құжаттамалық қамсыздандыруды;
- 9) ішкі аудит Жүйесін қамтамасыз етуге болып табылады.

Қауіпсіздікті басқару жүйесі міндетті нормалар мен ережелерді: кодекстерді қолдану, Халықаралық теңіз ұйымдары, сыныптамалық қоғамдар ұсынған, сондай-ақ Қазақстан Республикасы Үкіметінің нормативтік актілерінде ұсынылған басқару мен стандарттар ережелерін орындауды қамтамасыз етуге тиіс. Қауіпсіздікті басқару жүйесі флоттың қауіпті, қайғылы жағдайларды және авариялық жағдайларды кез келген уақытта болжау қабілетін қамтамасыз ететін, адамдардың қазаға ұшырауы мен зақымдалуын болдырмау, қоршаған ортаны қорғау іс-шараларын жүргізуді көздейтін болады.

Теңізде көлік құралдарын техникалық пайдалану ережелеріне қойылатын талаптарды және теңіз көлігімен тасымалдау кезінде техникалық және экологиялық талаптарды сақтауға бақылауды қатайту жоспарлануда.

## **5.7. Құқықтық жағдайларды жасау және оны реттеу**

Қазақстан Республикасының теңіз көлігі өз қызметін Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес жүзеге асырады. Теңіз сауда флотының жұмыс істеуі елеулі дәрежеде тасымал процесіне барлық қатысушылардың өзара қатынасын реттейтін нормативтік құқықтық базаның жасалуы мен оның үйлесімділігіне, сондай-ақ сауда кеме қатынасы саласындағы халықаралық ынтымақтастыққа байланысты болады.

Қазақстан қосылған мемлекетаралық шарттар мен келісімдердің, халықаралық конвенциялардың, атап айтқанда:

- 1) Жүк таңбасы туралы халықаралық конвенция 1966 жыл;
- 2) Мұнаймен ластанудан болған залал үшін азаматтық жауапкершілік туралы конвенция 1969 жыл;
- 3) Кемелерді өлшеу жөніндегі халықаралық конвенция 1969 жыл;
- 4) Теңізде кемелер соқтығысының алдын алудың халықаралық ережелері туралы конвенция 1972 жыл;
- 5) Контейнерлердің қауіпсіздігі жөніндегі конвенция, 1972 жыл;
- 6) Кемелердің ластануын болдырмау жөніндегі халықаралық конвенция 1973 жыл;
- 7) Теңізде адам өмірін қорғау жөніндегі халықаралық конвенция 1974 жыл;
- 8) Теңізшілердің даярлығы мен оларға диплом беру және вахтада болуы туралы халықаралық конвенция 1978 жыл;
- 9) Халықаралық теңіз ұйымы туралы конвенция 1948 жыл.

Орта мерзімді болашақта теңіз флотының қызметін, теңізде жүзу қауіпсіздігін, табиғат қорғау іс-шараларын және басқаларын регламенттейтін бірқатар нормативтік актілер әзірлеу міндеті тұр.

Инвестициялық жобалардың бағдарламаларын іске асыру Қазақстан Республикасының мемлекеттік сатып алу туралы заңнамасына сәйкес жүргізілетін болады.

## 6. Қажетті ресурстар және оларды қаржыландыру көздері

(млн. АҚШ доллары)

	Жоба  Қаражатты жылдар бойынша игеру   құны			
	2004 ж.	2005 ж.	2006 ж.	
Инвестициялық жобалары бойынша барлығы	239	92,5	96,2	50,3
1. Н 4 және 5 мұнай құю айлақтарын қайта жаңарту	6,3	6,3	-	-
2. Танкерлер жасау	82,5	37,5	45	-

3. Құрғақ жүк кемесін жасау	24	-	12	12
4. Түпқараған шығанағында порт инфрақұрылымын салу	16,7	12,7	2	2
5. Кеме жөндеу базасын салу	15	5	5	5
6. Қосалқы флотты салу	75	30	25	20
7. Экспортқа бағдарланған терминалдарды салу	15	-	5	10
8. Теңіз оқу - тренажерлық орталығын құру	3	0,2	1,5	1,3
9. Нормативтік-құқық негізін дамыту	1	0,5	0,5	-
10. Теңіз терминдерінің сөздер туралы қазақ-орыс-ағылшынша сөздігін жасау	0,5	0,3	0,2	-

Қаражатты қарызға алу Қазақстан Республикасының заңнамаларына сәйкес жүзеге асырылады. Мемлекеттік кепілдік көзделмеген.

## **7. Бағдарламаны іске асырудан (енгізуден) күтіліп отырған нәтиже**

Алға қойылып отырған міндеттерді негізге ала отырып, Бағдарламаны орындаудың сандық және сапалық өлшемдері анықталды, оған қол жеткізу Бағдарламада көзделген іс-шараларды орындау тиімділігінің көрсеткіші болып табылады.

2006 жылы отандық теңіз сауда флотында жалпы тоннажы 80-85 мың тонна жүк таситын 10 кеме, оның ішінде кем дегенде жылына 5,5 млн. тонна мұнай тасуды жүзеге асыра алатын 6 танкер, сондай-ақ құрғақ жүк таситын 4 кеме болады.

Осындай іс-шаралардың нәтижесінде, "Қазтеңізкөлікфлоты" ҰТКК" ЖАҚ ұлттық операторының шетелдік кеме қатынасы компанияларынан жүк тасымалдауға бағдарланған жалпы көлемі 2006 жылы 6,3 млн. тоннаға, оның ішінде мұнай - 5,8 млн. тонна, құрғақ жүк тасу көлемі 0,5 млн. тоннаға жетеді. Қаржы-шаруашылық қызметтің нәтижесі отандық теңіз сауда флотын одан әрі жедел дамытуға жәрдемдесетін болады.

Ақтау портындағы N 4 және N 5 мұнай құю айлақтары қайта жаңартылады және жаңғыртылады, Түпқараған шығанағында жаңа жүк тиеу кешені, Құрық портында экспортқа бағдарланған мұнай құю терминалы салынады. Қазіргі заманғы кеме жөндеу базасы Каспий теңізінде жүзетін көптеген кеме қатынасы компанияларының тарапынан болатын қызметтің осы түріне деген сұранысты қанағаттандыруға мүмкіндік береді.

Каботаждық тасымалдар, сауда флотына және Солтүстік Каспийде теңіз операцияларына қызмет көрсету үшін 25 кемеден тұратын қосалқы флот құрылады.

Бағдарламаны іске асырудан үлкен әлеуметтік нәтиже күтілуде. Кемелерде, порттарда, айлақтарда, кеме жөндеу базаларында жаңа жұмыс орындарын құрумен бірге құрылыс секторында да жұмыспен қамту айтарлықтай ұлғаятын болады, өйткені құрылыс жұмыстарына мердігерлік тек қана отандық компаниялар арасында орналасатын болады. Тұтынушылық сипаттағы қызмет көрсету көлемі ұлғаяды. Металлургиялық кешен кәсіпорындарының, өнеркәсіптің металл өңдеу секторының, сондай-ақ құрылыс материалдарын шығаратын кәсіпорындардың өнімдеріне сұраныс айтарлықтай көбейеді.

Автомобиль және темір жол көлігін, әсіресе еліміздің батыс аймағы бағыты бойынша дамыту тың серпін алады.

2003-2006 жылдарда іске асыру жоспарланып отырған инвестициялық жобалар негізгі капиталға 238-240 млн. АҚШ долларын инвестициялауға мүмкіндік береді.

Ұлттық теңіз сауда флотын құру бағдарламасы отандық көлікті дамыту стратегиясының бір бөлігін білдіреді және стратегиялық инвесторлар үшін индикатор болып табылады, басымдықтарды айқындайды, аралас көлік қатынастарын нығайтады, жүк иелерін перспективалы жүк тасқындарына бағдарлайды.

Отандық теңіз көлігін дамытудан алынған позитивтік нәтиже Қазақстан Республикасының көлік-коммуникация және өндірістік кешенін нығайтуға және тиімді өзара іс-қимыл жасауға мүмкіндік туғызатын болады.

## 8. Ұлттық теңіз сауда флотын құрудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасын іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспары

Р/с N	Іс-шара	Аяқталу нысаны	Орындауға (іске асыруға)	Орындалу (іске асырылу)	Болжамды шығыс. тар, мың мерзімі	Қаржы. ландыру көздері теңге
1	2	3	4	5	6	7
1	Танкер флотын қалыптастыру	Қазақстан Республ. ККМ, "Қазтеңіз" касының Үкіметіне	ККМ, "Қазтеңіз" көлік флоты" ҰТКК" есе п	Жыл сайын ЖАҚ	2004 ж.- 5750000 қаңтар, 2005 ж.- шілде 6975000 (келісім бойынша), "ҚазМұнай".	Қарыз қаражаты 2005 ж.- 6975000

Г а з " Ұ К "  
Ж А Қ  
( к е л і с і м

бойынша)

2 Құрғақ жүк Қазақстан ККМ, Жыл 2005 ж.- Қарыз  
флотын Республ. "Қазтеңіз. сайын 1860000 қаражаты  
қалыптастыру қасының көлікфлоты" қаңтар, 2006 ж.-  
Үкіметіне ҰТКК" ЖАҚ шілде 1899000  
е с е п ( к е л і с і м

бойынша)

3 Қосалқы флот Қазақстан ККМ, Жыл 2004 ж.- Қарыз  
құру Республ. "Қазтеңіз. сайын 4600000 қаражаты  
қасының көлікфлоты" қаңтар, 2005 ж.-  
Үкіметіне ҰТКК" ЖАҚ шілде 3875000  
е с е п ( к е л і с і м 2006 ж.-  
б о й ы н ш а ), 3160000

" Қ а з М ұ н а й .  
Г а з " Ұ К "  
Ж А Қ  
( к е л і с і м

бойынша)

4 Ақтау порты. Қазақстан ККМ, Жыл 2004 ж.- Қарыз  
ның N 4 және Республ. "Қазтеңіз. сайын 200000 қаражаты  
5 мұнай құю қасының көлікфлоты" қаңтар,  
айлақтарын Үкіметіне ҰТКК" ЖАҚ шілде  
қ а й т а ж а ң а р . е с е п ( к е л і с і м

туды жүргізу бойынша)

5 Түпқараған Қазақстан ККМ, Жыл 2004 ж.- Қарыз  
шығанағында Республ. "Қазтеңіз. сайын 414000 қаражаты  
порт инфра. қасының көлікфлоты" қаңтар, 2005 ж.-  
құрылымы Үкіметіне ҰТКК" ЖАҚ шілде 310000  
объектілерін е с е п ( к е л і с і м 2006 ж.-  
с а л у б о й ы н ш а ), 316000

" Қ а з М ұ н а й .  
Г а з " Ұ К "  
Ж А Қ  
( к е л і с і м  
б о й ы н ш а ) ,  
М а ң ғ ы с т а у

әкімдігі

6 Құрықта Қазақстан ККМ, Жыл 2005 ж.- Қарыз  
экспорттық Республи. "Қазтеңіз. сайын 775000 қаражаты  
терминалдар қасының көлікфлоты" қаңтар, 2006 ж.-  
салу Үкіметіне ҰТКК" ЖАҚ шілде 1580000  
есеп (келісім  
бойынша),  
"ҚазМұнай.  
Газ" ҰК"  
ЖАҚ  
(келісім  
бойынша),  
Маңғыстау  
облысының

әкімдігі

7 Кеме жөндеу Қазақстан ККМ, Жыл 2004 ж.- Қарыз  
базасын салу Республи. "Қазтеңіз. сайын 767000 қаражаты  
қасының көлікфлоты" қаңтар, 2005 ж.-  
Үкіметіне ҰТКК" ЖАҚ шілде 775000  
есеп (келісім 2006 ж.  
бойынша), 790000  
Маңғыстау  
облысының

әкімдігі

8 Теңіз оқу- Қазақстан ККМ, БҒМ, Жыл 2004 ж.- Қарыз  
тренажер Республи. "Қазтеңіз. сайын 31000 қаражаты  
орталығын қасының көлікфлоты" қаңтар, 2005 ж.-  
құру Үкіметіне ҰТКК" ЖАҚ шілде 235000  
есеп (келісім 2006 ж.-  
бойынша), 205000  
Маңғыстау  
облысының

әкімдігі

9 Теңіз термин. Қазақстан ККМ, БҒМ, Жыл Барлығы Қарыз  
дерінің Республи. "Қазтеңіз. сайын - 78000 қаражаты  
сөздер туралы қасының көлікфлоты" қаңтар, 2004 ж.-  
қазақ-орыс- Үкіметіне ҰТКК" ЖАҚ шілде 46000  
ағылшынша есеп (келісім 2005 ж.-

сөздігін  
жасау  
Жиыны:

бойынша)

32000

Барлығы - Қарыз  
34750000 қаражаты  
2004 ж . -  
11885000  
2005 ж . -  
14915000  
2006 ж . -  
7950000