

**Ұлттық теңiз сауда флотын құрудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасын бекiту туралы**

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2004 жылғы 13 шілдедегі N 763 қаулысы

      "Қазақстан Республикасы Yкiметiнiң 2003-2006 жылдарға арналған бағдарламасын iске асыру жөнiндегi iс-шаралар жоспары туралы" Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 2003 жылғы 5 қыркүйектегi N 903  қаулысына сәйкес Қазақстан Республикасының Yкiметi қаулы етеді:

      1. Қоса берiлiп отырған Ұлттық теңiз сауда флотын құрудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасы бекiтiлсiн.

      2. Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлiгi жыл сайын қаңтарда және шiлдеде Қазақстан Республикасының Үкiметiне Бағдарламаны iске асыру барысы туралы ақпарат ұсынсын.

      3. Осы қаулының орындалуын бақылау Қазақстан Республикасы Премьер-Министрiнiң орынбасары С.М.Мыңбаевқа жүктелсiн.

      4. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап күшiне енедi.

*Қазақстан Республикасының*   
*Премьер-Министрі*

Қазақстан Республикасы      
Үкіметінің            
2004 жылғы 13 шілдедегі     
N 763 қаулысымен        
бекітілген

**Ұлттық теңiз сауда флотын**   
**құрудың 2004-2006 жылдарға**   
**арналған бағдарламасы**

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

Атауы             Ұлттық теңiз сауда флотын құрудың 2004-2006   
                жылдарға арналған бағдарламасы (бұдан әрi -   
                Бағдарлама)   
Әзiрлеу           1. "Қазақстан Республикасы Үкiметінің 2003-2006   
негiзi          жылдарға арналған бағдарламасын iске асыру жөнiндегі   
                iс-шаралар жоспары туралы" Қазақстан Республикасы   
                Үкiметiнiң 2003 жылғы 5 қыркүйектегi N 903  қаулысы   
                (Iс-шаралар жоспарының 4.4-тармағы);   
                  2. "Қазтеңiзкөлiкфлоты" ұлттық теңiз кеме қатынасы   
                компаниясы" жабық акционерлiк қоғамын құру туралы"   
                Қазақстан Республикасы Үкiметінің 1998 жылғы 4   
                желтоқсандағы N 1239  қаулысы ;   
                  3. "Қазақстан Республикасында сауда мақсатында   
                теңiзде жүзудi дамыту тұжырымдамасы туралы"   
                Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 2001 жылғы 21   
                ақпандағы N 267  қаулысы ;   
                  4. "Қазақстан Республикасының мемлекеттiк көлiк   
                саясатының тұжырымдамасын мақұлдау" туралы   
                Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 2001 жылғы 11   
                шiлдедегі N 801  қаулысы   
Iске асыру      2004-2006 жылдар   
мерзiмi   
Әзiрлеушiлер      Қазақстан Республикасының Көлiк және   
                коммуникациялар министрлiгi, "Қазтеңiзкөлiкфлоты"   
                ұлттық теңiз кеме қатынасы компаниясы" жабық   
                акционерлiк қоғамы, "ҚазМұнайГаз" ұлттық   
                компаниясы" жабық акционерлiк қоғамы   
Бағдарламаның     Елдiң теңiз сыртқы сауда жүк тасымалдауындағы   
мақсаты мен     қажеттiлiгiн толық мөлшерде қамтамасыз ететiн,   
мiндеттерi      Қазақстанның экономикалық-географиялық әлеуетiн   
                iске асыруға ықпал ететiн, қазiргі заманғы   
                техникалық базасы бар және үлкен кіріс түсіретін   
                жоғары ұйымдастырылған порт инфрақұрылымының   
                негiзiнде ұлттық теңiз сауда флотын құру.   
                  Осы мақсатқа жету үшiн мынадай мәселелердi шешу   
                қажет:   
                  1) ұлттық теңiз сауда флотын қажеттi түрлер мен   
                кластардағы қазiргi 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 теңiз операциялар қосалқы   
                флотын құру;   
                  6) теңiз кәсiптерi мамандарының ұлттық класын,   
                елдiң теңiз сауда флотына кадрларды даярлау және   
                қайта даярлау жүйесін құру;   
                  7) теңiзде жүзу қауiпсiздiгi мен теңiз көлiгiнде   
                экологиялық қауiпсiздiк деңгейiн арттыру.   
Қаржыландыру      2006 жылдың аяғына дейiн 238-240 млн. АҚШ доллары   
көздерi         шамасында инвестициялау жоспарлануда. Көздерi заем   
                қаражаты болып табылады. Бағдарламаны iске асыру   
                бойынша шығыстардың жалпы сомасы 34750 млн. теңгенi   
                құрайды, оның iшiнде: 2004 жылы - 11885 млн. теңге,   
                2005 жылы - 14915 млн. теңге, 2006 жылы - 7950 млн.   
                теңге.   
Бағдарламаны      2006 жылы отандық теңiз сауда флотында жалпы   
iске асырудан   тоннажы 80-85 мың тонна жүк таситын 10 кеме,   
нәтиже          оның iшiнде кем дегенде жылына 5,5 млн. тонна мұнай   
                тасуды жүзеге асыра алатын 6 танкер, сондай-ақ   
                құрғақ жүк таситын 4 кеме болады.   
                  Осындай iс-шаралардың нәтижесiнде,   
                "Қазтеңiзкөлiкфлоты" ҰТКК" ЖАҚ ұлттық операторының   
                шетелдiк кеме қатынасы компанияларынан жүк   
                тасымалдауға бағдарланған жалпы көлемi 2006 жылы   
                6,3 млн. тоннаға, оның iшiнде мұнай - 5,8 млн.   
                тонна, құрғақ жүк тасу көлемі 0,5 млн. тоннаға   
                жетеді. Қаржы-шаруашылық қызметтiң нәтижесi отандық   
                теңiз сауда флотын одан әрi жедел дамытуға   
                жәрдемдесетiн болады.   
                  Ақтау портындағы N 4 және 5 мұнай құю айлақтары   
                қайта жаңартылады және жаңғыртылады, Түпқараған   
                шығанағында жаңа жүк тиеу кешенi, Құрық портында   
                экспортқа бағдарланған мұнай құю терминалы   
                салынады. Қазiргi заманғы кеме жөндеу базасы Каспий   
                теңiзiнде жүзетiн көптеген кеме қатынасы   
                компанияларының тарапынан болатын қызметтiң осы   
                түрiне деген сұранысты қанағаттандыруға мүмкiндiк   
                бередi.   
                  Каботаждық тасымалдар, сауда флотына және   
                Солтүстік Каспийде теңiз операцияларына қызмет   
                көрсету үшiн 25 кемеден тұратын қосалқы флот   
                құрылады.

**2. Кіріспе**

**2.1. Әзiрлеу үшін негiздеме**

      Қарқынды экономикалық даму сатысында тұрған Қазақстан өзiнiң экономикалық әлеуетiн жүзеге асыру жолдарын кеңейтуге барынша мұқтаж болып отыр. Қазақстанның экономикалық өсуiне мүмкiндiк туғызатын және экономиканың қажеттiлiгiн қамтамасыз ететiн елдiң көлiк-коммуникация кешенiнiң жұмыс iстеу тиiмдiлiгi көбiнесе көлiк қызметiнiң жаңа түрлерін дамытумен және транзиттiк әлеуеттi пайдаланумен айқындалады. Олардың iшiнде ұлттық теңіз сауда флотын құру жоспарланып отыр.   
      Қазақстанның теңiз көлiгiн дамыту, ұлттық теңiз сауда флотын құру мақсатында Қазақстан Республикасының Yкiметiнiң шешiмiмен 1998 жылғы 4 желтоқсандағы N 1239  қаулысымен "Қазтеңiзкөлiкфлоты" Ұлттық теңіз кеме қатынасы компаниясы" жабық акционерлiк қоғамы "Қазтеңiзкөлiкфлоты" ҰТКК құрылды.   
      Компания Каспий теңiзiнде жүк тасымалдау жөнiндегi халықаралық қызмет көрсету бойынша операциялық қызметке 2001 жылдың IV тоқсанында кiрiстi. 1999-2000 жылдары әлемдiк тауар рыногтарындағы конъюнктуралық баға ауытқуларынан басқа, қазақстандық мұнайдың экспорты Атырау-Самара құбыр желiсi жүйесiнiң, сондай-ақ темiр жол көлiгi өткiзу қабiлетінiң мүмкiндiктерiне қанағаттанды.   
      Қазақстанның Каспий маңындағы мемлекеттерден айырмашылығы оның өз флоты болмады. Каспий теңiзiндегi теңіз тасымалдары рыногының конъюнктурасын үстем жағдайға ие Әзiрбайжанның кеме қатынасы компаниясы айқындады.   
      Қазақстан Республикасының 2010 жылға дейiнгi Даму стратегиясында теңiз тасымалын жүзеге асыру жөнiндегi ықтимал мүмкiндiктер болған кезде олардың дамуын өз теңiз флотының жоқтығы тежейдi деп атап көрсетiлген. "Қазтеңiзкөлiкфлоты" ҰТКК" ЖАҚ-тың мiндетi ұлттық теңiз танкерлiк және құрғақ жүк кемелерi флотын құру болып табылады, бұл Қазақстан су көлiгiнiң әлемдiк көлiк жүйесiне интеграциялануына мүмкiндiк туғызатын болады.   
      Елiмiздiң теңiз сауда флотын құрудың тұжырымдамалық негiзi Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 2001 жылғы 21 ақпандағы N 267  қаулысымен мақұлданған Қазақстан Республикасында сауда мақсатында теңiзде жүзудi дамыту тұжырымдамасында берiлген. Бұл ретте "Қазақстан Республикасында сауда мақсатында теңiзде жүзудi дамыту бағдарламасын әзiрлеудiң және қабылдаудың" нақты мiндетi қойылды.   
      2002 жылғы қаңтарда "Сауда мақсатында теңiзде жүзу туралы" Қазақстан Республикасының  Заңы қабылданды. Қазiргi уақытта қолданыстағы нормативтiк құқықтық актiлердi халықаралық актiлермен сәйкестiкке келтiру, сондай-ақ теңiз көлiгi саласында нормативтiк құқықтық база құру жөнiндегi жұмыстар жүргiзiлуде.   
      Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 2003 жылғы 5 қыркүйектегi N 903  қаулысымен бекiтiлген Қазақстан Республикасы Yкiметiнiң 2003-2006 жылдарға арналған бағдарламасын iске асыру жөнiндегi iс-шаралар жоспарының 4.4-тармағында "Ұлттық теңiз сауда флотын құрудың 2004-2006 жылдарға арналған бағдарламасын әзiрлеу" iс-шарасы көзделген.   
      Қазақстан Республикасы Президентiнiң 2003 жылғы 16 мамырдағы N 1095  Жарлығымен бекiтiлген Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторын игерудiң мемлекеттiк бағдарламасында бiрегей басымдықтар шельфте теңiз операциялар қолдау флотын құруды қоса алғанда, теңiз көлiгiн дамыту болып табылады.   
      Қазақстан Республикасының 2003-2015 жылдарға арналған индустриялық-инновациялық даму стратегиясында (Қазақстан Республикасы Президентiнiң 2003 жылғы 17 мамырдағы N 1096  Жарлығы ) теңiзде тасымалдауды дамыту үшін "Қазақтеңiзтрансфлоты" теңiз кеме жолы ұлттық компаниясы құрылды, сол арқылы Қазақстанда өзiнiң теңiз сауда флотын құрудың негiзi қаланды деп аталған.

**2.2. "Қазтеңiзкөлiкфлоты" ҰТКК" ЖАҚ-тың қысқаша**   
**сипаттамасы**

      "Қазтеңiзкөлiкфлоты" ҰТКК" ЖАҚ-тың акционерлерi Қазақстан Республикасының Көлiк және коммуникациялар министрлiгi (жарғылық капиталдағы үлесi 50%) және "ҚазМұнайГаз" Ұлттық компаниясы" ЖАҚ (мұның да жарғылық капиталдағы үлесi 50%) болып табылады.   
      "Қазтеңiзкөлiкфлоты" ҰТКК" ЖАҚ жарғылық қызметiнiң негiзгi түрлерi:   
      1) жүктiң барлық түрлерiн, мұнай мен мұнай өнiмдерiн, бас жүктердi, контейнерлердi, жолаушыларды, жануарларды тасымалдау;   
      2) кемелердің, баржалардың жүзбелi доктар мен соған ұқсастардың барлық түрлерiн жасау, пайдалану, жөндеу, сатып алу, делдалдық қызмет көрсету;   
      3) жалға беру (кiреге алу, экипажсыз кiреге алуды қоса алғанда), сондай-ақ кемелердiң лизингi;   
      4) қоймалардың, сақтау орындарының, тоңазытқыш қондырғылардың, ангарлардың, жүк түсiретiн жағалаудағы орындардың барлық түрлерiн және басқа да жабдықтарды салу, пайдалану және сатып алу;   
      5) кеме верфiн (кеме жөндеу базаларын) салу, кеме жөндеу құрылымдарын құру;   
      6) теңiзде агент қызметiн көрсету;   
      7) порттық және экспедиторлық қызмет көрсету;   
      8) заңнамамен тыйым салынбаған өзге де қызметтер: теңiз терминалы операторының қызметi, қосалқы флотты пайдалану және кемелерді бункерлеу.   
      Орналасу географиясы. "Қазтеңiзкөлiкфлоты" ҰТКК" ЖАҚ-тың даму тұжырымдамасына сәйкес Қазақстан кемелерi Каспий, Қара, Жерорта теңіздерінде операциялар жасайды. Компанияның Каспий теңiзiндегi операциялық қызметi Ақтау порты арқылы жүзеге асырылады.   
      "Сауда мақсатында теңiзде жүзудi дамытудың кейбiр мәселелерi туралы" Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 2001 жылғы 27 қыркүйектегi N 1263  қаулысымен "Ақтау теңiз сауда порты" РМК-ның шаруашылық жүргiзуiндегi N 4, 5 және 9-мұнай құю айлақтарын осы учаскеде орналасқан жабдықтарымен, коммуникацияларымен, жайластырылымымен және инфрақұрылымның ажырамас объектiлерiмен бірге "Қазтеңiзкөлiкфлоты" ҰТКК" ЖАҚ-қа ұзақ мерзiмдi мүлiктiк жалға берілдi. Мүлiктi жалға беру шарттарының бiрi Ақтау портындағы N 4 және 5-мұнай құю айлақтарын қайта жаңарту және жаңғырту болып табылады.   
      Өндiрiстiк қызметi. Егемен Қазақстанның тарихында тұңғыш рет 2001 жылғы 18 қазанда елдің теңіз көлiгiнiң Каспий теңiзiнде операциялар жасауы басталды. 2002 жылы Компания өз күштерiмен Ақтау-Махачкала (Ресей), Ақтау-Нека (Иран), Ақтау-Батуми (Грузия) бағыттары бойынша 3212 мың тонна мұнай тасымалдады. Болжамдарға сәйкес 2006 жылдың соңына қарай "Қазтеңiзкөлiкфлоты" 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 тиедi. Орта мерзiмдiк кезеңде әрбiр жұмыс істеп тұрған айлақтан ай сайын кемiнде 150 мың тонна мұнай ауыстырып тиеу жоспарлануда.

**3. Проблеманың қазiргi жай-күйiн талдау**

**3.1. Кеме қатынасы компаниялары**

**3.1.1. Халықаралық тәжiрибе**

      Халықаралық теңiз тасымалдары рыногында кеме қатынасы компаниялары тұрақты, өзара тиiмдi ынтымақтастық орнатуға ұмтылады. Ұлттық және аймақтық кеме қатынасы саясатын үйлестiру де ерекше қолдау табуда.   
      Халықаралық тәжiрибе ұлттық кеме қатынасы қалыптасу кезеңiнде оны мемлекеттiк қолдау шараларының кең қолданылатыны туралы куәландырады. Ұлттық флоттың меншiк құрылымына, теңiз тасымалы мен кеме жасауды дамытуға ықпал ету мақсатында түрлi мемлекеттердiң үкiметтерi бiрқатар шаралар қолданды, олар iшiнара төмендегi кестеде келтiрiлдi.

**Жекелеген елдердiң ұлттық кеме қатынасына мемлекеттiк**   
**көмек шаралары**   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
   Елдер  | Жүк    |Пайда.|Несие. | Несие. |Кеме  |Салық, |Каботажды   
          |тасыма. |лану  |лер    | лер    |жасау |аморти.|тасымал.   
          |лында   |субси.|бойынша| бойынша|несие.|зация  |дарға   
          |ұлттық  |дия.  |пайыз. | үкімет |лері  |жеңіл. |қатысуға   
          |кеме    |лары  |дар    | кепіл. |      |діктері|тыйым   
          |иелерiне|      |төлеуді| діктері|      |       |салу   
          |артық-  |      |қара.  |        |      |       |   
          |шылық.  |      |жаттан.|        |      |       |   
          |тар     |      |дыру   |        |      |       |   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
Бразилия      х       x       х                х                x   
Германия                               х       х       х        х   
Греция                        х        х               х        х   
Малайзия      x                                        х        х   
Норвегия                               х               х   
АҚШ           х       х                х               х   
Tүркия        х               х                                 х   
Швеция                                                 х        х   
Оңтүстiк   
Корея         х       х                х   
Жапония                                                х        х   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Дерек көзi: Вензик Н.Г., Левиков Г.А. "Кеме қатынасы компанияларының бәсекеге қабiлеттiлiгiн арттыру"   
      АҚШ-та ұлттық кеме иелерiнде 100% әскери және 50% үкiметтiк жүктер сақталады, бұл флотты 30% кепiлдi жүктеменi қамтамасыз eтeдi. Францияда ұлттық флотта мұнайдың сыртқы сауда тасымалының үштен екiсi, гидрокарбонаттың 60% және көмiрдiң 40% сақталған. Испания ұлттық флотқа 100% мұнайды, темекiнi және мақтаны тасымалдауға кепiлдiк бередi.   
      Жүктердi резервтеудi Оңтүстiк-Шығыс Азия елдерi: Малайзия, Индонезия, Филиппин, Оңтүстiк Корея түрлi дәрежеде қолданды. Оңтүстiк Кореяда шикi мұнай, руда, тыңайтқыш, астық, мұнай-химия өндiрiсiне арналған шикiзат, көмiр, сұйытылған газ, үкiметтiк жүктер импорты, цемент және болаттан жасалған бұйымдар экспорты резервтеледi.   
      Теңiз кемелерiне меншiк кеме қатынасының маңызды белгiсi болып қала бередi. Елде кемелер мен жабдықтарға меншiк стратегиялық инвестициялар ретiнде қарастырылады және жүк тасымалдау жөнiнде сенiмдi және икемдi қызмет көрсетудi қамтамасыз етудiң негiзi болып табылады. Бұдан басқа, жүк жөнелтушiлер үшiн ол тасымалдаушының нақты тасымал бағытының жолын ұстау көрсеткiшi қызметiн атқарады.

**3.1.2. Ұлттық теңiз сауда флотының бәсекеге қабiлеттiлiгi**

      Ұлттық кеме қатынасы компанияларының бәсекелестiк қабiлеттiлiгi мақсатында көптеген елдердiң үкiметтерi кеме қатынасына субсидиялар беру, қаржылық көмек көрсету, жүктердi бөлген кезде ұлттық операторларға басымдық беру жолымен қолдампаздық саясат жүргiзедi. Iрi тасымалдаушылар үшiн тоннаждың молшылығы бәсеке күресiндегi құрал ретiнде пайдаланылады. Кеменiң келу жиiлiгiн арттыра отырып, олар тасымалдардағы өз үлесiн ұлғайтады.   
      Ресей Үкiметi түбегейлi шаралар қабылдауда. Ұлттық мүдделер мен қауiпсiздiктi қамтамасыз ету мақсатында "Ресей Федерациясының 2002 жылға дейiнгі кезеңге арналған теңiз доктринасы" 2010 жылға РФ кемелерiмен экспорт-импорт жүктерiн тасымалдауды 50% ұлғайтуды көздейдi. Үкiмет флотты ресей туы астына қайтару жөнiнде шаралар әзiрледi. Үкiметке өнiм бөлу туралы келiсiмдер шеңберiнде тасымалданатын жүктердi қоса алғанда, ресей кеме иелерiне стратегиялық жүктерді тасымалдауды бекiту құқық беру үшiн "Сыртқы сауда қызметiн мемлекеттік реттеу туралы" Федералдық Заңға өзгерiстер енгiзiледi.   
      Қазақстан Республикасының теңiз сауда флоты қалыптасу процесiнде Ақтау порты арқылы тасымалданатын сыртқы сауда жүктерінің бір бөлiгiн өзiне бекiтiп берудi қамтамасыз ететiн шараларға мұқтаж болып отыр. Бұл ретте бәсекеге қабiлеттілiктi арттыру шеңберiнде қолдампаздық сипаттағы шаралар уақыт жөнiнде шектеулi болады. Қазақстандық кеме қатынасының тұрақты дамуға көшуi үшiн қажеттi кезең жүк жеңiлдіктерін қоса алғанда, 2006 жылдың аяғына дейiн жоспарланып отыр.

**3.1.3 Теңiз тасымалының ұлттық операторы**

      Отандық теңiз сауда флоты мен iлеспелi салаларды дамыту мақсатында әлемдiк тәжiрибе ел үкiметінің жекелеген кеме қатынасы компанияларына теңiз тасымалдарының "ұлттық операторы" мәртебесiн беруiн куәландырады, ол мемлекеттiк қолдаудың бiрқатар шаралар кешенiн көздейдi.   
      Өз кезегiнде ұлттық тасымалдаушы мәртебесiн беру кеме қатынасы компаниясы тарапынан да бiрқатар талаптарды сақтауға әкеп соғады. Ең кең тараған және жалпы мойындалғандардың iшiнде:   
      1) өз елiнiң заңды тұлға мәртебесiнiң болуын және тасымалдау үшiн мемлекеттiк ту астында жүзетiн флотты пайдалануды;   
      2) жолаушылар мен жүктердi теңiз көлiгiмен тасымалдау бойынша қызмет көрсетуге лицензияның немесе басқа да рұқсат беретiн құжаттың болуын;   
      3) қызметтi сауда теңiзде жүзу туралы құқықтық актiлердiң және ұлттық заңнаманың талаптарына сәйкес жүзеге асыруды;   
      4) халықаралық аудиторлық ұйымның Теңiзде жүзу қауiпсiздiгiнiң жүйесiне және басқаларына сәйкестiгiне тексеру жүргiзуi.   
      Бұдан басқа, ұлттық кеме қатынасы компанияларының орындауына мiндеттi функциялар шеңберiне:   
      1) жүктердi мемлекеттiк тапсырыс бойынша тасымалдау;   
      2) ел жасасқан халықаралық шарттардан туындайтын мiндеттердi бiрiншi кезекте орындау;   
      3) Үкiметiнiң теңiз тасымалдары бойынша тапсырмаларын орындау;   
      4) кеме қатынасы қауiпсiздiгiнiң тиiстi деңгейiн қамтамасыз ету;   
      5) қоршаған табиғи ортаны қорғау жөнiндегi жоғары нормаларға сәйкес өндiрiстiк қызметтi жүзеге асыру кiредi және т.б.   
      Ұлттық кеме қатынасы компанияларын дамытуды жан-жақты мемлекеттiк қолдау елдiң ұлттық қауiпсiздiгi мен ұлттық мүдделерiн қамтамасыз ету контекстiнде де қаралуға тиiс. Тиiп тұрған су кеңiстiгiнде ұлттық флоттың болуы мемлекеттiң стратегиялық маңызды жүктердi тасымалдаудағы, теңiз көлiгiмен экспорттық өнiмдi жеткiзу және азық-түлiк импорты мен басқа да өмiрлiк маңызы бар тауарларды қамтамасыз ету қажеттігін қамтамасыз етуге тиiс.   
      Халықаралық сауда орталықтарына жақын iрi теңiздер мен мұхиттарда кемелердiң ұлттық туы астында жүзуi елдiң әлемдiк шаруашылық процестерге қатысу деңгейiнiң көрсеткiшi болып табылады және мемлекеттiң экономикалық қуатын бiлдiредi.   
      Қазақстан Республикасы алдында экспорттық бағыттарды дамытуда бiрiншi кезектегілер iшiнде болжанып отырған өндiру өсiмiн ескере отырып, көмiрсутектi шикiзатты тасымалдаудың оңтайлы тәсiлiн iздестiру міндеті тұр. Бұл жаңа кен орындарын пайдалануға қосуға және Каспий теңiзi шельфiнiң қазақстандық секторын игеруге байланысты.   
      Ұлттық теңiз сауда флотының интенсивтi дамуы айтарлықтай мөлшерде экономикалық қауiпсiздiк параметрлерiне сәйкестiгiн ескере отырып, қазақстандық экспорттық өнiмдi тасымалдау мәселелерiн шешуге ықпал етуге тиiс. Ұлттық теңiз кеме қатынасы компаниясы теңiз тасымалдарының көлiк ағынын бақылауды сақтауы және қазақстандық өнімнiң бәсекелестік артықшылықтарын пайдалануға мүмкiндiк туғызуы тиіс.

**З.1.4. Каспий теңізінде кеме қатынасы**   
**компанияларының бәсекесi**

      Қазақстан теңiз көлiгінiң орта мерзiмдi перспективада Каспий теңiзiндегi орны мен рөлiн анықтау мақсатында Каспий бойындағы мемлекеттердiң кеме қатынасы компанияларының қызметiне талдау жүргізу қажет.   
      Әзiрбайжан Республикасы 2001 жылдың IV тоқсанына дейiн Каспий Теңiзiндегі теңiз тасымалдары рыногының конъюнктурасын iс жүзiнде бақылап және анықтап отырды. Каспий теңiзi пароход шаруашылығы (бұдан әрi - Каспар) 4 құрғақ жүк таситын кеменi және 30-дан астам танкерлердi иелене отырып Каспийдегі теңiз тасымалының 58-60%-ын алды. Флоттың жүк көтергiштiгі 211,3 мыңдай дерлiк тоннаны құрайды. Алайда, кемелердiң суға шөгуi бойынша қойылатын шектеулердi ескере отырып іс жүзiнде Каспий теңiзi порттарының барлығында Каспардың нақты тоннажы 168,5 мың тоннаны құрайды. Каспар флоты Ақтау, Дюбенди, Махачкала, Түркiменбашы порттары арасында жұмыс iстейдi. Жүк көтергiштiгi 5000-5350 тонна болатын кемелердiң жасалған жылы орташа - 16 жыл, осы сериядағы ең ескi кемеге 21 жыл болады. Жүк көтергіштігі 7400 тонна болатын кемелердiң жасалғанына - 15-17 жыл, ал жүк көтергіштігі 12300 тонна кемелердiң жасалғанына - 26-28 жыл болады.   
      Ресейдiң "Волготанкер" кеме қатынасы компаниясы Burren Energy (Shipping and Transportation) (Burren) британ компаниясымен бiрлесiп 65 мың тонна жүк көтергіштiгі жағдайында Каспийде тасымал рыногының шамамен 28 %-ына бақылау жасады. Ресей кемелерi Иранға Челябiден, Магнитогорскіден, Батыс Сiбiр 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 iстейдi. "Волготанкердің" Каспий теңізiнде болуы мерзiмдiк сипатқа ие. Ресейдiң ішкі өзендерінде жазғы навигация мерзiмiнде жұмыстың көптiгiне байланысты бұл компания Каспийде айтарлықтай бәсеке тудырмайды және тоннаждың балансына әсер етпейдi.   
      2001 жылдың IV тоқсанында "Қазтеңiзкөлiкфлоты" ҰТКК" ЖАҚ Вurren компаниясынан 6 танкердi кiреге алды. 2002 жылдың басынан берi Burren Каспий теңiзiнде жүк тасымалдауда айтарлықтай бәсекелес ретiнде көрiне алған жоқ.   
      Иран "Испат-Кармет" ААҚ-ның, Ресей металлургия заводтарының металл өнiмiн қоса алғанда, Каспий аймағы жүгiнiң 10%-ын тасымалдайды. "Хазар Шиппинг Компани" Иран компаниясы металл прокатынан басқа "Қостанайасбест" ААҚ-ның асбесiн және "Азық-түлiк корпорациясы" ЖАҚ-тың астығын тасымалдайды.   
      Түркiменстан теңiз сауда флоты 4 құрғақ жүк таситын кемеден тұрады, бiрақ олар тасымалдайтын жүктiң көлемi мардымсыз.   
      Егер Каспий теңiзiнде тасымалданатын жүктiң динамикасын қарайтын болсақ, онда 2001 жылдың IV тоқсанында теңiз тасымалы рыногының жалпы құрылымында өзгерiс байқалады. 2003 жылдың басына қарай Қазақстан кеме қатынасы компаниясы өз күшiмен Ақтау портынан мұнайдың 64%-ын тасымалдады.

**3.1.5. Каспий кеме қатынасы компанияларына талдау:**   
**күштi және әлсiз жақтары, мүмкiндіктерi**   
**мен қауiп-қатерлерi**

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
  Күштi жақтары (Қазақстаннан    |  Әлсiз жақтары (Қазақстаннан   
           басқа)                |              басқа)   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
1. Каспий теңiзiндегi көпжылдық   1. Каспий маңындағы мемлекеттер   
   жұмыс тәжiрибесi;                 кемелерiнiң айтарлықтай табиғи   
                                     және моральдық тұрғыдан тозуы;   
2. Қалыптасқан нормативтiк        2. Әлсіз ұлттық жүк базасы;   
   құқықтық база;   
3. Айтарлықтай iргелi базасы -    3. Кемелердiң сапалық   
   Каспий маңындағы                  сипаттамаларының халықаралық   
   мемлекеттердiң теңiз сауда        теңiз конвенциялары техникалық   
   флотының болуы;                   және экологиялық нормаларының   
                                     талаптарына сәйкес келмеуi;   
4. Кеме жөндеу базаларының        4. Басқару мен қауiпсiздiктiң   
   болуы;                            халықаралық стандарттары   
                                     бойынша жұмыс тәжiрибесiнiң   
                                     болмауы;   
5. Каспий теңiзi елдерiне         5. Флотты жаңартудың айқын   
   тiркелген порттардың              көрсетiлген бағдарламасының   
   кемелерiне жеңiлдiктер мен        болмауы;   
   артықшылықтар беру арқылы   
   мемлекеттiк қолдау;   
6. Пайдалану шығындарының   
   төмен деңгейi;   
7. Ұлттық кәсiби кадрлардың   
   және оларды даярлау   
   жүйесiнiң болуы   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
Мүмкiндiктері (Қазақстан үшiн) |  Қауiп-қатерлерi (Қазақстан үшін)   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
1. Танкерлiк, құрғақ жүк және     1. Каспий теңiзiнiң құқық   
   қосалқы флоттар құру;             статусының шешiлмеген сұрағы;   
2. Қазақстан Республикасының      2. Әлемдiк мұнай және өзге де   
   мемлекеттiк туы астында жүзу      тауарлар рыноктарының тұрақсыз   
   құқығын беру;                     конъюнктурасы;   
3. Қауiпсiздiктi басқару          3. Көлiк саласынан тыс және теңiз   
   жүйесiн енгiзу;                   сауда флоты инфрақұрылымы   
                                     объектiлерiндегi шығынның өсу   
                                     қаупi;   
4. Каспий теңiзiнiң қазақстандық  4. Каспий теңiзi порттарында   
   секторында порттық                Қазақстан туы астында жүзетiн   
   инфрақұрылымдарын салу;           кемелер үшiн кеменiң кiруiне   
                                     арналған тарифтердiң жоғары   
                                     ставкасы;   
5. Кеме жөндеу базасын салу;      5. Жүктердi қауiпсiз тасымалдауға   
                                     және қоршаған ортаны қорғау   
                                     жөнiндегi ic-шараларды жүзеге   
                                     асыруға арналған айтарлықтай   
                                     шығыстар   
6. Кемелердiң басқару жүйесiн   
   құру;   
7. Елдiң транзиттiк әлеуетiн   
   пайдалану;   
8. Теңiз мамандықтары ұлттық   
   кадрларының сыныбын құру,   
   жұмыспен қамтылған халықтың   
   санын apттыру;   
9. Теңiз көлiгi және Каспий   
   теңiзiнiң экологиясы   
   саласында нормативтiк   
   құқықтық база құру   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**3.1.6. Қазақстанның теңiз саудa флотының даму проблемалары**

      1. Өзiнiң мұнай құятын, құрғақ жүк таситын кемелерiнiң болмауы. Каспий теңiзiнде жүк тасымалдау үшiн ұлттық танкер флоты және құрғақ жүк кемелерi флотын құру мiндетi тұр.   
      2. Ұлттық қосалқы флоттың болмауы. Каспий теңiзi шельфінің қазақстандық секторын қарқынды игерудiң басталуы Қазақстанның Каспийдегi жүк айналымына барынша бақылау жасау, осы аймақта теңiз инфрақұрылымы объектiлерiн пайдалануға жеделдетiп енгiзу қажеттiгiн алдын ала белгiлейдi. Теңiз операцияларын қолдау флотын құру талап eтіледі.   
      3. Кемелерге, кеме механизмдерi мен жабдықтарына техникалық қызмет көрсету және оларды жөндеу бойынша инфрақұрылым мен кеме жөндеу базасының болмауы. Теңiз тiркелiмiнiң талаптары бойынша кемелерге техникалық қадағалау қажет. Қазақстандық кеме жөндеу базасының құрылуы отандық және шетелдiк кемелерге халықаралық стандарт деңгейiнде қызмет көрсетудi қамтамасыз етедi және Қазақстан Республикасы теңiз көлiгiнiң қызмет көрсету ауқымын кеңейтедi.   
      4. Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторы өндiрiстiк қорлары моральдық және табиғи тұрғыдан ескiрген әлсiз порттық инфрақұрылымға ие. Осы айдынды игеру жөнiндегi қарқынды жұмыстар теңiз операцияларына қызмет көрсетудiң қуатты бәсекеге қабiлеттi базасын жасайтын және мемлекеттiң экспорттық әлеуетiн арттыратын теңiз инфрақұрылымының қазiргi заманғы объектiлерiн қайта жаңарту және салу жөнiнде барабар шаралармен iлесе жүруi тиiс.   
      5. 2002 жылғы қаңтарда "Сауда мақсатында теңiзде жүзу туралы" Қазақстан Республикасының  Заңы қабылданды. Осы Заңды iске асыру мақсатында алда бiрқатар нормативтiк құқықтық кесiмдер әзiрлеу мiндетi тұр. Заңға тәуелдi кесiмдер теңiз тасымалы процесiне барлық қатысушыларының өзара қарым-қатынасын, теңiзде жүзудiң қауiпсiздiгiн регламенттейтiн болады.   
      6. Кадр тапшылығы. Теңiз мамандығын меңгерген ұлттық бiлiктi кадрлар класын, сондай-ақ ұлттық теңiз сауда флоты үшiн кадрлар даярлау және қайта даярлау жүйесiн құру жоспарланып отыр.   
      7. Қазақстан Республикасы теңiз сауда флотының сыртқы рынокқа шығуының Каспий бойындағы мемлекеттерге және Ресей Федерациясының су көлiгi артериясына тәуелдiлiгі. Сауда әрiптестiгiнiң кеңеюi, жүк тасқынының транзиттiк бағыттарының дамуы Ресеймен ұзақ мерзiмдi өзара тиiмдi ынтымақтастыққа мүмкiндiк туғызатын болады.

**3.1.7. Проблемаларды шешудiң ықтимал жолдары**

      2004-2006 жылдарда Қазақстан теңiз сауда флотының алдында тұрған проблемаларды еңсеру Қазақстанның Батыс аймағында инвестициялық жобаларды iске асыру, порт инфрақұрылымын нығайту және жаңғырту, теңiз көлiгi мамандарының жаңа класын қалыптастыру, нормативтiк құқықтық базаны жетiлдiру, табиғат қорғау iс-шараларын өткiзу арқылы жүретiн болады.   
      1. Ұлттық танкер флотын құру. Қазiргi заманғы танкер флоты мұнайды Каспий теңiзi арқылы теңiз жолымен әлемдiк рынокқа экспорттайтын iрi халықаралық мұнай компанияларына қызмет көрсетуге мүмкiндiк бередi. Танкерлердiң әлемдiк стандарттарға сәйкес болуына қатысты қатаң талаптар қойылуда. Қазақстанның танкер флоты халықаралық стандарттардың техникалық және экологиялық талаптарын ескере отырып құрылатын болады. Меншiктi флот Ақтау портынан қазақстандық мұнайдың экспорты көлемiн өсiруге және танкерлердi қолдану кезiнде ұлттық кадрларды пайдалануға мүмкiндiк туғызатын болады.   
      2. Құрғақ жүк таситын кемелердi жасау және сатып алу. Құрғақ жүктердiң үлкен көлемiнiң болуы және Ақтау порты арқылы ауыстырып тиелетiн транзиттiк жүк тасқынының артуы Каспий теңiзiнде операциялар жүргiзу үшiн құрғақ жүк флотын құру қажеттiгiн туғызады. Қазақстандық өнiмдi экспорттау көлемін арттырудан басқа, өнеркәсiптiң кен өндiру және қайта өңдеу салаларына арналған жабдықтар мен олардың бөлшектерiнiң импорты өсуде. Көршi елдердiң Қазақстан аумағы арқылы өтетiн транзиттiк дәлiздердi барынша пайдалануы құрғақ жүктер тасқынын және контейнерлiк тасымалдар көлемiн арттыруда.   
      3. Кеме жөндеу базасын және экспорттық терминалдар салу. Каспий теңiзiнiң солтүстiк айдынында 90-нан астам кемелердiң жұмыс iстеуi оларға техникалық қызмет көрсету жөнiндегi қызметтерге тұрақты сұраныстың болуына негiз болады. Кемелерге док қызметiн көрсету және жөндеу отандық мамандардың күшімен қазақстандық кеме жөндеу базасында жүргізiлуi мүмкiн. Көмiрсутегi шикiзатын өндiру көлемiн арттыру Каспий теңiзiнiң қазақстандық бөлiгiнде жаңа терминалдарды iске қосу жолымен Қазақстанның экспорттық әлеуетiн арттыру үшiн алғышарттар жасауда.

**3.2. Маркетингiлiк зерттеулер - Каспий теңiзiнде жүк тасымалдау рыногы**

**3.2.1. Ахуалды талдау: күштi және әлсiз жақтары,**   
**мүмкiндiктерi мен қауiп-қатерлерi**

      Қазақстанның Еуропа мен Азия арасындағы табиғи транзиттiк көпiр ретiндегі географиялық жағдайы, сондай-ақ экспортқа бағдарланған жүк тасқынының болуы Каспий теңiзi аймағындағы тауар рыноктарын дамыту мен әртараптандыруды көздейдi. Қазақстан жүк құраушы мемлекет болып табылады және Ақтау порты арқылы мұнай, металл өнiмiн, астық, асбест экспорттайды. Бұдан басқа, келешекте темiр жол және автомобиль көлiктерiнен басқа жүктерді теңiз көлiгiне қайта бағдарлауы мүмкiн.   
      Мұнай. 2001-2002 жылдары Ақтау порты арқылы мұнайды ауыстырып тиеу 5 миллиондық белестен асып түстi, 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 "Қазтеңiзкөлiкфлоты" ҰТКК" ЖАҚ-тың кемелеріне бағдарлай бастады. Мұнай және газ кен орындарының дамуы импортталатын габариттiк емес жүктердi көбейтуге әсер етедi. 2006 жылы республикада мұнай шығару көлемiн 80,3 млн. тоннаға жеткізу, 65 млн.тоннадан астам экспорттау болжануда. Мұнай өндiрудiң ұзақ мерзiмдi көкжиегi 2007 жылы 83,5 млн. тонна деңгейiне жетудi көздейдi.   
      Қазақстан мұнайын Иранға жеткiзудi қайта бастау жоспарлануда, оның жылдық көлемi ұзақ мерзiмдi перспективада 2 млн. тоннаны құрауы мүмкін.

**Мұнайды теңiз жолымен тасымалдау жағдайын талдау**

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
          Күштi жақтары             |      Әлсiз жақтары   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
1. Мұнай құятын және көлiктiк          1. Меншiктi танкерлiк   
   қуаттардың болуы;                      флотының жоқтығы;   
2. Көмiрсутегiнiң расталған қорлары;   2. Дүниежүзiлiк мұнай   
3. Өндiру көлемiнiң тұрақты өсуi;         рыногы   
4. Перспективалы өткiзу рыноктары;        конъюнктурасы   
5. Балама тасымалдау бағыттарының         бағасының   
   болуы;                                 ауытқуларына   
6. Мұнайды теңiз жолымен тасымалдау       тәуелдiлiк   
   рыногында Каспий теңiз кеме   
   шаруашылығын монополиясыздандыру   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
          Мүмкiндiктерi             |     Қауiп-қатерлерi   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
1. Қазақстандық танкер флотымен           Мұнайдың төгiлу қатерi,   
   мұнайды тасымалдау                     техникалық қауiп-қатер,   
2. Флотты басқару тәжiрибесiн игеру;      экологиялық салдары   
3. Ұлттық танкер флотын құру;   
4. Мұнайды Ақтау портынан Каспий   
   және Қара теңiздерiндегi   
   жеткiзу пункттерiне дейiн өз   
   кемелерiмен тасымалдау;   
5. Қазақстандық мұнайды тасымалдаудың   
   мультимодальдық жүйесiне қатысу   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Орташа және ұзақ мерзiмдi кезеңдерде өндiрiлетiн газдың басым бөлiгi мұнай-газ өндiру компанияларының iлеспе өнiмi болады. Қазақстан бойынша тұтастай табиғи (iлеспе) газды өндiру 2005 жылы 24-25 млрд. текше метр, 2010 жылы тиiсiнше 35-39 млрд. текше метр шегiнде жоспарлануда. Алайда Каспий теңiзi порттарында теңiз жолымен сұйылтылған газды тасымалдау үшiн қажеттi инфрақұрылым жоқ. Сонымен қатар, көмiрсутегi шикiзатын өндiрудi жыл сайынғы өрiстету газ өнеркәсiбiнiң экспорттық дамуының перспективалылығын жоққа шығармайды. Тиiстi инфрақұрылымда, контейнерлiк тасымалдауды қоса алғанда, теңiз жолымен сұйылтылған газды тасымалдауды дамыту жеткiлiктi перспективалы.

**Құрғақ жүкті ауыстырып тиеу**   
**Теңіз жолымен құрғақ жүктi тасымалдауды талдау**

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
         Күштi жақтары            |         Әлсіз жақтары   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
Қазақстан Республикасында           Құрғақ жүк тасымалдау бойынша   
өндірілген құрғақ жүк (металл       өз кемелерiнiң болмауы   
өнiмi, астық, асбест)   
көлемiнiң болуы   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
         Мүмкіндiктері          |          Қауіп-қатерлері   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
1. Құрғақ жүк кемелерiн жасау,      Тауарлардың баға және тариф   
   сатып алу және жалға алу;        конъюнктурасының өзгеруi   
2. Қазақстанда құрғақ жүктi   
   өндiру көлемiн арттыру;   
3. Ақтау порты арқылы теңiз   
   жолымен құрғақ жүк экспортының   
   номенклатурасын кеңейту;   
4. Құрғақ жүктi Қазақстанға теңiз   
   жолымен импорттау;   
5. Ақтау порты арқылы транзиттiк   
   жүктi тасымалдау   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      2001 жылы "Испат-Кармет" ААҚ-ның Ақтау порты арқылы металл өнімiн экспорттауы 876,8 мың тоннаны, 2002 жылы 573,6 мың тонна құрады. Ақтау порты арқылы металл қақтамасы экспорты құрғақ жүктiң жалпы зкспортының 80 пайызын құрайды. Жыл сайын 7,5 млн. тонна болат өндiргенiне қарамай, Иран сапалы металл прокаттың аса қажеттiлiгiн көруi. Ираннан басқа "Испат-Кармет" ААҚ өнiмдi Азов-Черномор бассейнiнiң, Санкт-Петербург порты және Қиыр Шығыс порттары арқылы Батыс Қазақстан, Еуропа, АҚШ, Орталық және Оңтүстік-Шығыс Азия елдерiне экспорттайды, бұл болашақта "Қазтеңiзкөлiкфлоты" ҰТКК" ЖАҚ-ның халықаралық тасымалдарын кеңейтудi көздейдi. Үрдiс сақталған кезде 2005 жылы металл өнімдерiн 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-түлiк корпорациясы" ЖАҚ-тың жылына кемiнде 200 мың тонна астықты Иранға экспорттау мүмкiндiгі бар. Қазiргi кезде Каспий теңізі бойынша астықты азірбайжандық және ирандық кемелер тасымалдайды. Қазақстанда астық өнiмiнiң жыл сайынғы көлемiн 14 млн. тоннадан асатын деңгейде ұстау жоспарланады. Iшкi тұтынушылықтың шекті көрсеткіші 7-8 млн. тонна кезiнде, қалған көлемi мемлекеттiң экспорттық әлеуетiн құрайды. Қазақстан үшiн Иран, Әзірбайжан және Түркия рыноктары үлкен мүдделiлiк тудырады. Иран рыногының сыйымдылығы жылына 5,5 млн. тоннаға бағаланады, бұл оны әлемдегi осы өнiм түрiн iрi импорттаушылардың бiрi етедi. Иран Қазақстанмен 2002 жылғы орақтың 700 мың тонна астығын сатып алу туралы келiсiмге қол қойды. Қазақстандық дәнді дақылдардың (бидай, меслин, арпа) маңыздылығы жөнiнен екiншi импорттаушысы Әзірбайжан Республикасы болып табылады. Дәндi дақылдарды iрi импорттаушылардың бiрi Түркия қазақстандық өнiмдердi Түркия рыногына астық жеткiзу арқылы теңіз көлiгiмен импортталуына мүдделi. 2006 жылы дәнді дақылдардың ауыстырып тиеу көлемiн 1,5 млн. тоннаға дейін ұлғайту жоспарлануда.   
      Мақта. Ақтау портынан жүктi тасымалдау үшiн перспективалық транзиттiк жүктердiң бiрi өзбек мақтасы болып табылады. 1998-2001 жылдары Өзбекстан Республикасында мақта өндіру 800 мың тоннадан 1 млн. тоннаға дейiн жеттi. Жалпы өндiрiлетiн мақтаның 68-70%-ы экпорттық потенциал болып саналады. Ресей мақтаны 400-450 мың тонна көлемінде импорттайды, тасымалдау темiр жол көлiгiмен жүргiзiледi. Мақта Еуропаға темiр жол көлiгi арқылы және Рига порты арқылы теңіз жолымен 250-300 мың тонна көлемiнде экспортталады. Францияның, Италияның, Германияның және Түркияның тұрақты сұранысы бар. Бұқара/Ақ Алтын - Ақтау - Баку - Поти/Батуми бағыты бойынша мақтаны тасымалдау үшiн барлық қажеттi жағдай туғызылған. Ақтау портында теміржолдық паром терминалы бар, Ақтау - Баку бағыты бойынша бiр рейсте 28 вагон тасымалдауға мүмкiндiк бередi. "Қазтеңiзкөлiкфлоты" ҰТКК" ЖАҚ мақтаның белгілі бiр көлемiн Ақтау-Волга-Дон арнасы - Волга өзенi - жеткiзу пунктiне қайта бағыттауды ойластырып отыр.   
      2002-2005 жылдары Ақтау порты арқылы өткiзiлетiн құрғақ жүк динамикасы құрғақ жүк таситын кемелер үшiн жүк базасы ретiнде мына кестеде келтiрiлген.   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
                |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     5,1ece   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Дерек көзi: "Ақтау халықаралық теңiз сауда порты" РМК

      Контейнерлер. Ақтау порты арқылы транзиттiк жүк тасқынының контейнерлерiн тарту үшiн алғышарттар бар. "Қазақстан Темiр Жолы" ҰК" ЖАҚ TRACECA көлiк дәлiзi шеңберiнде Дружба станциясы - Ақтау порты және Бейнеу-Ақтау учаскесiнде транзиттiк контейнерлер үшiн төмендету коэффициентiн ұсынуды қарастыруда. Сондай-ақ әзербайжан және грузин темiржолшылары да өз мемлекеттерiнiң аумағы бойынша транзиттiк контейнерлердi тасымалдау үшiн төмендету коэффициенттерiн ұсынды. Бүкiл көлiк дәлiзiнiң ұзақтығы бойынша қолайлы тарифтiк режим қазақстандық тудың астында кемелердiң мультимодальдық тасымалдарына қатысу арқылы Ақтау портына контейнерлердiң жүк тасқынының бiр бөлiгiн тартуға мүмкiндiк бередi.

**4. Бағдарламаның мақсаты мен мiндеттерi**

      Бағдарламаның күшi 2004 жылдан 2006 жылға дейiнгi кезеңдi қамтиды. Бұл жылдарда жалпы iшкi өнiмнiң өсуi кемiнде жылына 6-8%-ға жоспарланған болатын. Ұлттық теңiз флотының дамуы экономикалық өсуге баламалы қажеттi көлiктiк қызмет көрсету көлемiн қамтамасыз ету жөнiндегi негiзгi бағыттардың бiрi болып отыр.   
      Бағдарламаның мақсаты: елдiң теңiз сыртқы сауда жүк тасымалдаудағы қажеттiгiн толық мөлшерде қамтамасыз ететiн, Қазақстанның экономикалық-географиялық әлеуетiн iске асыруға ықпал ететiн, қазiргi заманғы техникалық базасы бар және үлкен кiрiс кiргiзетiн жоғары ұйымдастырылған порт инфрақұрылымының негiзiнде ұлттық теңiз сауда флотын құру.   
      Осы мақсатқа жету үшiн мынадай мәселелердi шешу қажет:   
      1) ұлттық теңiз сауда флотын сандық жағынан - Қазақстан экономикасының талаптарына, сапалық жағынан ұсынылатын әлемдiк стандарттарға сай келетiн қажеттi түрлер мен кластардағы қазiргi заманғы кемелермен жабдықтауды қамтамасыз ету;   
      2) сыртқы экономикалық жүк тасқынын (экспорт, импорт) жүк тасымалдарының жалпы көлемiнен 65 %-ға дейiн Қазақстанның Каспий теңiзiндегі теңiз тасымалдарындағы үлесiн ұлғайту жолымен отандық сауда флотына қайта бағыттау;   
      3) отандық және шетелдiк кемелерге қызмет көрсету бойынша барлық қызмет көрсету түрлерiн көрсетуге мүмкiндiгi бар кеме жөндейтiн база құру;   
      4) қазақстандық порттарда қызмет көрсетiлетiн компаниялардың қажеттерiне жауап беретiн және Каспий теңiзiнiң шельфiн игеру бойынша теңiз операцияларын жүзеге асыруға қабiлеттi қосалқы флот құру;   
      5) теңiз кәсiптерi мамандарының ұлттық класын, елдiң теңiз сауда флотына кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесiн құру;   
      6) логистикалық тауар өткiзетiн жүйелер (темiр жол, автокөлiк) және Қазақстан Республикасының аумағынан өтетiн халықаралық көлiк дәлiздерi шеңберiнде теңiз көлiгiнiң көршiлес көлiк түрлерiмен және жүк жөнелтушiлермен тиiмдi өзара әрекет ету бойынша жағдай жасау;   
      7) теңiзде жүзу қауiпсiздігі мен теңiз көлiгiнде экологиялық қауiпсiздiк деңгейiн арттыру.   
      Бағдарламаны iске асыру жоспары барысында ең жоғарғы тиiмділікке (коммерциялық, бюджеттiк, әлеуметтiк және т.б.) белгiленген жеке iс-шараларға және түгелдей Бағдарламаға жету мыналардың есебiнен:   
      1) бағдарламалық шараларды орындауға шығатын шығыстарды оңтайландыру;   
      2) теңiз көлiгi объектiлерiн салу, сатып алу және қайта жасаудың оңтайлы кезектiлігін белгiлеу;   
      3) iс-шараларды орындауды жоспарлау кезiнде дұрыс көңiл бөлу;   
      4) бағдарламалық iс-шараларды қаржыландырудың неғұрлым орынды және тиiмдi сызбасын пайдалану.

**4.1. Кеме қатынасы саясатының жалпы қағидаттары кешенi**

      Қазақстанның теңiз сауда флотын құру және теңiз тасымалдарының әлемдiк рыногына тезiрек кiру үшiн халықаралық тәжiрибемен тексерiлген кеме қатынасы саясаты қағидаттарын орындау қажет:   
      1) ұлттық флоттың рынокқа еркiн қол жеткiзу және адал бәсекелестiк принциптерi негiзiнде халықаралық кеме қатынасына тиiмдi қатысу қабілетiн қамтамасыз ету;   
      2) негізгi және қосалқы кеме қатынасы қызметтерiн дамыту үшiн қажетті орта құру;   
      3) ұлттық теңiз тоннажын пайдалана отырып, сыртқы сауданы дамытуды қолдау;   
      4) тиiмдi жалпы көлiк жүйесiн ұсыну (аралас тасымал қызметi) және бiрлескен кәсiпорындарға инвестицияларға қатысу;   
      5) агенттiк және экспедиторлық қызметтер ұсыну;   
      6) теңiзде жүзу қауiпсiздігі мен кадрларды даярлауға, қоршаған ортаның ластануының алдын алуға және кеме борттарында өмiр сүру және жұмыс iстеу жағдайларына қатысты халықаралық ережелер мен стандарттарды сақтау.

**5. Бағдарламаны iске асырудың негізгі бағыттары**   
**мен тетiктерi**

**5.1. Теңiз сауда флотын құру**

      Операциялар жасау үшiн қазақстандық кемелердiң санын анықтау мақсатында Каспий теңiзiнде әлеуеттi жүк базасына маркетингтiк зерттеулер жүргiзiлдi. Болжамдарға сәйкес 2004-2005 жылдары Ақтау портынан 5,5-5,8 млн. тонна көлемiнде мұнай жөнелтiледi. 2003-2005 жылдарға болжанған жүк базаларының негiзiнде әрқайсысы кемiнде 8000 тонна суығыстырғыштығымен 6 танкерге қажеттiлiк бар.   
      Болжамдарға сәйкес 2004-2006 жылдары Ақтау портының айлақтары арқылы құрғақ жүктi басқа көлiкке ауыстыру шамамен 1,5 млн. тоннаны құрайды. Жүктiң қазiргi көлемiне 2 құрғақ жүк таситын кеме салып, әрқайсысының жүк алу қабiлетi кемiнде 5000 тонналық 2 құрғақ жүк кемесiн сатып алу жоспарланады.

**5.1.1. Танкер флотын қалыптастыру**

      "Қазтеңiзкөлiкфлоты" ҰТКК" ЖАҚ танкерлердiң бiрiншi сериясын жасауға тапсырыс бердi, әрбiр танкердiң жүк көтерiмi 12000 тонна.   
      Бiр танкердi жасау құны бас танкердi жасаудың келiсiм-шарттық мерзiмi 14 ай болғанда 13-15 млн. АҚШ долларын құрайды. Танкерлердiң құнын ақтау мерзiмi 10-15 жылды құрайды. Кепiлдiк мүлiк ретiнде кемелер жүредi.   
      Ақтау порты бағытында тасымалданатын көмiрсутектi шикiзаттың жүк базасын ескере отырып, 2004-2005 жылдары 3 танкерден тұратын екiншi сериясын салу жоспарлануда.

**5.1.2. Құрғақ жүк флотын қалыптастыру**

      Қазақстанда Ақтау порты арқылы ауыстырып тиеуге арналған жылына 1,5 млн. тонна құрғақ жүктiң болатынын назарға ала отырып, 2004-2006 жылдары құрғақ жүк таситын кемелердi сатып алу жоспарланып отыр. Қазақстандық жүктердiң көбiн импорттайтын Иран Ислам Республикасы болып табылады. Иранға жөнелтiлетiн экспорттың едәуiр көлемiн, әлемдiк рыноктың конъюнктурасын ескере отырып және жүк тасымалдары бағыттарын әртараптандыру мақсатында ирандық бағыт басымдықты болып табылады. Ұлттық теңiз сауда флоты транзиттiк тасымалдарға қатысатын болады.   
      2004-2006 жылдары құрғақ жүк таситын кемелердi сатып алу мен жасау саясатын нақты жүк базасын және Каспий маңындағы мемлекеттерiнiң порт инфрақұрылымының өндiрiстiк қуатының әлеуетiн ескере отырып жүзеге асырылатын болады.

**5.1.3. Қосалқы флотты құру**

      Ұлттық теңiз флотын дамыту мен порттардың инфрақұрылымдарын кешендi түрде құру отандық флоттың кемелерiне қызмет көрсету, порттағы қызмет көрсету және Каспий теңiзi шельфiнiң қазақстандық секторын игеруге қатысу үшiн жоғары тиiмдiлiктi қосалқы флоттың болуын талап етедi. Қосалқы флот кемелерiне жалпы қажеттiлiк 25 бiрлiктi құрайды. Кемелер жасау жағдайында мемлекеттiк сатып алу туралы заңнаманың нормаларына сәйкес тапсырыстарды отандық кәсiпорындарда орналастыру басымдықта болады.

**5.1.4. Қазақстан Республикасының туын көтерiп**   
**жүзу режимiн қолдану**

      "Сауда мақсатында теңiзде жүзу туралы" Қазақстан Республикасы Заңының  11-бабына сәйкес Қазақстан Республикасының Мемлекеттiк туы астында жүзу құқығын пайдаланатын кеменiң Қазақстан Республикасының ұлтына ие. Бұл ретте Қазақстан Республикасының ұлты жөнiндегi кеме Қазақстан Республикасының Мемлекеттiк туын алып жүруге мiндеттi.   
      Сөйтіп, сатып алынатын мұнай құятын және құрғақ жүк таситын кемелер Қазақстан Республикасының ұлтына ие және олар Қазақстан Республикасының Мемлекеттiк туын көтерiп жүзедi.

**5.2. Порт инфрақұрылымын құру және дамыту**

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

      Ақтау портының N 4 және 5 мұнай құю айлақтары моральдық және табиғи тозған. N 4 және 5 мұнай құю айлақтарын қайта жаңартуды жүргiзу қажеттiлiгi жоғары толқынды трансмиссиядан және бөгет бойғы құбырлардың астындағы бетон негiздерiнiң шөгуінен туындаған. N 5 мұнай құюшы айлақ жұмыс істемейдi және табиғи толқын тосқы ретiнде пайдаланылады. Мұнай құюшы айлақтарды ұзақ мерзiмдi жалға беру шарттарына сәйкес қайта жаңарту мен жаңғырту "Қазтеңiзкөлiкфлот" ҰТКК" ЖАҚ-ның күшiмен жүзеге асырылатын болады.   
      Бұл инвестициялық жобаның мақсаты мұнай құятын айлақтардың өткiзу қабiлетiн жылына 8-10 млн. тонна мұнайға дейiн ұлғайту болып табылады.

**5.2.2. Түпқараған шығанағында порт инфрақұрылымының**   
**объектiлерiн салу**

      Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторының әлеуетiн ұтымды пайдалану мүмкiндiктерiн iске асыру мақсатында 2004-2006 жылдары Түпқараған шығанағында бірқатар жұмыс жүргiзу жоспарланады.   
      Орта мерзiмдi болашақта ескi өндiрiстiк қуатты қалпына келтiрудi және жаңа объектiлер салуды ескере отырып, Каспий теңiзiнiң солтүстік жағында теңiз операцияларына қызмет көрсетуге күштi бәсекеге қабiлеттi база құруға мүмкіндігі бap Қазақстанның пopт инфрақұрылымы дамитын болады.   
      2006 жылдың аяғында мынадай мiндеттер iске асырылады:   
      1) халықаралық стандарттардың техникалық және экологиялық талаптарына сәйкес Түпқараған шығанағында порт инфрақұрылымын салу;   
      2) қазақстандық флот күшiмен мұнай кен орындарын әзiрлеу жөнiндегi теңiз операцияларын қолдау;   
      3) порттарда үздiксiз жүк тиеу-түсiру жұмыстарын қамтамасыз ету;   
      4) Солтүстiк Каспий кен орындарына сұйық және бас жүктi жеткiзудiң жаңа схемаларын әзiрлеу.   
      Түпқараған ауданында құрылыс жұмыстарын "Қазтеңiзкөлiкфлоты" ҰТКК" ЖАҚ жүргiзедi. Құрылысты Ақтау порты мұнай құю айлақтарын қайта жаңартумен қатар жүргiзу көзделедi.   
      Кемелерге судағы баржадан жанар-жағар май құюдың қазiргi технологиясының экологиялық сипаттағы қауiптерi бар. ЖЖМ базасы қоймасының құрылысы (сыйымдылығы 25000 тонна) шығанақтың шығыс жағында жүзеге асырылатын болады. Кемелердi бункерлеу үшiн арнайы құбырларымен ұзындығы кемiнде 120 метр пирстi салу жоспарлануда. Түпқараған шығанағын игерудiң инвестициялық жобасының жалпы құны 16,7 млн. АҚШ долларын құрайды.

**5.2.3. Құрықта экспорттық терминалдар салу**

      Орта мерзiмдi болашақта Ақтау теңiз сауда портындағы мұнай құю айлақтарының қуаты 8-10 млн. тоннаға жеткiзiледi. Қазақстанда ұзақ мерзiмдi перспективада көмiрсутегi шикiзатын өндiру көлемi жыл сайын артқан жағдайда порттың экспорттық қуаты жетiмсiз болады.   
      Қазақстанда теңiз жолдарының экспорттық мүмкiндiктерiнiң шектелуiн болдырмау мақсатында Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторында экспорттық терминалдар салу жоспарланып отыр. А.Бекович-Черкасский шығанағы қарастырылуда. Кемелердiң жолдағы да, айлақтағы да қауiпсiз тұрағы қойнаудың толқын мен желдiң әсерiнен үш жағынан бiрдей қоршалған қолайлы орналасуы есебiнен қамтамасыз етiледi. Құрық сауда порты - Өзен-Ақтау магистраль құбырынан 25-30 шақырым жерде орналасқан және Өзен, Құмкөл және басқа кен орындарында өндiрiлетiн мұнайды тасымалдау үшiн ауыстырып тиеу пунктi ретiнде пайдаланыла алады.   
      Құрық порты Қазақстандағы жүк жөнелту пунктi мен Каспий теңiзi арқылы мұнай және мұнай өнiмдерiн жеткiзетiн орынның Әзербайжан мен Иран порттары арасын шамамен 50-60 миль қысқартуға мүмкiндiк бередi.   
      Мiндеттi түрде навигациялық белгiлер (қалқыма белгi, жарма белгi) 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. Теңiз көлiк инфрақұрылымының объектiлерін салу**

**5.3.1. Кеме жөндеу базасын салу**

      Кеме жөндеу базалары Астрахань, Махачкала, Баку порттарында орналасқан. "Волгонефть" түрiндегi кеменi жөндеу құны 100 мыңнан 500 мыңға дейiн АҚШ долларына бағаланады. Меншiктi кемелердiң және кеме жөндеу базасының жоқтығынан Қазақстан әлеуеттi кiрiсiн жоғалтты. Кеме жөндеу базасын салу қажеттiгi Түпқараған шығанағында алуан түрлi үлгiдегi 90 кеменiң орналасуынан, сондай-ақ қызмет көрсететiн флот кемелерiнiң санын ұлғайту бөлiгiнде Аджип ККO компаниясының оптимистiк болжамдарынан туындады.   
      Кеме жөндеу базасының құрамына жүзбелi док, кемелердi көтеруге арналған көлбеу алаң және кеме жөндейтiн және кеме корпустық жұмыстарға арналған шеберханалар кiретiн болады. Отандық кемелерге, геологиялық барлау және басқа кемелерге, Каспий теңiзiнде тiркелген порттардың кемелерiн доктеу мен әртүрлi жөндеу жұмыстарын жүргiзу жөнiндегi қызметтер көрсетiлетiн болады.   
      Ең ыңғайлы жер А.Бекович-Черкасский шығанағының жағалауы, Құрық кентiнен 11 км қашықтықта Ералиево темiр жол станциясы орналасқан. Асфальт төселген тас жолы болашақ кеме жөндеу зауытының жанынан өтедi, 300 м қашықтықта тұщы су құбыры өтедi, 2 км қашықтықта электроподстанциясы орналасқан. Бұл жер кеме жөндеу өнеркәсiптердi орналастырудың негiзгi қағидаттарына сәйкес келедi және аймақтың экономикалық орталығы - Ақтау қаласына жақын орналасқан (70 км).   
      Кеме жөндеу базасы құрылысының жалпы құны 15 млн. АҚШ долларын құрайды, құрылыс жүргiзу мерзiмi - 2003-2006 жылдар. Өтелiмдiлiк мерзiмi 37-40 жыл.

**5.3.2. Құтқару-үйлестiру орталығын құру**

      Қазақстанда Құтқару-үйлестiру орталығы жоқ, бұл Каспийдiң қазақстандық секторында кемелер аварияға ұшыраған жағдайда аса үлкен қауiп төндiредi. Жекелей айтқанда, хабар дәл уақытында алынбайды, соның нәтижесiнде, құтқару жұмыстары және аварияның салдарын жою туралы керектi шаралар уақтылы қабылданбайды.   
      Шельфтегi отандық теңiз көлiгi және теңiздегi мұнай көздерiн барлау мен игерудiң қарқынмен дамуы объективтiк түрде Құтқару-үйлестiру орталығын құруды талап етедi. 2004-2006 жылдарда басты қуат қондырғыларының өте көп күшi бар, өртке қарсы пайдаланатын жүйелермен жабдықталған, су астына сүңгитiн ауыр жабдықтары бар құтқарушы кеме алу керек. Төгiлген мұнай және мұнайөнiмдерiн жинайтын жабдығы бар кеме aлу өзектi мәселе. Тәулiк бойы кемелермен байланыс ұйымдастыратын радиоорталығы құрылады.

**5.4. Кадр саясатын қалыптастыру**

      Теңiз сауда флоты кемелерiн, порт жабдықтарын пайдалану теңiз кемелерiне техникалық қызмет көрсету және оларды жөндеу үшiн бiлiктiлiгi жоғары кадрлар талап етiледi. Қазақстандық мамандарды теңiз сауда флотына тарту жолымен халықты жұмыспен молырақ қамту жоспарланады.   
      Қысқа, орта мерзiмдi перспективада кеменiң басқару құрамы мен кеме командасы мүшелерiн қоса алғанда, кемелер экипажын қалыптастыру қажет болып отыр. "Сауда мақсатында жүзу туралы" Қазақстан Республикасының  Заңында (25-бап) кемелердiң командалық құрамының мүшелерi, атап айтқанда: капитан, капитанның аға көмекшiсi, аға механик және радио маманы Қазақстан Республикасының азаматы болу керек екендiгi көзделген.

**5.4.1. Теңiз оқу-тренажер орталығын құру**

      Маңғыстау облысының Ақтау қаласында мамандар оқытуды қамтамасыз ету, мамандар дайындау және қайтара дайындау, бiлiктiлiгiн жоғарылату арқылы соған сәйкес оқығандығы туралы куәлiк және теңiз жұмысшысының дипломын беру үшiн Теңiз оқу-тренажер орталығын құру жоспарланады.

**5.4.2. Теңiз жоғары оқу орындарында оқып-үйретудi**   
**ұйымдастыру**

      Теңiз көлiгi мамандарын даярлау Ш.Есенов атындағы Ақтау мемлекеттiк университетiнде, Атырау мұнай және газ институтында "Кемелiк энергиялық қондырғылар мен жабдықтар", сондай-ақ М.Тынышбаев атындағы Көлiк және коммуникациялар қазақ академиясында "Кеме жүргiзу" мамандықтары бойынша жүзеге асырылады.   
      Қазақстан Республикасының теңiз көлiгi үшiн жүзушi құрамның жоғары буыны мамандарын даярлау нұсқаларының бiрi кейiн ТМД елдерiндегi теңiз академияларында оқытып, жоғары бiлiм алдыру арқылы ҚазККА 1, 2, 3 курстарында бiлiм беру болып табылады. Теңiз көлiгiнiң қазақстандық мамандарын жеделдетiп оқыту мақсатында ТМД елдерiнiң Халықаралық теңiз тiзiлiмдерiнде тiркелген мамандандырылған жоғары оқу орындарына мектеп түлектерiнен жыл сайын кем дегенде 25 адам жiберу керек. Сонымен қатар ТМД елдерiнен тыс бiлiм берудiң мемлекеттiк бағдарламасына теңiз сауда флоты үшiн мамандар даярлау мен олардың бiлiктiлiгiн көтеру мәселесiн енгізу ұсынылады.

**5.5. Қоршаған ортаны қорғау жөнiнде iс-шаралар жүргiзу**

      Ұлттық теңiз сауда флотын құру теңiз көлiгi саласын дамыту сияқты, қоршаған ортаны қорғау жөнiндегi iс-шараларды айқын сақтау жолымен жүзеге асырылатын болады. Қоршаған ортаны қорғау мен қауiпсiз еңбек жағдайы Теңiзде адам өмiрiн қорғау жөнiндегi халықаралық конвенция (СОЛАС-74) және Теңiзшiлердi даярлау мен оларға диплом беру және олардың вахтада болуы туралы халықаралық конвенция (ПДМНВ-95) талаптарына толық сәйкестiкте қамтамасыз етiледi.   
      СОЛАС-74 конвенциясына Кемелердiң қауiпсiз пайдаланылуын басқару және ластануын болдырмау жөнiндегi халықаралық кодекс енгiзiлдi, оның мақсаты теңiзде қауiпсiздiктi қамтамасыз ету, адамдардың қайғылы жағдайға душар болуын немесе қаза табуын болдырмау, сондай-ақ қоршаған ортаға зиян келтiрмеу болып табылады.   
      Жүк тасымалы көлемiнiң ұлғайғанын ескере келе, Қазақстан қызмет көрсететiн техникалық құралдарды және порттардың қауiпсiз жұмыс iстеуiн дүниежүзiлiк стандарттар деңгейiне жеткiзу қажеттiгiне назар аудармақ.

**5.6. Еңбекті қорғауды және техника қауiпсiздiгiн**   
**ұйымдастыру**

      Жүктердi теңiз жолдарымен тасымалдау теңiзде жүзу қауiпсiздiгiн, жүктердiң жеткiзiлетiн портқа дейiнгi тасымалдану процесiнде сақталуын қамтамасыз ету жөнiндегі iс-шаралар әзiрлеудi бiлдiредi. Қауiпсiздiктi басқарудың мақсаты:   
      1) кемелердi пайдаланған кезде қауiпсiздiк практикасын және қоршаған ортаның адамға қауiп төндiрмеуiн қамтамасыз ету;   
      2) анықталған барлық қауiптерден қорғануды ұйымдастыру;   
      3) қауiпсiздiкпен, сондай-ақ қоршаған ортаны қорғаумен байланысты апатты жағдайларға әзiрлiктi қоса алғанда жағалау және кеме қызметкерлерiнiң қауiпсiздiктi басқару жөнiндегi дағдыларын ұдайы арттыру болып табылады.   
      Әрбiр компания қауiпсiздiктi басқару Жүйесiн әзiрлеуге, iс-қимыл жасап, оны қолдауға тиiс, ол мынадай функционалдық талаптарды:   
      1) қауiпсiздiк және қоршаған ортаны қорғау саласындағы саясатты;   
      2) кемелердi пайдалану қауiпсiздiгiн және қоршаған ортаны қорғауды қамтамасыз ететiн нұсқаулықтар мен рәсiмдердi;   
      3) жағалаудағы және кемедегі қызметкерлер арасында өкiлеттiктер көлемi мен байланыс желiлерiн;   
      4) авариялар мен КҚБХК ережелерi сақталмаған жағдайлар туралы хабардар ету рәсiмдерiн;   
      5) авариялық жағдайлардағы iс-қимылдар және әзiрлiк ресiмдерiн;   
      6) iшкi аудиторлық тексерулер мен басқаруды қайта қарау рәсiмдерiн жүргiзу рәсiмдерiн қамтуға тиiс.   
      Кеме қатынасы компаниясының жағалаудағы, сонымен бiрге кемедегi қауiпсiздiктi басқару жүйесi мыналарды қамтамасыз ету керек:   
      1) кеме қатынасы компаниясы саясатын орындауды;   
      2) өзiнiң функционалдық мiндеттерiн орындауда капитанды қолдауды;   
      3) тиiстi ресурстарды және компания қызметкерлерiн;   
      4) кемедегi операциялар жоспарларын әзiрлеудi;   
      5) авариялық жағдайларға әзiрлiктi;   
      6) аварияларды, авариялық оқиғалармен сәйкессiздiктердi тергеудi;   
      7) техникалық қызмет көрсетудi, кеменi және жабдықтарды жөндеудi;   
      8) құжаттамалық қамсыздандыруды;   
      9) iшкi аудит Жүйесiн қамтамасыз етуге болып табылады.   
      Қауiпсiздiктi басқару жүйесi мiндеттi нормалар мен ережелердi: кодекстердi қолдану, Халықаралық теңiз ұйымдары, сыныптамалық қоғамдар ұсынған, сондай-ақ Қазақстан Республикасы Yкiметінің нормативтiк актiлерiнде ұсынылған басқару мен стандарттар ережелерiн орындауды қамтамасыз етуге тиiс. Қауiпсiздiктi басқару жүйесi флоттың қауiптi, қайғылы жағдайларды және авариялық жағдайларды кез келген уақытта болжау қабiлетiн қамтамасыз ететiн, адамдардың қазаға ұшырауы мен зақымдалуын болдырмау, қоршаған ортаны қорғау iс-шараларын жүргiзудi көздейтiн болады.   
      Теңiзде көлiк құралдарын техникалық пайдалану ережелерiне қойылатын талаптарды және теңiз көлiгiмен тасымалдау кезiнде техникалық және экологиялық талаптарды сақтауға бақылауды қатайту жоспарлануда.

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

      Қазақстан Республикасының теңiз көлiгi өз қызметiн Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес жүзеге асырады. Теңiз сауда флотының жұмыс iстеуi елеулi дәрежеде тасымал процесiне барлық қатысушылардың өзара қатынасын реттейтiн нормативтiк құқықтық базаның жасалуы мен оның үйлесiмдiлiгiне, сондай-ақ сауда кеме қатынасы саласындағы халықаралық ынтымақтастыққа байланысты болады.   
      Қазақстан қосылған мемлекетаралық шарттар мен келiсiмдердiң, халықаралық конвенциялардың, атап айтқанда:   
      1) Жүк таңбасы туралы халықаралық конвенция 1966 жыл;   
      2) Мұнаймен ластанудан болған залал үшiн азаматтық жауапкершілік туралы конвенция 1969 жыл;   
      3) Кемелердi өлшеу жөнiндегі халықаралық конвенция 1969 жыл;   
      4) Теңiзде кемелер соқтығысының алдын алудың халықаралық ережелерi туралы конвенция 1972 жыл;   
      5) Контейнерлердің қауiпсiздiгi жөнiндегi конвенция, 1972 жыл;   
      6) Кемелердің ластануын болдырмау жөнiндегi халықаралық конвенция 1973 жыл;   
      7) Теңiзде адам өмiрiн қорғау жөнiндегi халықаралық конвенция 1974 жыл;   
      8) Теңiзшiлердiң даярлығы мен оларға диплом беру және вахтада болуы туралы халықаралық конвенция 1978 жыл;   
      9) Халықаралық теңiз ұйымы туралы конвенция 1948 жыл.   
      Орта мерзiмдi болашақта теңiз флотының қызметiн, теңiзде жүзу қауiпсiздiгiн, табиғат қорғау iс-шараларын және басқаларын регламенттейтiн бiрқатар нормативтiк актiлер әзiрлеу мiндетi тұр.   
      Инвестициялық жобалардың бағдарламаларын iске асыру Қазақстан Республикасының мемлекеттік сатып алу туралы заңнамасына сәйкес жүргiзiлетiн болады.

**6. Қажеттi ресурстар және оларды қаржыландыру көздерi**

                                                (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. N 4 және 5 мұнай құю   
айлақтарын қайта жаңарту        6,3      6,3        -         -   
2. Танкерлер жасау             82,5     37,5       45         -   
3. Құрғақ жүк кемесiн жасау      24       -        12        12   
4. Түпқараған шығанағында   
порт инфрақұрылымын caлу       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. Теңiз оқу-тренажерлық   
орталығын құру                    3      0,2      1,5       1,3   
9. Нормативтiк-құқық негiзiн      1      0,5      0,5         -   
дамыту   
10. Теңiз терминдерiнiң сөздер   
туралы қазақ-орыс-ағылшынша   
сөздiгiн жасау                  0,5      0,3      0,2         -   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Қаражатты қарызға алу Қазақстан Республикасының заңнамаларына сәйкес жүзеге асырылады. Мемлекеттiк кепiлдiк көзделмеген.

**7. Бағдарламаны iске асырудан (енгiзуден) күтiлiп**   
**отырған нәтиже**

      Алға қойылып отырған мiндеттердi негiзге ала отырып, Бағдарламаны орындаудың сандық және сапалық өлшемдерi анықталды, оған қол жеткiзу Бағдарламада көзделген iс-шараларды орындау тиiмдiлiгiнiң көрсеткiшi болып табылады.   
      2006 жылы отандық теңiз сауда флотында жалпы тоннажы 80-85 мың тонна жүк таситын 10 кеме, оның iшiнде кем дегенде жылына 5,5 млн. тонна мұнай тасуды жүзеге асыра алатын 6 танкер, сондай-ақ құрғақ жүк таситын 4 кеме болады.   
      Осындай iс-шаралардың нәтижесiнде, "Қазтеңiзкөлiкфлоты" ҰТКК" ЖАҚ ұлттық операторының шетелдiк кеме қатынасы компанияларынан жүк тасымалдауға бағдарланған жалпы көлемi 2006 жылы 6,3 млн. тоннаға, оның iшiнде мұнай - 5,8 млн. тонна, құрғақ жүк тасу көлемi 0,5 млн. тоннаға жетедi. Қаржы-шаруашылық қызметтiң нәтижесi отандық теңiз сауда флотын одан әрi жедел дамытуға жәрдемдесетiн болады.   
      Ақтау портындағы N 4 және N 5 мұнай құю айлақтары қайта жаңартылады және жаңғыртылады, Түпқараған шығанағында жаңа жүк тиеу кешенi, Құрық портында экспортқа бағдарланған мұнай құю терминалы салынады. Қазiргi заманғы кеме жөндеу базасы Каспий теңiзiнде жүзетiн көптеген кеме қатынасы компанияларының тарапынан болатын қызметтiң осы түрiне деген сұранысты қанағаттандыруға мүмкiндiк бередi.   
      Каботаждық тасымалдар, сауда флотына және Солтүстік Каспийде теңiз операцияларына қызмет көрсету үшiн 25 кемеден тұратын қосалқы флот құрылады.   
      Бағдарламаны iске асырудан үлкен әлеуметтiк нәтиже күтiлуде. Кемелерде, порттарда, айлақтарда, кеме жөндеу базаларында жаңа жұмыс орындарын құрумен бiрге құрылыс секторында да жұмыспен қамту айтарлықтай ұлғаятын болады, өйткенi құрылыс жұмыстарына мердiгерлiк тек қана отандық компаниялар арасында орналасатын болады. Тұтынушылық сипаттағы қызмет көрсету көлемi ұлғаяды. Металлургиялық кешен кәсiпорындарының, өнеркәсiптiң металл өңдеу секторының, сондай-ақ құрылыс материалдарын шығаратын кәсiпорындардың өнiмдерiне сұраныс айтарлықтай көбейедi.   
      Автомобиль және темiр жол көлiгiн, әсiресе елiмiздiң батыс аймағы бағыты бойынша дамыту тың серпiн алады.   
      2003-2006 жылдарда iске асыру жоспарланып отырған инвестициялық жобалар негiзгi капиталға 238-240 млн. АҚШ долларын инвестициялауға мүмкiндiк бередi.   
      Ұлттық теңiз сауда флотын құру бағдарламасы отандық көлiктi дамыту стратегиясының бiр бөлiгiн бiлдiредi және стратегиялық инвесторлар үшiн индикатор болып табылады, басымдықтарды айқындайды, аралас көлiк қатынастарын нығайтады, жүк иелерiн перспективалы жүк тасқындарына бағдарлайды.   
      Отандық теңiз көлiгiн дамытудан алынған позитивтiк нәтиже Қазақстан Республикасының көлiк-коммуникация және өндiрiстiк кешенiн нығайтуға және тиiмдi өзара іс-қимыл жасауға мүмкiндiк туғызатын болады.

**8. Ұлттық теңiз сауда флотын құрудың 2004-2006 жылдарға**   
**арналған бағдарламасын iске асыру жөнiндегi**   
**iс-шаралар жоспары**

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
Р/с|              |Аяқталу |Орындауға  |Орындалу|Болжамды|  Қаржы.   
N |    Іс-шара   |нысаны  |  (iске    | (iске  | шығыс. | ландыру   
   |              |        | асыруға)  |асырылу)|тар, мың| көздері   
   |              |        |жауаптылар | мерзiмi| теңге  |   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
1 |      2       |   3    |     4     |    5   |    6   |    7   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
1   Танкер флотын Қазақстан  ККМ,         Жыл     2004 ж.- Қарыз   
    қалыптастыру  Республи.  "Қазтеңiз.   сайын   5750000  қаражаты   
                  касының    көлiкфлоты"  қаңтар, 2005 ж.-   
                  Yкiметiне  ҰТКК" ЖАҚ    шiлде   6975000   
                  есеп       (келiсiм   
                             бойынша),   
                             "ҚазМұнай.   
                             Газ" ҰК"   
                             ЖАҚ   
                             (келiсiм   
                             бойынша)

2  Құрғақ жүк     Қазақстан  ККМ,         Жыл     2005 ж.- Қарыз   
   флотын         Республи.  "Қазтеңiз.   сайын   1860000  қаражаты   
   қалыптастыру   касының    көлiкфлоты"  қаңтар, 2006 ж.-   
                  Yкiметiне  ҰТКК" ЖАҚ    шiлде   1899000   
                  есеп       (келiсiм   
                             бойынша)

3  Қосалқы флот   Қазақстан  ККМ,         Жыл     2004 ж.- Қарыз   
   құру           Республи.  "Қазтеңiз.   сайын   4600000  қаражаты   
                  касының    көлiкфлоты"  қаңтар, 2005 ж.-   
                  Yкiметiне  ҰТКК" ЖАҚ    шiлде   3875000   
                  есеп       (келiсiм             2006 ж.-   
                             бойынша),            3160000   
                             "ҚазМұнай.   
                             Газ" ҰК"   
                             ЖАҚ   
                             (келiсiм   
                             бойынша)

4   Ақтау порты.  Қазақстан  ККМ,         Жыл     2004 ж.- Қарыз   
    ның N 4 және  Республи.  "Қазтеңiз.   сайын   200000   қаражаты   
    5 мұнай құю   касының    көлiкфлоты"  қаңтар,   
    айлақтарын    Yкiметiне  ҰТКК" ЖАҚ    шiлде   
    қайта жаңар.  есеп       (келiсiм   
    туды жүргiзу             бойынша)

5   Түпқараған    Қазақстан  ККМ,         Жыл     2004 ж.- Қарыз   
    шығанағында   Республи.  "Қазтеңiз.   сайын   414000   қаражаты   
    порт инфра.   касының    көлiкфлоты"  қаңтар, 2005 ж.-   
    құрылымы      Yкiметiне  ҰТКК" ЖАҚ    шiлде   310000   
    объектiлерiн  есеп       (келiсiм             2006 ж.-   
    салу                     бойынша),            316000   
                             "ҚазМұнай.   
                             Газ" ҰК"   
                             ЖАҚ   
                             (келiсiм   
                             бойынша),   
                             Маңғыстау   
                             облысының   
                             әкiмдiгi

6   Құрықта       Қазақстан  ККМ,         Жыл     2005 ж.- Қарыз   
    экспорттық    Республи.  "Қазтеңiз.   сайын   775000   қаражаты   
    терминалдар   касының    көлiкфлоты"  қаңтар, 2006 ж.-   
    салу          Yкiметiне  ҰТКК" ЖАҚ    шiлде   1580000   
                  есеп       (келiсiм   
                             бойынша),   
                             "ҚазМұнай.   
                             Газ" ҰК"   
                             ЖАҚ   
                             (келiсiм   
                             бойынша),   
                             Маңғыстау   
                             облысының   
                             әкiмдiгi

7   Кеме жөндеу   Қазақстан  ККМ,         Жыл     2004 ж.- Қарыз   
    базасын салу  Республи.  "Қазтеңiз.   сайын   767000   қаражаты   
                  касының    көлiкфлоты"  қаңтар, 2005 ж.-   
                  Yкiметiне  ҰТКК" ЖАҚ    шiлде   775000   
                  есеп       (келiсiм             2006 ж.   
                             бойынша),            790000   
                             Маңғыстау   
                             облысының   
                             әкiмдiгi

8   Теңiз оқу-    Қазақстан  ККМ, БҒМ,    Жыл     2004 ж.- Қарыз   
    тренажер      Республи.  "Қазтеңiз.   сайын   31000    қаражаты   
    орталығын     касының    көлiкфлоты"  қаңтар, 2005 ж.-   
    құру          Yкiметiне  ҰТКК" ЖАҚ    шiлде   235000   
                  есеп       (келiсiм             2006 ж.-   
                             бойынша),            205000   
                             Маңғыстау   
                             облысының   
                             әкiмдiгi

9   Теңiз термин. Қазақстан  ККМ, БҒМ,    Жыл     Барлығы   Қарыз   
    дерінің       Республи.  "Қазтеңiз.   сайын   - 78000   қаражаты   
    сөздер туралы касының    көлiкфлоты"  қаңтар, 2004 ж.-   
    қазақ-орыс-   Yкiметiне  ҰТКК" ЖАҚ    шiлде   46000   
    ағылшынша     есеп       (келiсiм             2005 ж.-   
    сөздiгiн                 бойынша)             32000   
    жасау

    Жиыны:                                        Барлығы - Қарыз   
                                                  34750000  қаражаты   
                                                  2004 ж.-   
                                                  11885000   
                                                  2005 ж.-   
                                                  14915000   
                                                  2006 ж.-   
                                                  7950000   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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