

**Қазақстан Республикасының теңіз көлігін дамытудың 2006-2012 жылдарға арналған бағдарламасын бекіту туралы**

*Күші жойған*

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 26 қыркүйектегі N 916 Қаулысы . Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 30 қыркүйектегі N 1006 Қаулысымен

**Ескерту. Күші жойылды - ҚР Үкіметінің 2010.09.30 N 1006 Қаулысымен.**

"Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 1 наурыздағы Қазақстан халқына Жолдауын іске асыру жөніндегі іс-шаралардың жалпыұлттық жоспарын және Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 - 2008 жылдарға арналған бағдарламасын орындаудың желілік кестесі туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 31 наурыздағы N 222 қаулысына сәйкес Қазақстан Республикасының Үкіметі **ҚАУЛЫ ЕТЕДІ:**

1. Қоса беріліп отырған Қазақстан Республикасының теңіз көлігін дамытудың 2006 - 2012 жылдарға арналған бағдарламасы (бұдан әрі - Бағдарлама) бекітілсін.

2. Бағдарламаның орындалуына жауапты орталық атқарушы органдар мен

**м ү д д е л і** **ұ й ы м д а р :**

1) Бағдарламаны іске асыру жөнінде шаралар қабылдасын;  
2) жыл сайын 10 қаңтарға және 10 шілдеге қарай Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігіне Бағдарламаның іске асырылу барысы туралы ақпарат берсін.

3. Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі жыл сайын 25 қаңтарға және 25 шілдеге қарай Қазақстан Республикасының Үкіметіне Бағдарламаның іске асырылу барысы туралы ақпарат берсін.

4. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі.

*Қазақстан Республикасының*

*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 6 ж ы л ғ ы 2 6 қ ы р к ү й е к т е г і  
N 9 1 6 қ а у л ы с ы м е н  
бекітілген

**Қазақстан Республикасының теңіз көлігін дамытудың 2006-2012 жылдарға арналған БАҒДАРЛАМАСЫ**

**Мазмұны**

1. Қазақстан Республикасының теңіз көлігін дамытудың 2006 - 2012 жылдарға арналған бағдарламасының паспорты
- 2 . К і р і с п е
3. Проблеманың қазіргі жай-күйін талдау
- 3.1. Теңіз көлігін дамыту
- 3.1.1. Бар және перспективалық жүк ағындарын талдау
- 3.1.2. Халықаралық тәжірибе
- 3.1.3. Каспий теңізіндегі порттар мен кеме қатынасы компанияларының бәсекелес ортасы
- 3.2. Теңіз порттарын дамыту
- 3.3. Кеме қатынасы қызметін дамыту
- 3.4. Каспий теңізіндегі теңіз жүк тасымалының нарығы
- 3.4.1. Мұнай тасымалдау
- 3.4.2. Құрғақ жүктерді тасымалдау
- 3.5. Теңіз көлігін дамыту проблемалары
4. Бағдарламаның мақсаты мен міндеттері
5. Бағдарламаны іске асырудың негізгі бағыттары мен тетіктері
- 5.1. Теңіз портының инфрақұрылымын дамыту
- 5.2. Теңіз сауда флотын дамыту
- 5.3. Теңіз көлігінің көмекші инфрақұрылымын дамыту
- 5.3.1. Кеме жөндеу өндірісін құру
- 5.3.2. Теңізде жүзу қауіпсіздігін және қоршаған ортаны қорғауды қамтамасыз ету жүйесін құру
- 5.4. Теңіз көлігінің қажеттілігін кадрлық қамтамасыз ету жүйесін құру
- 5.5. Сауда мақсатында теңізде жүзу саласындағы нормативтік құқықтық базаны жетілдіру
- 5.6. Теңіз көлігін дамытуды қолдау шаралары
6. Қажетті ресурстар және оларды қаржыландыру көздері
7. Бағдарламаны іске асырудан күтілетін нәтиже
8. Қазақстан Республикасының теңіз көлігін дамытудың 2006 - 2012 жылдарға арналған бағдарламасын іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспары

# 1. Қазақстан Республикасының теңіз көлігін дамытудың 2006-2012 жылдарға арналған бағдарламасының паспорты

**Атауы** Қазақстан Республикасының теңіз көлігін дамытудың 2006-2012 жылдарға арналған бағдарламасы

**Әзірлеу үшін негіздеме** Қазақстанның 2030 жылға дейінгі Даму стратегиясы; "Қазақстанның 2030 жылға дейінгі Даму стратегиясын одан әрі іске асыру жөніндегі шаралар туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 30 наурыздағы N 80 Ж а р л ы ғ ы ;

"Қазақстанның 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясы туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 11 сәуірдегі N 86 Жарлығы ;

"Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 1 наурыздағы Қазақстан халқына Жолдауын іске асыру жөніндегі іс-шаралардың жалпыұлттық жоспарын және Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 - 2008 жылдарға арналған бағдарламасын орындаудың желілік кестесі туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 31 наурыздағы N 222 қаулысы;

"Қазақстан Республикасының әлеуметтік-экономикалық дамуының 2006-2008 жылдарға арналған (екінші кезең) орта мерзімді жоспары туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2005 жылғы 26 тамыздағы N 884 қаулысы .

**Әзірлеу үшін жауапты мемлекеттік орган** Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі

**Мақсат** Елдің экспорт-импорттық, каботаждық және транзиттік жүк тасымалдаудағы қажеттілігін толық көлемде қамтамасыз ететін және қазіргі заманғы техникалық базасы бар қазіргі заманғы жоғары технологиялық теңіз көлігін құру

**Міндеттер** Қолданыстағы инфрақұрылымды дамыту және халықаралық нормалардың талаптарына сәйкес келетін жаңа бәсекеге қабілетті порттық және сервистік инфрақұрылымды құру; ұлттық теңіз сауда флотын одан әрі дамыту; нормативтік құқықтық базаны жетілдіру және теңіз көлігінің қажеттіліктерін кадрлық қамтамасыз ету жүйесін құру жөнінде шаралар кешенін қабылдау;

теңізде жүзу қауіпсіздігін және қоршаған ортаны қорғауды  
қамтамасыз етудің кешенді жүйесін құру;  
теңіз көлігін қажетті мемлекеттік қолдау шараларымен  
ы н т а л а н д ы р у .

<b>Іске асыру мерзімі (кезеңдер)</b>	2006-2012 жылдар: I кезең - 2006-2008 жылдар; II кезең - 2009-2012 жылдар.
<b>Қаржыландыру көлемдері және көздері</b>	Бағдарламаны іске асыру үшін қаржылық ресурстардың жалпы көлемі 107,6 млрд. теңгені құрайды, оның ішінде: 2006 жылы - 19,7 млрд. теңге, 2007 жылы - 17,4 млрд. теңге, 2008 жылы - 24,8 млрд. теңге, 2009 жылы - 14,0 млрд. теңге, 2010 жылы - 21,4 млрд. теңге, 2011 жылы - 5,5 млрд. теңге, 2012 жылы - 4,8 млрд. теңге. Қарыз қаражаты, тікелей инвестициялар және республикалық бюджет қаражаты қаржыландыру көздері болып табылады. Республикалық бюджеттен қаржыландыру көлемі жыл сайын тиісті жылдың бюджетін қалыптастыру кезінде белгіленген тәртіппен нақтыланатын болады.
<b>Күтілетін нәтижелер</b>	Халықаралық талаптарға сәйкес келетін бәсекеге қабілетті теңіз порты инфрақұрылымын құру. 2012 жылға қарай порттардың өткізу қабілеті жыл сайын мұнай құю 40 млн. тонна және құрғақ жүк 3,2 млн. тонна деңгейіне дейін к ө т е р і л е д і ; 2012 жылға қарай отандық теңіз сауда флоты ірі тоннажды мұнай құю кемелерінен, жүк көтергіштігі 12 мың тонна танкерлерден, құрғақ жүк кемелерінен, теңіз операцияларын қолдау флотынан тұратын болады; кеме жөндеу кешені Каспий теңізінде жұмыс жасайтын кеме қатынасы компаниялары тарапынан осы қызмет түріне сұранысты қанағаттандыруға мүмкіндік береді; кеме қозғалысын және құтқару операцияларын басқарудың қазіргі заманғы жүйесін енгізу халықаралық нормалар мен стандарттардың талаптарына сәйкес Каспий теңізінің қазақстандық секторында теңізде жүзу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге мүмкіндік береді; теңіз көлігінің отандық мамандарын даярлау және қайта даярлау жүйесін құру кемелерде, порттарда, кеме жөндеу өндірістерінде Қазақстан азаматтары санынан тұратын жаңа

жұмыс орындарының ашылуына ықпал етеді; нормативтік құқықтық базаны жетілдіру халықаралық шарттар нормаларына сәйкес теңіз көлігі саласындағы құқықтық қатынастарды реттеуді қамтамасыз етеді.

## **2. Кіріспе**

ТРАСЕКА және Солтүстік-Оңтүстік халықаралық көлік дәліздерінің дамуымен соңғы жылдары Каспийде отандық теңіз көлігінің тартымдылығы және тасымалдау мүмкіндіктері айтарлықтай өсті.

Теңіз тасымалының қарқынды өсуі мен Каспий маңындағы мемлекеттердің порт инфрақұрылымының дамуына байланысты Қазақстан Республикасының теңіз көлігі саласын одан әрі дамыту жөнінде жүйелік шаралар қабылдау қажет.

Теңіз көлігін дамытудың 2006-2012 жылдарға арналған бағдарламасын әзірлеу отандық теңіз көлігінің дамуын және олардың бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ету мәселесінде Қазақстанның 2030 жылға дейінгі дамуының ұзақ мерзімді стратегиясын, Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясын дәйекті іске асыру болып табылады.

Бағдарламаны іске асыру шеңберінде ұлттық теңіз сауда флотын одан әрі дамыту, теңіз көлігінде тасымалдау үдерісін ұйымдастырумен тікелей байланысты қызметтер кешенін қамтамасыз етуге қабілетті қазіргі заманғы порттық және қызмет көрсету инфрақұрылымын құру.

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

### **3.1. Теңіз көлігін дамыту**

#### **3.1.1. Бар және перспективалық жүк ағындарын талдау**

Каспий теңізіндегі теңіз жүк тасымалының нарығына жасалған талдау Қазақстанды Каспийдегі негізгі жүк құраушы мемлекет ретінде белгіледі. 2005 жылы Каспий бассейніндегі су қатынасында тасымалданған жүктің жалпы көлемі шамамен 27 млн. тонна құрады. Бұл ретте, теңіз тасымалын жүк базасымен қамтамасыз етудегі Ақтау және Баутино порттарының үлесі 37% астам. 2012 жылға қарай Каспийдегі тасымалдың болжанып отырған көлемі 65 млн. тоннаға дейін ұлғаяды және қазақстандық экспорт пен импорттың үлесі тасымалданатын жүктің жалпы көлемінен 46%-ға дейін арттырылады және шамамен 30 млн. тоннаны құрайды.

Үлесі жүк тасымалының жалпы көлемінен 72% құрайтын мұнай, болат, ағаш материалдары және қағаз Каспийде тасымалданатын жүктердің негізгі түрлері

б о л ы п

т а б ы л а д ы .

Ақтау порты арқылы ТРАСЕКА дәлізі бойынша жүк тасымалының қазіргі жай-күйі жүк ағынының шектелуімен сипатталады. Бұл транзиттік жүктердің іс жүзінде болмауынан және баламалы темір жол бағдарғыларымен салыстырғанда қазақстандық экспортты тасымалдау кезіндегі бәсекеге қабілетті емес тарифтік режимнен болып отыр. Осы бағыт бойынша тасымал көлемі шамамен 337 мың тоннаны құрайды, оның ішінде транзиттік тасымал - 24,4 мың тонна, контейнерлік жүк - 0,3 мың тонна.

Ақтау порты арқылы Солтүстік-Оңтүстік дәлізі шеңберінде тасымалданатын жүк ағынының негізгі көлемі Иран мен Парсы шығанағы елдеріне экспорт (болат, астық және контейнерлер) есебінен қалыптасады. Солтүстік-Оңтүстік дәлізге қатысушы ретіндегі Қазақстанның транзиттік әлеуеті Урал өңірінен Парсы шығанағы елдеріне жүкті тасымалдау кезінде ғана қаралады. Қазіргі уақытта жүк тасымалының көлемі шамамен 1 млн. тоннаны құрайды, оның ішінде контейнерлік жүктер - 10,5 мың тонна. Осы бағыт бойынша транзиттік жүктерді тасымалдау шамамен 100 мың тоннаны құрайды.

Сонымен бірге, транзиттік және экспортқа бағытталған тасымалдарды дамыту мақсатында көлік коммуникацияларын өзара тиімді пайдалануды ұйымдастыру, оның ішінде Ақтау және Түркіменбашы теңіз порттарының мүмкіндіктерін пайдалану мәселелерінде Түркіменстанмен ынтымақтастық, жөніндегі мемлекетаралық қауымдастықтарды құру мәселесі пысықталатын болады.

Қазіргі уақытта "Иногейт" жобасы мұнайды тасымалдау бағыттарының бірі болып табылады. 2005 жылы осы бағдарғы шеңберінде 3 млн. тоннаға жуық мұнайды тасымалдау жүзеге асырылды. Каспийдегі ұлттық порттық инфрақұрылымның әлеуетті мүмкіндіктері мен көмірсутекті шикізатты экспорттау көлемін ескерумен, перспективада осы жоба бойынша тасымал шамамен 10 млн. тоннаны құрауы мүмкін.

Қазіргі уақытта жүк ағынының айтарлықтай көлемі Сарахс пунктін, Новороссийск порты мен Балтық бағыттарын пайдалана отырып баламалы "құрғақ" бағыттары бойынша тасымалданады. Ақтау порты арқылы өтетін қолданыстағы бағдарғылар, порттарда бірнеше тиеуді жүзеге асыру қажеттілігінен және көптеген шекаралық өткелден өтуден туындаған тасымалға деген жоғары тарифтен бәсекеге қабілетсіз болып табылады.

Сонымен бірге, теңіз порттары арқылы өтетін тұрақты жүк ағынына ықпал етуі мүмкін және алдын ала шаралар қабылдау қажеттілігін туындататын нақты қауіп-қатер бар. Мәселен, Казвин - Рашт - Астара және Әндіжан - Ош - Қашғар темір жол учаскелерін пайдалануға беру, Оля және Махачкала порттарын дамыту

Жүкті тұтынушы елдердегі, атап айтқанда, бұл Кавказ бен Иранға қатысты, саяси және экономикалық жағдай тасымалдың бағыттары мен көлемдеріне әсер ететін негізгі факторлардың бірі болып табылады.

Мүмкін болатын тәуекелдер шығындарын барынша азайту мақсатында жүк ағындарын әртараптандыру және теңіз тасымалының баламалы бағыттары үшін жағдай жасау жөнінде шаралар қабылдау қажет.

ТРАСЕКА және Солтүстік-Оңтүстік көлік дәліздері шеңберінде құрғақ жүктерді әртараптандыру мынадай жүктер есебінен қамтамасыз етілуі мүмкін: түсті металдар (мыс, мырыш, қорғасын), қара металдар сынықтары, минералдар (асбест), химиялық өнім (фосфаттар, каустикалық сода), ағаш материалдары, халық тұтынатын тауарлар, тағам өнімдері, доңғалақты техника, жабдық пен құрылыс материалдары.

### 3.1.2. Халықаралық тәжірибе

#### *Порт қызметі саласында*

Халықаралық тәжірибеге сәйкес теңіз порттарын басқару жөнінде бірнеше модель бар. Мынадай 4 модель негізгі және жалпы танылған модельдер болып табылады.

**Сервис-порт.** Модель монополиялық сипатқа ие. Порт әкімшілігі порт кешенінің жұмыс істеуі үшін қажетті қызметтердің толық спектрін ұсынады. Порт порттық кешеннің барлық қолданыстағы активтеріне иелік етеді, оларды ұстайды, олармен жұмыс істейді және коммерциялық қызметтер көрсетеді. Әдеттей, порт уәкілетті органға бағынады. Каспийдегі Баку, Махачкала, Түркіменбашы порттары толығымен мемлекеттік болып табылатын және "сервис-порт" моделі бойынша жұмыс істейтін Иранның көптеген порттары мысал ретінде алынады.

**Тул-порт.** Әкімшілік порты алдағы модельдегі тәрізді функцияларды жүзеге асырады. Бұл ретте кейбір стивидорлық (тиеу-түсіру) операцияларды порттан тәуелсіз, порт экспедиторлары жалға алған ұйымдар немесе қызметтің осы түріне құқығы бар басқа субъектілер жүзеге асырады. Порт аумағындағы барлық инфрақұрылым порт меншігінде болады. Стивидорлар жүктерді ауыстырып тиеу үшін порт жабдығын уақытша пайдалануға алады.

Атқарылатын міндеттердің бөлінуі осы модельдегі негізгі проблема болып табылады. Порт әкімшілігі ауыстырып тиеу жабдығына ие болса да стивидорлық компания жүк иесімен не кеме иесімен ауыстырып тиеуге келісім-шарт жасасады және олар алдында келісім-шарт бойынша тиісті міндеттемелер атқарады, сондықтан, стивидорлық компанияның технологиялық процесті толығымен бақылауға мүмкіндігі жоқ.

**Лэндлорд-порт.** Осы модельде функциялардың нақты бөлінуі байқалады. Порт әкімшілігі реттеу органы және лэндлорд (жер иесі) болып табылады, сонымен қатар, порттық операциялар сияқты тәуелсіз коммерциялық ұйымдар жүзеге асырады.

Әкімшілік белгіленген төлемге (әдеттей жылына әрбір шаршы метр үшін белгіленген сома) басқа компанияларға пайдалануға берілетін жерді қоса алғанда, порт инфрақұрылымына ие. Тәуелсіз компаниялар жүк терминалдарын қоса алғанда, порт аумағында орналасқан барлық құрылыстар мен жабдыққа ие және оларды пайдаланады. Сондай-ақ, олар кран жабдығын қоса алғанда, меншікке жабдық сатып алады және оны белгіленген талаптарға сәйкес порт кешенінің жеріне орнатады.

Осылайша, теңіз портының әкімшілігі коммерциялық қызметке қатыспайтын реттеу органы ғана болып қалады. Басқаруды осылай ұйымдастыруға тән мысалдар - Роттердам (Нидерланд), Антверпен (Бельгия), Нью-Йорк (АҚШ), Сингапур сияқты ең жаңа технологиялармен жабдықталған ірі және жетекші порттар. Осы модель Астрахань, Санкт-Петербург, Рига және басқа да порттарды қоса алғанда, Ресей және Балтика порттарының бірқатарын басқару кезінде пайдаланылады.

**Толығымен жекешелендірілген порт.** Модель порт қызметіне мемлекеттің қандай да бір араласу немесе қатысуының жоқтығын көздейді. Порттың барлық активтері, оның ішінде порт кешенінің жері де, порт қызметін реттейтін және дамуының жалпы стратегиясын белгілейтін жеке меншік компаниялардың (немесе бір компанияның) меншігінде болады. Осы модельдің - тәуекелі мынада - порт жерлері иеліктен шығарылуы және мақсатқа сай емес пайдалануы мүмкін. Осы модель Ұлыбритания мен Жаңа Зеландияда ғана қолданылады.

Қазіргі уақытта Ақтау порты "тул-порт" моделі бойынша жұмыс істейді. Астық жүктерін өңдеу жөніндегі өндірістік инфрақұрылымды қоспағанда, "Ақтау халықаралық теңіз сауда порты" республикалық мемлекеттік кәсіпорны (бұдан әрі - "Ақтау халықаралық теңіз сауда порты" РМК) порттың қолданыстағы активтеріне ие болуды, оларды ұстауды және пайдалануды қоса алғанда, бүкіл порт кешенінің жұмыс істеуі үшін қажетті қызметтердің толық спектрін жүзеге асырады.

#### *Сауда мақсатында теңізде жүзу саласында*

Теңіз көлігін пайдаланудың негізгі нысандары ауыспалы бағыттарда кемелер жеке рейс орындайтын тұрақты емес (трамптық) кеме қатынасы және кеме қозғалысы белгіленген порттар арасында алдын ала жарияланған кесте бойынша немесе рейстердің белгіленген кезеңділігімен жүзеге асырылатын тұрақты (желілік) кеме қатынасы болып табылады.

Сонымен бірге, кеме қатынасының аралас нысаны аса жақсы дамып келе



жатыр. Оған тасымалды ұйымдастыру және "маятниктік" немесе "челноктық" сызба бойынша бірізді рейстермен тұрақты бағыттарда сауда флотының жұмысы тән. Осындай сызба бойынша теңіз көлігімен барлық жүктің 3/5 тасымалданады.

Қазіргі уақытта "Қазақтеңізкөлікфлоты" ұлттық теңіз кеме қатынасы компаниясы желілік кеме қатынасы нысанын пайдаланады, бұл ретте кемелермен жүк тасымалдау белгілі бағыттарда және кепілді жүк көлемі барында іске асырылады.

### **3.1.3. Каспий теңізіндегі порттар мен кеме қатынасы компанияларының бәсекелес ортасы**

#### *Порт қызметі саласында*

Ақтау, Астрахань және Түркіменбашы порттары Каспийдегі негізгі жүк құраушы порттар болып табылады.

Астрахань су көлігі торабының, Махачкала және Түркіменбашы порттары ТРАСЕКА және Солтүстік-Оңтүстік көлік бағыттары бойынша тасымалданатын транзиттік жүк ағындарын тарту шеңберінде бәсекелес порттар болып табылады.

Каспий бассейніндегі қазіргі жағдай порт инфрақұрылымын дамыту қажеттілігін туындататын теңіз тасымалының айтарлықтай жандандырылуынан болып отыр. Осыған байланысты көптеген жүкті өңдеу процесіне қатысатын порттар өздерінің және мемлекеттік инвестициялық бағдарламалардың шеңберінде инфрақұрылымды жаңғырту және өткізу қабілеттілігін ұлғайту жөнінде шара қолдануда.

Атап айтқанда, соңғы жылдар ішінде Каспийде Анзали, Астрахань, Түркіменбашы порттарында қосымша қуаттар жасау жөнінде жұмыстар жүргізілді, Амирабад портының 1-кезегін салу аяқталды.

#### **Әзірбайжан Республикасы**

Баку халықаралық теңіз порты каспий мұнайын ауыстырып тиеу жөніндегі негізгі транзиттік орталық болып табылады. Жүк айналымының шамамен 65% мұнай мен мұнай өнімдерін ауыстырып тиеуге, ал 35% пароммен тасымалдау жүктері мен бас жүктерге келіп отыр. Порт инфрақұрылымына айлақ қабырғасындағы барынша қол жеткізімді 7 метр тереңдігімен 8 айлақ кіреді.

2001 жылдың қыркүйегінен бастап Ақтау - Баку - Ақтау темір жол паромдық қатынасы жұмыс істейді. Осы желіде "Советский Дагестан" үлгісіндегі жүк сыйымдылығы 28 темір жол вагон темір жол паромдары іске қосылған, жолдағы уақыты 18-20 сағатты құрайды. Паромдар вагондармен бірге жолаушыларды да тасымалдайды.

Дюбенди мұнай терминалы Баку портының бөлігі болып табылады. Терминал үш сыртқа шығатын пирстан, резервуарлық парктан және 2 танкерді бір уақытта арқандап байлау үшін айлақтық фронттан тұрады және жүк көтергіштігі 8 100

тоннаға дейін танкерлерді өңдеуге мүмкіндік береді. Оның өткізу қабілеттілігі 7 млн. тоннаға дейін көмірсутекті шикізатты тасымалдау. Терминалдың Баку қаласындағы мұнай өңдеу зауыттарымен қосылған мұнай құбырлары жүйесі және Грузияға магистральдық темір жолға тікелей қол жеткізетін темір жолы бар.

Сангачал терминалы Баку - Тбилиси - Джейхан жобасы шеңберінде мұнайды тасымалдау үшін бағытталған. Терминалдағы мұнайды сақтау үшін резервуарлардың сыйымдылығы шамамен 360 мың текше метр құрайды.

### **Р е с е й      Ф е д е р а ц и я с ы**

Астрахань су көлігі кешені екі учаскеге бөлінген: Астрахань біріктірілген порты және Волга-Каспий каналының жолында, Астрахань қаласынан 100 км-де орналасқан Оля теңіз сауда порты.

Астрахань біріктірілген порты аумағында шамамен 20 стивидорлық компания жұмыс істейтін Астрахань су көлігі торабының порттарын қамтиды. 2005 жылдың қорытындылары бойынша Астрахань біріктірілген порты арқылы жүктерді ауыстырып тиеудің жалпы көлемі 7,0 млн. тоннаны құрады.

Қазіргі уақытта Оля портының құрғақ жүктерге арналған ұзындығы 180 метр айлағы және "РО-РО" үлгісіндегі кемелерді қабылдау үшін жабдықталған автопаромдық кешені бар. Қолданыстағы айлақтардың қайта өңдеу қуаты - жылына 0,54 млн. тонна. Портта қуаты жылына 0,27 млн. тонна контейнерлік кешен құру көзделген. Оля портының өндірістік қуатын 4 млн. тоннаға дейін ұлғайту жоспарланып отыр.

Махачкала халықаралық теңіз сауда портының мұнайды ауыстырып тиеу үшін дамыған инфрақұрылымы бар. Порттың мұнай терминалы Баку - Новороссийск магистральдық мұнай құбырымен қосылған. Порттың тиеу қуаты 5 млн. тонна жүкті өңдеуге мүмкіндік береді, оның ішінде 80% - мұнай. 2005 жылы жүкті ауыстырып тиеудің жалпы көлемі 5,1 млн. тоннаны құрады. Порт жалпы жүк көтергіштігі 70 мың тонна көлік флотымен жұмыс істейді. Порттың жылына 20440 вагон өткізу қабілеттілігімен темір жол паромдық өткелі бар. Өткел Махачкала - Түркіменбашы және Махачкала - Ақтау бағыттарында жұмыс істейтін "Петровск" және "Советский Дагестан" үлгісіндегі паромдарға арналған. Осы бағыттарда сұйылған газ, мұнай, бас жүктер негізгі жүктер болып табылады. Қазіргі уақытта порттың өткізу қабілеттілігін жылына 15,0 млн. тоннаға дейін, соның ішінде мұнай құю жүктері бойынша жылына 10,0 млн. тоннаға дейін ұлғайту жөнінде жұмыс жүргізілуде.

### **Т ү р к і м е н с т а н**

Қазіргі уақытта Түркіменбашы порты Каспийдегі бәсекелес порттардың бірі болып есептеледі және Қазақстан аумағынан айналып өтетін транзиттік жүктерді тасымалдау үдерісіне қатысады. Қолданыстағы мұнай құю айлақтары бір

уақытта алты танкерді қабылдай алады. РО-РО үлгісіндегі кемелерге қызмет көрсету үшін айлақ жұмыс істейді. Құрғақ жүк терминалы ауыр салмақты жүктерді қабылдауға есептелген және жүктерді кемеге тиеуге арналған арнайы платформалармен жабдықталған.

Сонымен бірге, Түркіменстанның экспорттық инфрақұрылымын кеңейту жобасына сәйкес Окарем және Аладжа мұнай терминалдарын дамыту көзделген. Осы терминалдардың өткізу қабілеттілігі жылына 9 млн. тоннаға дейін өсу перспективасымен жылына мұнай құю жүктердің шамамен 3,5 млн. тоннасын құрайды.

### **Иран Ислам Республикасы**

Анзали порты жылына 5 млн. тоннаға дейін жүкті ауыстырып тиеуді жүзеге асырады. Портта су сыйымдылығы 6 мың тоннаға дейін 12 кемені бір уақытта арқандап байлауды қамтамасыз ететін 10 айлақ бар. Порт акваториясындағы өту шөгугі 5,5 метр тереңдікпен шектелген. Жүктер мен контейнерлерді сақтау үшін қоймалық алаң бар.

Ноушахр портының жүкті ауыстырып тиеудің жылдық көлемі 1,5 млн. тоннаны құрайды. Порттың 5,5 метр кепілді тереңдегімен үш айлағы бар және 27412 шаршы метр қоймалық алаңы бар. Жүктің негізгі номенклатурасы: астық, кокс, мыш концентраты, құрылыс материалдары, металл өнімі.

Нека портының жүк көтергіштігі 4,5 мың тонна танкерлерді өңдеу үшін 3,8 м. кепілді тереңдігімен бір айлағы бар. Порттың мұнай терминалының 792 мың текше м. жалпы көлемімен мұнайға арналған екі резервуары бар және осы порт SWAP-операциялар шартында қазақстандық мұнай мен мұнай өнімдерін жеткізу пункті болып табылады.

Бандар Амирабад (Хазар) порты қазіргі уақытта 5 млн. тонна жобалық қуатқа және тараған инфрақұрылымдық желі мен кірме жолдарға ие болып отыр. Негізгі жүк ағынын бас және контейнерлік жүктер құрайды. Объектінің құрылысы үш кезеңде жүзеге асырылады. Бірінші кезекті пайдалануға беру (порттың жобалық қуаты жылына 8 млн. тоннаны құрайды) жылына 4 млн. тоннадан астам жүкті өңдеуге мүмкіндік береді. Портқа автомобиль жолы салынған, 18 км темір жол тармағы салынуда.

Каспийдегі порттық инфрақұрылымның сомалық қуаты шамамен мұнай құю мен құрғақ жүктердің 165,4 млн. тоннасын ауыстырып тиеуге мүмкіндік береді. 2012 жылға болжанып отырған жүк ағыны құрылған порт қуаттарының шамамен 78% іске қосуға мүмкіндік береді және жүк тасымалын одан әрі дамыту үшін қажетті резерв жасайды.

*Сауда мақсатында теңізде жүзу саласында*

Қазіргі кезеңде Каспийдегі мұнай құю және құрғақ жүктерді тасымалдаудағы бәсеке белсенділігін көрсетуде.

Әзірбайжан Республикасы 2001 жылдың IV тоқсанына дейін іс жүзінде Каспий теңізі пароходствосының (бұдан әрі - КАСПАР) флоты арқылы Каспий теңізіндегі теңіз тасымалы нарығының конъюнктурасын реттеп белгілеген. КАСПАР Каспий теңізіндегі ең үлкен танкерлік флотпен жұмыс істейді және Қазақстан мен Түркіменстан порттарынан Қара теңіздегі порттарға дейін жер үсті көлігімен мұнай мен мұнай өнімін әрі қарай тасымалдау үшін әзірбайжан порттарына тасымалды жүзеге асырады. КАСПАР кемелерінің сомалық дедвейті 2010 жылға қарай айтарлықтай төмендеуі мүмкін, бұл МАРПОЛ-дың (Кемелерден ластанудың алдын алу жөніндегі халықаралық конвенция) ескі бір борттық кемелерді пайдалануға тыйым салу туралы талабынан болып отыр. Seascott Management компаниясының сараптау бағалауына сәйкес КАСПАР-дың нарықтағы үлесі біртіндеп төмендеуде және 50% аспайтын болады. Осыған орай, КАСПАР дедвейті 13,8 мың тонна жаңа танкерлерді пайдалануға енгізуде.

Ресейлік "Волготанкер" кеме қатынасы компаниясы орташа дедвейті 5,0 мың тонна "өзен-теңіз" класындағы танкерлердің ірі иеленушісі болып табылады. Түркіменстан мен Қазақстан порттарынан Махачкалаға, ал жазғы навигация кезеңінде Волга-Дон каналы арқылы Қара теңіздегі порттарға мұнай мен мұнай өнімін тасымалдайды. Сонымен қатар, компания кемелері Иранға Челябинск, Магнитогорск, Батыс Сібір және Орск-Халиловск металлургиялық комбинаттарынан металл өнімін тасымалдайды, сондай-ақ Иран порттарына мұнай тасымалдауды жүзеге асырады. Танкерлер ресейлік верфтерде жасалған және Ресей туын көтеріп жұмыс істейді. "Волготанкер" Каспий теңізінде маусымдық сипатқа ие. Жазғы навигация кезеңінде Ресейдің ішкі су жолдарындағы қарқынды жұмысына байланысты бұл компания Каспийдегі теңіз фрахты нарығына айтарлықтай бәсеке жасамайды және оған әсерін тигізбейді.

Ресейлік Palmali Shipping кеме қатынасы компаниясының мұнай құю флоты Каспийде ең қазіргі заманғы флот болып табылады, соңғы 6 жыл ішінде құрылды және оның 100 мың тоннаға жуық жалпы дедвейті бар. Бірақ, сыртқы ойыншы ретінде (ұлттық компания болмай) Palmali Shipping кемелерді фрахтқа беретін не нарықтың басқа қатысушылары пайдаланбайтын көлемдерді тасымалдайтын компания рөлінде ғана болуы мүмкін.

Иран қазақстандық және ресейлік металлургиялық зауыттарының металл өнімін қоса алғанда, Каспий өңірі жүгінің 10 % тасымалдайды. Ирандық "Хазар Шиппинг Компани" компаниясы металл өнімімен бірге асбест пен астықты т а с ы м а л д а й д ы .

Түркіменстанның теңіз сауда флоты 4 құрғақ жүкті тасымалдайтын құралдан тұрады, бірақ олар тасымалдайтын жүктердің көлемі шамалы.

"Қазақтеңізкөлікфлоты" ұлттық теңіз кеме қатынасы компаниясын акционерлік қоғамы (бұдан әрі - "Қазақтеңізкөлікфлоты" ҰТКҚК" АҚ) қазіргі

уақытта меншікті флотын құруға жаңа кірісті. 2005 жылдың қорытындылары бойынша "Қазақтеңізкөлікфлоты" ҰТКҚК" АҚ Ақтау порты арқылы жөнелтілген мұнай көлемінің 50 % астамын тасымалдауды жүзеге асырды. Осы көлемді тасымалдаудың бір бөлігі фрахтқа алынған кемелерге түсіп тұр. Амортизацияланған және анағұрлым бәсекеге қабілетті тарифтерді ұсыну мүмкіндігі бар Ресей, Әзірбайжан және Иранның кеме қатынасы компанияларымен салыстырғанда осы нарықта алдын ала жеңілу жағдайында болғандықтан компания құрғақ жүктерді тасымалдамайды. "Қазақтеңізкөлікфлоты" ҰТКҚК" АҚ теңіз операцияларын қолдау флоты Каспий теңізінің қазақстандық секторын (бұдан әрі - КТҚС) игеру шеңберінде қажетті жүктердің шамалы көлемін ғана тасымалдайды.

КТҚС-дағы жүк тасымалы нарығындағы бәсеке орта негізінен қосалқы флоты мен теңіз операцияларын қамтамасыз ету флотының кемелерінің әртүрлі үлгілеріне ие болып отырған Wagenborg Kazakhstan, BUE, Caspian Servise Group, "Аркшиппинг" компанияларынан тұрады.

## 3.2. Теңіз порттарын дамыту

### А қ т а у                    п о р т ы

Ақтау халықаралық теңіз сауда порты құрғақ жүктерді, мұнай мен мұнай өнімін халықаралық тасымалдауға арналған Қазақстан Республикасының жалғыз теңіз порты болып табылады.

80-жылдардың басында ауыстырып тиеу көлемі жылына 7 млн. тоннаға жуық мұнайды құрады. Құрғақ жүктерді ауыстырып тиеу жылына 300 мың тоннадан аспайтын және негізінде жергілікті маңызы бар жүктерден (тұз, ұлутасты блоктар, көмір) тұратын.

1999 жылы портты қайта жаңартудың 1-кезеңінің аяқталуы нәтижесінде құрғақ жүктерді тасымалдайтын құралдарға қызмет көрсету жөніндегі тиеу-қайта тиеу кешенінің мүмкіндіктері жылына 8,0 млн. тонна мұнайды ауыстырып тиеу жөніндегі сол уақыттағы мүмкіндіктердің сақталуымен жылына 1,5 млн. тонна деңгейіне дейін өскен.

Бүгінгі күні Ақтау порты дегеніміз қазіргі заманғы көп мақсатты терминал және ол мыналарға:

жүктерді, оның ішінде ауыр салмақты жүктерді сақтау үшін қоймалық транзиттік алаңдарға (50 мың шаршы метрден астам ашық алаңдар және 6 мың шаршы метр жабық транзиттік қойма);

бас және ақтарма жүктерді өңдеу үшін үш әмбебап айлаққа, астықты экспорттау, ауыр салмақты кемелерді қайта тиеу және РО-РО үлгісіндегі кемелерді өңдеу үшін бір айлаққа, айлақтардың жалпы ұзындығы - бір уақытта 4

кемені өңдеу мүмкіндігімен 550 м;

тікелей темір жол - паром қатынасында жүретін вагондардың кіру-шығуын жүзеге асыруға мүмкіндік беретін темір жол-паромдық кешенге;

жыл сайынғы өңдеу қуаты 600 мың тоннаға дейін және бір уақытта 24 мың тоннаға дейінгі дәнді дақылдарды сақтайтын астық терминалына;

жүк көтергіштігі 12 мың тоннаға дейін 4 танкерді бір уақытта өңдеу мүмкіндігімен төрт мұнай құю айлағына;

бас және үйілме жүктердің барлық түрлерін және контейнерлердегі жүктерді ауыстырып тиеу үшін жабдыққа ие болып отыр.

Ақтау портының кірме жолдарының барлық түрлері, мұнай мен мұнай өнімін ағызу, құю және сақтау жөніндегі аралас инфрақұрылымы бар. Портта жер учаскелерін жалға алу шартында дербес мамандандырылған көлік ұйымдары жұмыс істейді.

Қазіргі уақытта Ақтау порты басқару жүйесінің халықаралық стандарттары (ИСО 9001) бойынша жұмыс істейді және теңізде жүзу қауіпсіздігі мен кемелерге қызмет көрсетудің талаптарына жауап береді. Порт аумағында "Ақтау теңіз порты" арнайы экономикалық аймағы шеңберінде арнайы режим орнатылған.

Теңіз порты табиғи монополиялар субъектісі болып табылатын "Ақтау халықаралық теңіз сауда порты" РМК-ның қарамағында.

1999-2005 жылдардағы Ақтау порты арқылы жүкті ауыстырып тиеудің серпіні төмендегі кестеде берілген:

(мың тонна)

Р/с N	Жүк атауы	Жылдар								
		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005		
1.	Мұнай			2066,8	3385,50	5035,4	5552,4	6970,7	8289,2	8912,7
2.	Металл			235,4	701,50	1060,1	571,2	835,5	1011,5	1025,2
3.	Астық			7,6	19,50	84,1	209,2	5,4	13	33,3
4.	Басқалары			38,0	42,70	22,8	22,9	22,6	33,6	71,3
5.	Паромдық жүктер			-	26,00	199,2	592,6	245,5	344,6	350,1
	<b>Барлығы:</b>			<b>2347,8</b>	<b>4175,2</b>	<b>6401,6</b>	<b>6948,3</b>	<b>8079,7</b>	<b>9691,9</b>	<b>10392,6</b>

### **Б а у т и н о                    п о р т ы**

Баутино порты Түпқараған шығанағының Баутин бухтасында орналасқан. Жергілікті карьердің өнімі тас-ұлутасты блок және өзге де жүктер (көмір, орман және басқалар) соңғы уақытқа дейін порт өндеген негізгі жүк болып табылған. Қазіргі уақытта Баутино порты халықаралық қатынаста жүкті ауыстырып тиеуді жүзеге асырмайды және мұнай өндіру компаниялары үшін жүктердің (жабдық, құрылыс материалдары, жанар-жағар май материалдары және басқалар)

к ө л е м і м е н

ш е к т е л е д і .

Қойнауы толығымен пайдаланылмайды. Оны суға батқан кемелерден тазарту және түбін тереңдету жұмыстарын жүргізу қажет. Порттың пайдалану қызметтерінің жеткілікті көлемі жоқ. Порт аумағын кеңейту Баутино кентімен шектеліп тұр. Қойнауға қосылма жер учаскелері мен объектілер меншік нысаны әртүрлі мынадай ұйымдардың қарамағында.

"Agip KCO" компаниясының теңіз операцияларын қамтамасыз ету базасы мұнай кен орындарындағы құрылыс пен пайдалану жұмыстарын қолдауды қамтамасыз ету үшін көзделген. Базаның шаруашылық, қоймалық және тұрғын үй орындары, жүк көтергіштігі 100 тонна мобильді кранымен ұзындығы 100 метр а й л а ғ ы б а р .

"Қазақбалықфлоты" акционерлік қоғамының учаскесінде пирс және олардың толығымен тозуынан пайдалануға жарамсыз айлақтар, сондай-ақ кеме жөндеу цехінің су сыйымдылығы 600 тоннаға дейін кемелерді жөндеуге арналған және күрделі жөндеуге мұқтаж пирс орналасқан. Маңындағы аумақ 1,2 гектар.

Теңіз шекаралық дивизиясының айлағынан жасанды аралдар құрылысын салу үшін тас тиеу жүргізілуде. Айлақтың өзі жоқ. Ұзындығы 80 метр үйілме дамба бар. Топырақты кемеге түсіру үшін автокөліктің кіруіне арналған аппарель жабдықталған. Маңындағы 20 гектарға жуық аумақ топырақты сақтау үшін а р н а л ғ а н .

Жергілікті "Шағала" мұнай базасының айлағы жаяу жүргіншілер пирсімен суға батқан кемеден тұрады. Экологиялық нормаларға сәйкес болмағандықтан жұмыс істемейді. Маңындағы аумақ 4 гектарға жуық.

Баутино жүк ауданының ("Ақтау халықаралық теңіз сауда порты" РМК филиалы) айлағы мен аумағы, навигация кезеңінде кемелік жабдықтау жүктерін қайта өңдеу, қысқы кезеңде техникалық қызмет көрсету және кемелер тұрағы үшін пайдаланылады. Жалпы ауданы шамамен 1,5 га құрайды. Аумағында жүк көтергіштігі 16/32 және 6 тонна порталдық краны бар ұзындығы 63 метр айлақ бар, кірме автомобиль жолдары бар.

Шығанақтың солтүстік бөлігінде "Қазақтеңізкөлікфлоты" ҰТКҚК" АҚ мұнай кен орындарын жасанды аралдар жасау кезінде пайдаланатын тасты тиеу үшін е к і а й л а қ б а р .

### Қ ұ р ы қ п о р т ы

Құрық порты А. Бекович-Черкасскийдің шығанағында және Ералы темір жол станциясынан 11 км-де орналасқан.

Каспий теңізінің қазақстандық секторын игерудің мемлекеттік бағдарламасын іске асыру мақсатында, сондай-ақ теңіз жолымен Қазақстанның экспорттық мүмкіндіктерінің шектелуін болдырмау үшін мұнай құю жүктерін өңдеу үшін қажетті қызметтер кешенін қамтамасыз етуге қабілетті Құрық портын

белсенді дамыту жоспарланып отыр.

Каспий теңізі қазақстандық секторының жағалау жолағын дамытудың кешенді жоспарының шеңберінде "Қазмұнайгаз" ұлттық компаниясы" акционерлік қоғамы (бұдан әрі - "Қазмұнайгаз" ҰҚ" АҚ) Құрық порты ауданында жылына 20 миллион тоннаға дейін өндірістік қуатымен мамандандырылған мұнай құю терминалын құру мәселесін карауда.

Құрық порты Каспий теңізі бойынша Әзірбайжан мен Иран порттарына мұнай мен мұнай өнімін жеткізу қашықтығын шамамен 50-60 мильге қысқартуға мүмкіндік береді.

### 3.3. Кеме қатынасы қызметін дамыту

"Қазақтеңізкөлікфлоты" АҚ Каспий теңізіндегі жүктерді тасымалдауды 2001 жылдың ІV тоқсанында бастады.

Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі (акциялардың 50%) мен "Қазмұнайгаз" ҰҚ" АҚ (акциялардың 50%) "Қазақтеңізкөлікфлоты" ҰТКҚК" АҚ-тың акционерлері болып табылады.

Бастапқы кезеңде "Қазақтеңізкөлікфлоты" ҰТКҚК" АҚ Ақтау порты арқылы ауыстырылып тиелетін жүктердің жалпы көлемінде мұнай экспортының 80% үлесі болғандықтан өз қызметін мұнай тасымалдауға бағыттаған.

Ұлттық теңіз сауда флотын құрудың 2004 - 2005 жылдарға арналған бағдарламасын іске асырудың екі жылы ішінде дедвейті 12 мың тонна екі мұнай құю танкерін жасау жүзеге асырылды, баржа-алаңдарды салу және тіркеп сүйреуіштер сатып алу арқылы теңіз операцияларын қолдаудың отандық флоты (бұдан әрі - ТОҚФ) құрылуда.

Сонымен қатар, осы табыстар жүк жөнелтушілердің перспективалық қажеттіліктерін қанағаттандыру үшін жеткіліксіз, тиісінше, бұл оларды іске асыруды жалғастыру және қазақстандық флотты одан әрі қалыптастыру қажеттілігіне әкелді.

#### "Қазақтеңізкөлікфлоты" ҰТКҚК" АҚ-тың негізгі өндірістік көрсеткіштері (мың тонна)

Атауы	2002	2003	2004	2005
Мұнай тасымалдау	3211	2558	4060	4711
Мұнайды ауыстырып тиеу	1350	1508	6829	7678
Тас жынысын ауыстырып тиеу	-	-	539	1436
Тас жынысын тасымалдау	-	-	78	244

"Мобилекс" компаниясы 2005 жылы Ақтау - Махачкала бағытында пайдаланылатын "Қазақстан" танкерін пайдалануға берді, сондай-ақ 2010 жылға



дейін әрқайсысының дедвейті 12 мың тонна бес танкер жасау жоспарланып отыр.

Теңіз тасымалы нарығының қалған қатысушылары КТҚС игеру саласында қосалқы флот және ТОҚФ ретінде пайдаланылатын мамандандырылған шағын өлшемді кемелердің әртүрлі үлгісіндегі флотымен көрсетілген. Осы сегментте 2006 жылғы 1 қаңтардағы жағдай бойынша әртүрлі субъектілер шамамен 150 кемені пайдаланады. КТҚС шельфін өндірудің жандануымен осы кластағы кемелердің шамамен 200 бірлігін пайдалану болжанып отыр. Wagenborg Kazakhstan, BUE, Caspian Service Group, "Аркшиппинг" компаниялары осы кемелердің негізгі санының иелері болып табылады.

### **3.4. Каспий теңізіндегі теңіз жүк тасымалының нарығы**

Каспийдегі порттарды пайдаланып теңіз көлігімен жүктерді тасымалдаудың негізгі бағыттары:

ирандық бағыт - Иранға және Парсы шығанағы елдеріне экспорттық-импорттық және транзиттік жүктермен тікелей су қатынасы;  
ресейлік бағыт - Ресейдің Каспий және Азов бассейндеріндегі порттарымен тікелей су қатынасы;

Қара теңіз - Жерорта теңізі бағыты - Волга-Дон каналы арқылы тікелей су қатынасы, Кавказ елдеріне және Қара теңіз - Жерорта теңізі бассейні елдеріне экспорттық-импорттық және транзиттік жүктермен Баку - Батуми/Поти аралас темір жол-паромдық қатынасы;

солтүстік бағыт - Волга-Балт каналы арқылы Балтық теңізі бассейні елдеріне экспорттық-импорттық және транзиттік жүктермен тікелей су қатынасы болып табылады.

Осылайша, Каспийдегі қазақстандық порттар үшін жүк базасын былайша жіктеуге болады:

1) экспортқа бағытталған жүк. Негізгі экспорттық жүк ағыны: мұнай, металл өнімі, астық, түсті металлдар, кокс, асбест, мыш концентраты;

2) импорттық жүк. Жүк номенклатурасы мынадай: тағам өнімдері, құрылыс материалдары, химиялық өнім, контейнерлер, шағын өлшемді жабдық, доңғалақты техника, халық тұтынатын тауарлар;

3) транзиттік жүк. Транзиттің болжанған көлемдері: контейнерлік жүктер, халық тұтынатын тауарлар, Ресейдің урал комбинаттарының металл өнімі, ауыл шаруашылығы өнімі, топырақ, көлемдері сәйкес келмейтін жүктер, жабдық.

Сонымен бірге, орта мерзімді перспективада экспорттық-импорттық және транзиттік жүк ағындарының өсуіне, сондай-ақ контейнерлік тасымалдың дамуына айтарлықтай дәрежеде Алтынсарин-Хромтау темір жол желісін

пайдалану Жезқазған-Сексеуіл, Сексеуіл-Бейнеу, Маңғыстау-Баутино, Ералы-Құрық темір жол учаскелерін салу мүмкіндігін береді.

### **3.4.1. Мұнай тасымалдау**

Қазіргі уақытта әлемдік нарықтарға каспий мұнайын жеткізу үшін Баку-Новороссийск, Махачкала-Новороссийск, Баку-Супса, Теңіз-Новороссийск, Атырау-Самара және Нека-Тегеран сияқты магистральдық құбырлар басым пайдаланылады. 2005 жылғы жағдай бойынша осы құбырлардың өткізу қабілеттілігі 80 млн. тоннадан астам болды, бұл ретте 2015 жылға қарай олардың өткізу қабілеттілігінің болжанған өсуі 122 млн. тоннаға дейін артады. Сонымен бірге, 2015 жылға қарай Каспий өңірі елдерінде мұнай өндіру шамамен 250-300 млн. тонна болуы мүмкін, бұл мұнайды жеткізу мен өткізудегі перспективалық қажеттіліктерді алдын ала шешу мақсатында оны тасымалдау жөнінде қосымша инфрақұрылым жасау қажеттілігін көрсетеді.

КТҚС игерудің мемлекеттік бағдарламасына сәйкес Ақтау мен Құрық теңіз порттары перспективалы мұнайды тасымалдау жөнінде аса маңызды көліктік тораптар ретінде қаралады.

Мынадай компаниялар теңіз порттары арқылы ірі мұнай жөнелтушілер болып табылады: "Теңізшевройл", "Маңғыстаумұнайгаз", "Қаражанбасмұнай", "Құмкөлмұнай", "Текасако Норс Бузачи". Сонымен бірге, теңіз кен орындарынан мұнайды өндірудің басталуымен "Agip КСО" консорциумы ірі жүк жөнелтушілердің бірі болып табылатын болады.

Қазақстанның мұнайын әлемдік нарықтарға тасымалдауда өсіп келе жатқан қажеттіліктерді шешу мақсатында жаңа бағыттар құру жөніндегі жобалар қаралуда. Олардың бірі - Ақтау мен Құрық порттарындағы мұнай терминалдарын тікелей қосуды көздейтін Баку - Тбилиси - Джейхан құбырын тиеуге Қазақстанның қатысуы болып табылады

### **3.4.2. Құрғақ жүктерді тасымалдау**

#### **К о н т е й н е р л і к жү к т е р**

Сарапшылардың болжамдарына сәйкес Солтүстік-Оңтүстік және ТРАСЕКА бағдарғыларының шеңберінде контейнерлік ағынды дамытудың айтарлықтай перспективалары бар. Контейнерлік ағынды жандандыруда Ауғанстанға гуманитарлық жүктерді, Ираннан, Парсы шығанағы мен Түркиядан Қазақстан мен Ресейдің урал өңірлеріне контейнерлерді, сондай-ақ Қытайдан контейнерлік жүктер мен халық тұтынатын тауарларды контейнерлік тасымалдау қаралады.

Перспективада Ақтау порты арқылы болжанып отырған контейнерлік ағын жылына шамамен 10 - 15 мың бірлікті құрауы мүмкін.

#### **М е т а л л ө н і м і**

Тұтыну көлемін, жөнелту географиясы мен тарифтік режимді сақтау кезінде Ақтау порты арқылы металл өнімін (болатты) тасымалдау Иран және ішінара

Әзірбайжан бағытында жүзеге асырылатын болады. Тасымалдау көлемдері " Миталл Стил Теміртау" компаниясы металл өнімі мен Ресейдің урал комбинаттарының транзиттік болаты есебінен қамтамасыз етілетін болады және де шамамен 1,5 млн. тоннаны, оның ішінде транзит шамамен 250 - 400 мың т о н н а н ы к ұ р а й д ы .

Қара металл сынықтарын экспорттау Иран мен Түркия бағытында басым болады. Жөнелтілімдердің болжанған мүмкіндігі жыл сайын шамамен 250 - 300 мың т о н н а н ы к ұ р а у ы м ү м к і н .

Экспортқа бағытталған түсті металдар (мыс, мыш, қорғасын) қазіргі уақытта баламалы бағыттар бойынша тасымалданатын, Ақтау портына әлеуетті бағытталады жүктер болып табылады. Осы жүктердің жыл сайынғы экспорты шамамен 400 мың тоннаны құрайды, олардың шамамен 250 мың тоннасы Ақтау порты бағытына бағдарлануы мүмкін.

Тартымды тарифтік режимнің болуы кезінде Тәжік алюминий зауыты шығаратын дайын алюминийдің шамамен жыл сайынғы 30 - 40 мың тонна т р а н з и т і н т а р т у м ү м к і н .

### **КТҚС игеру жөніндегі теңіз операциялары үшін жүктер**

КТҚС жер қойнауын игеру жөніндегі жоспарларға сәйкес алдағы кезеңде-жасанды аралдар салу кезінде теңіз кен орындарын игеру жерлері бағытында жүк ағынының айтарлықтай өсуі күтілуде. Жасанды аралдарды салу үшін қажетті тас таужынысының орта жылдық көлемі 1 млн. тоннадан 2 млн. тоннаға дейін болуы мүмкін. Жекелеген кезеңдерде, жұмыстардың қарқындылығы кезінде осы көлемнің жылына 4 млн. тоннаға дейін айтарлықтай өсуі мүмкін. Бұдан басқа кемелермен бұрғылау шламын, бұрғылау ерітінділері, жабдықты, орнату құбырларын, ауыз су мен техникалық суды, жанар-жағар май материалдарын, цемент ерітінділері мен химикаттарды тасымалдау болжанып о т ы р .

### **Б а с қ а ж ү к т е р**

Мамандандырылған алаңдарды жасау және қайта тиеу жабдығының бар болуы кезінде Ақтау порты арқылы жөнелту үшін күкірт, кокс, асбест, кен, көмір және минералдық тыңайтқыштардың жүк ағындарының айтарлықтай п е р с п е к т и в а с ы б а р .

КТҚС игеру жөніндегі мемлекеттік бағдарламаға сәйкес мұнай өндіруді ұлғайту кезінде мұнай өндіру кезінде өндірілетін күкірттің көлемі Қашаған кен орнында ғана шамамен жылына 800 мың тоннаны құрайды.

Қазіргі уақытта анағұрлым үлкен жүк ағыны мынадай: Астрахань - Иран порттары, Ақтау - Махачкала, Ақтау - Баку, Ақтау - Иран порттары мен Түркіменбашы порты - Баку бағыттарында шоғырланған. Бұл ретте негізгі жүк базасы Ресей мен Қазақстанда құрылады және негізінен мұнай құю жүктерімен,

металмен химиялық өніммен және орман материалдарымен көрсетілген.

Таяудағы перспективада Каспийдегі тасымалдың жалпы көлемі мұнай құю жүктері бойынша 50 млн. тоннаға дейін, құрғақ жүктер бойынша 20 млн. тоннаға дейін өседі. Атап айтқанда, қазақстандық теңіз порттары арқылы мұнайды тасымалдаудың сомалық көлемі 2012 жылға дейінгі кезеңде шамамен 40 млн. тоннаны құрайды, оның ішінде Қашаған кен орны мұнайының көлемі шамамен 20 - 24 млн. тонна болуы мүмкін. Болжам бойынша, нарықтың конъюнктурасы мен мұнай тасымалдау жөніндегі әртүрлі баламалы жобалардың уақтылы іске асырылуына байланысты бұл көрсеткіштер өзгеруі мүмкін.

Ақтау порты арқылы Иран және Әзірбайжан бағытында астықты тұрақты тасымалдау қамтамасыз етілетін болады. Астықты тасымалдау перспективасы жылына 600 мың тонна есебінен қаралып отыр.

### **3.5. Теңіз көлігін дамыту проблемалары**

Қазақстанның теңіз көлігінің алдында күшті жақтарының әлеуетін толық шамада іске асыруға және өзінің осал жақтарын барынша азайтуға мүмкіндік беретін жұмыс істеудің сапалы жаңа деңгейіне өту міндеті тұр.

Қазіргі кезеңде теңіз көлігі өз қызметінің негізгі көрсеткіштерін перспективті жоспарлау кезінде қиыншылықтарға тап болды. Теңіз көлігі тасымалдардың баламалы бағдарғыларымен және көршілес елдердің бәсекелес шетелдік кеме қатынасы компанияларымен қатаң бәсеке жағдайында, әлемдік тауар нарықтарының тез өзгертін және болжауы қиынға түсетін жағдайда жұмыс істейтінін есепке алу қажет.

Осыны негізге ала отырып, отандық теңіз көлігінің мынадай негізгі проблемаларын атап өтуге болады:

1. Қазіргі уақытта теңіз порттары бағытындағы бағыттардың тартылымдылығы баламалы бағыттарға қарағанда шамалы, ұлттық теңіз сауда флоты каспий маңындағы мемлекеттердің кеме қатынасы компанияларына бәсекелес емес.

2. Қазақстан Республикасында мұнайды өндіру мен бөлудің ұзақ мерзімді болжамды теңгерімі негізінде көмірсутегін тасымалдау кезіндегі негізгі басымдылық құбыр көлігіне беріледі. Жаңа экспорттық құбыр жүйелерін дамыту 2006 - 2010 жылдары Ақтау порты арқылы жіберілетін мұнай көлемінің айтарлықтай төмендеуіне әкеледі. Теңіз көлігін құбыр көлігімен бірге қазақстандық шикізатты тасымалдаудың негізгі арнасы ретінде қарау қажет.

3. Сервистік инфрақұрылымның, оның ішінде кемелерге, кеме механизмдері мен жабдыққа техникалық қызмет көрсету және оларды жөндеу жөніндегі кеме жөндеу базасының жоқтығы. Көмірсутегі шикізатын барлау жөніндегі жұмыстар

жүргізілетін Каспий теңізінің қазақстандық секторында 150-ден астам кеме жұмыс істейді. Қазақстандық кеме жөндеу базасын құру отандық және шетелдік кемелерге халықаралық стандарттар деңгейінде қызмет көрсетуді қамтамасыз етеді және Қазақстан Республикасы теңіз көлігі қызметтерінің аясын кеңейтеді.

Бұрын аталған сервистік инфрақұрылымды құру Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2004 жылғы 13 шілдедегі N 763 қаулысымен бекітілген Ұлттық теңіз сауда флотын құрудың 2004 - 2006 жылдарға арналған бағдарламада көзделген. Алайда, қаржы ресурстарының болмауы мен Құрық портының дамымауы оларды іске асыруды кейінірек кезеңге ауыстыру қажеттілігіне соқтырды.

4. Каспий теңізінің қазақстандық секторында теңізде жүзу қауіпсіздігін қамтамасыз ету мен қоршаған ортаны қорғаудың кешенді жүйесінің жоқтығы.

5. Теңіз тасымалына барлық қатысушылардың өзара қарым-қатынастарын регламенттеу және кеме қатынасының қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында бірқатар халықаралық теңіз конвенцияларына қосылу және сауда мақсатында теңізде жүзу саласындағы нормативтік құқықтық базаны жетілдіру жөнінде шаралар қабылдау қажет.

6. Кадр тапшылығы. Теңіз порттары мен теңіз сауда флотының қызметі үшін кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесін құру жөнінде шаралар кешенін одан әрі қабылдау қажет.

Теңіз көлігінің тиімді жұмысын және оны дамытудың жоғары қарқынын қамтамасыз ету мақсатында жоғарыда көрсетілген проблемаларды шешу маңызды болып табылады.

#### **4. Бағдарламаның мақсаты мен міндеттері**

Бағдарлама 2006 - 2012 жылдар кезеңін қамтиды. Ұлттық теңіз көлігін дамыту көлік қызметтерінің қажетті көлемін қамтамасыз ету жөніндегі негізгі бағыттардың бірі болып отыр.

Бағдарлама мақсаты: елдің экспорттық-импорттық, каботаждық және транзиттік жүк тасымалдарына қажеттіліктерін толық көлемде қамтамасыз ететін және қазіргі заманғы техникалық базаға ие қазіргі заманғы жоғары технологиялық теңіз көлігін құру.

Осы бағдарламаның мақсатына қол жеткізу үшін мынадай міндеттерді шешу қажет:

халықаралық нормалардың талаптарына сәйкес келетін порт және сервистік инфрақұрылымды дамыту және бәсекеге қабілетті жаңасын құру;

білікті менеджменті мен персоналы және флотты Каспий теңізінде де, әлемдік су жүйесінің өзге де бассейндерінде тиімді пайдалану перспективасы бар қазіргі заманғы және бәсекеге қабілетті флотты құру арқылы ұлттық сауда

ф л о т ы н                      о д а н                      ә р і                      д а м ы т у ;

халықаралық конвенциялар мен келісімдерге одан әрі қосылуға, ұлттық заңнаманың көршілес мемлекеттердің заңнамасымен үйлестіруге, теңіз тасымалы процесіне қатысушылардың құқықтық қарым-қатынастарын тиісті реттеу және теңізде жүзу қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында нормативтік құқықтық кесімдерді қабылдауға бағытталған теңіз көлігі саласындағы нормативтік құқықтық базаны жетілдіру;

Каспий теңізінің қазақстандық секторында теңізде жүзу қауіпсіздігін және қоршаған ортаны қорғауды қамтамасыз етудің кешенді жүйесін құру; теңіз көлігі саласында кадрларды даярлау, қайта даярлау және олардың біліктілігін арттыру жүйесін құру жөнінде шаралар кешенін қабылдау; теңіз көлігін қажетті мемлекеттік қолдау шараларымен ынталандыру.

Бағдарламаны іске асыру барысында жекелеген белгіленген іс-шаралардың да , тұтастай алғанда бүкіл Бағдарламаның да барынша тиімділігіне:

бағдарламалық іс-шараларды орындауға арналған шығындарды оңтайландыру ;

теңіз көлігін дамыту жөніндегі шаралардың дәйектілігін белгілеу; бағдарламалық іс-шараларды қаржыландырудың анағұрлым ұтымды және тиімді схемаларын пайдалану есебінен қол жеткізу жоспарланып отыр.

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

Бағдарламаны іске асыру екі кезеңмен жүзеге асырылады.

**I-кезең: 2006 - 2008 жылдар**

Бағдарламаны іске асырудың бірінші кезеңі ішінде теңіз көлігін дамыту саласындағы негізгі басымдықтар мынадай бағыттар болып табылады:

Каспий теңізінің қазақстандық секторын игерудің мемлекеттік бағдарламасын іске асыруды ескере отырып, порттардың өндірістік қуатын жүктерді қайта тиеудің болжанған өсуін қамтамасыз ететін деңгейге дейін кеңейту жөніндегі бірінші кезең жұмыстарын аяқтау;

теңіз порттарында кемелер қозғалысын басқару жүйелерін және теңіз порттарында құтқару операцияларын басқару жүйелерін құру;

шикі мұнайды және мұнай өнімдерін, сусымалы және үйінді жүктерді тасымалдауға арналған кемелерді, сондай-ақ қосалқы флот кемелерін жеке меншікке сатып алуды және жасауды қоса алғандағы ұлттық теңіз сауда флотын дамыту ;

меншікті қызмет көрсету және жөндеу кәсіпорындарын дамыту үшін жағдайлар жасау ;

халықаралық конвенциялардың талаптарына сәйкес білікті кадрлар даярлау

үшін теңіз оқу-тренажерлық орталығын құру;

Каспий теңізінің қазақстандық секторы қоршаған ортасы жай-күйіне теңіз көлігінің әсер ету мониторинг жүйесін енгізу.

## **II-кезең: 2009 - 2012 жылдар**

Теңіз көлігі саласының теңдестірілген қызметін және қойылған міндеттерді іске асыруды қамтамасыз ету мақсатында дамудың негізі бағыттары мыналар болып табылады:

теңіз порттарының өндірістік қуаттарын кезең-кезеңімен жүктерді қайта тиеудің болжанған өсу деңгейіне жеткізе отырып кеңейту және жаңғырту жөніндегі жұмыстарды аяқтау;

бәсекеге қабілетті қазақстандық теңіз сауда флотын құру;

Каспий теңізінің қазақстандық секторында кемелер қозғалысын және құтқару операцияларын басқарудың өңірлік жүйесін құру;

Каспий бойынша жүзетін ұлттық теңіз флоты және басқа да сауда кемелеріне қызмет көрсету үшін кеме жасау және кеме жөндеу объектілерін дамыту;

теңіз көлігі саласының кадрларын даярлау және біліктілігін арттыруды тәжірибелік қамтамасыз ету;

теңіз ортасына бақыланбайтын әсер етулерді болдырмау үшін ISO 14001:2004 халықаралық стандартына сәйкес теңіз көлігі объектілерінде қоршаған ортаны басқару жүйесін енгізу;

теңіз көлігі қалдықтарымен қоршаған ортаны ластауды болдырмау жүйесін енгізу.

### **5.1. Теңіз портының инфрақұрылымын дамыту**

Порт инфрақұрылымының жаңасын құру және қолданыстағысын жаңғырту көлік секторын, атап айтқанда теңіз тасымалын дамыту ісінің аса маңызды бөлігі болып табылады. Үкіметтің 2004 - 2005 жылдар ішінде қабылданған хаттамалық шешімдеріне сәйкес қолданыстағы Ақтау, Баутино теңіз порттарын және жаңадан құрылып жатқан Құрық портын дамыту перспективалары белгіленген.

#### **Ақтау порты**

Барлық қажетті көлік коммуникациялары және жүктердің кез келген түрлерін өңдеуге мүмкіндік беретін инфрақұрылымы бар Ақтау теңіз сауда порты экспорттық-импорттық және транзиттік жүктерді тасымалдауға қатысу үшін анағұрлым перспективті порт болып табылады.

Порттың 2005 жылғы жағдай бойынша қолданыстағы өндірістік қуаты жобалық қуатқа жетті. Осыған байланысты қазіргі аумағының шеңберінде инфрақұрылымды жетілдірумен бірге портты солтүстік бағытта кеңейтіп, одан әрі дамыту қажеттілігі туындап отыр.

Жаңа гавань шеңберінде порт терминалдары мен қорғау гидрокұрылыстарын сала отырып, Ақтау теңіз сауда портының өндірістік аумағын кеңейту оны қайта жаңартудың екінші кезеңі шеңберінде іске асыруға жоспарланған. Порт аумағының жалпы ауданы 81,722 га құрайды және ол "Ақтау халықаралық теңіз сауда порты" РМК-ның шаруашылық жүргізуінде.

Ақтау портын Солтүстік бағытта дамыту жобасын жылдам іске асыру үшін қолайлы инвестициялық жағдайлар жасауға "Ақтау теңіз порты" арнайы экономикалық аймағы да ықпал ететін болады.

Жобалау, салу және пайдалануға беруді ескерумен 2006 - 2008 жылдар кезеңінде құрылыс жұмыстарын жүргізу көзделіп отыр. Жобаның жалпы құны 32,7 млрд. теңгені құрайды. Ақтау теңіз портын кеңейту мұнай құю жүктерін ауыстырып тиеудің жыл сайынғы көлемін 20 млн. тоннаға дейін және құрғақ жүктерді 3 млн. тоннаға дейін ұлғайтуға мүмкіндік береді.

Жобаны іске асыру мемлекеттік-жекеменшік серіктестік қағидатын қолдануды көздейді және ол Ақтау порты базасында көліктік-логистикалық орталықты құруға ықпал етеді.

Жобаны іске асырудың көрсетілген моделі Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясының негізгі қағидаттарының біріне сәйкес, сол қағидат бойынша теңіз порттарын салу және оларға техникалық қызмет көрсету, негізінде, жекеменшік секторының жауапкершілігі аясына кіретін болады, өз кезегінде жалпы пайдаланымдағы теңіз инфрақұрылымы мемлекет жауапкершілігінің аясында болады, бұл ретте шығындар, мүмкіндігінше, порт алымдары есебінен және кеме иелері мен стивидорлық компаниялармен жасалған шарттардың негізінде өтелетін болады.

### **Б а у т и н о      п о р т ы**

Қазақстанның мұнайгаз секторында өндірулерді жандандыру, шельфтегі перспективті кен орнын өндіру жөніндегі жобаларды қоса алғанда, сондай-ақ жапсарлас инфрақұрылымды дамыту Баутино порты арқылы жүктерді ауыстырып тиеу көлемін және кеме қатынасы қарқындылығын одан әрі ұлғайтуға ықпал етеді. Баутино портының инфрақұрылымдық дамуы шельфте жасанды аралдарды құру үшін мұнай жабдығы мен құрылыс материалдарын жөнелту жөніндегі бункерлік база мен терминалдарды құруды көздейді.

Порт бағытында Маңғыстау - Баутино темір жол желісін салу жобасының перспективті іске асырылуымен шельфтегі операцияларды қамтамасыз етуді де, халықаралық қатынаста жүктерді қайта өңдеуді ұйымдастыруды да көздейтін жүк ағынының кең спектріне қол жеткізу қамтамасыз етіледі.

2003 - 2005 жылдары "Ақтау халықаралық теңіз сауда порты" РМК "Баутино жүк ауданы" филиалы үшін сомасы 305 млн. теңгеден астам тиеу-түсіру техникасын, оның ішінде жүк көтергіштігі 16132 тонна порталдық кран мен



порталдық тиегіштерді сатып алды.

Баутино жүк ауданының порт инфрақұрылымын одан әрі жаңғырту мақсатында құны шамамен 3 млрд. теңге жұмыстарды жүргізуді көздейтін "Баутино жүк ауданын кеңейту" жобасының техника-экономикалық негіздемесі әзірленді.

Қажетті жұмыстарды жүргізу сызбасы мынадай іс-шараларды жүргізуді көздейді:

- 1) аумақты суға батқан кемелерден тазарту;
- 2) түбін тереңдету жұмыстарын жүргізу;
- 3) сусымалы және бас жүктер үшін айлақ салу, сондай-ақ жолаушылар айлағын салу;
- 4) теңіз портының әкімшілік ғимаратын және қоймалық үй-жайларды салу.

Теңізде жүзу қауіпсіздігін арттыру мақсатында 2006 - 2007 жылдарда Түпқараған шығанағында Кемелер қозғалысын басқару жүйесі құрылады.

Баутино портын кешенді дамыту жөніндегі шараларды іске асыруға жағалау маңындағы жер учаскелерінің меншік нысандары әртүрлі бірнеше меншік иелерінің бар болуы қиындық туғызып отыр. Осыған байланысты, Баутино портын одан әрі дамыту мақсатында оны игерудің кешенді бағдарламасын әзірлеу қажет.

### **Қ ұ р ы қ            п о р т ы**

Құрық портын дамыту Қазақстанның "Баку - Тбилиси - Джейхан" жобасына қатысуына бағдарланған ірі мұнай құю терминалдарының бірі болып табылатын, мұнайды қайта тиеу және сақтау бойынша мамандандырылған терминал құруды көздейді.

Мұнай құю терминалы резервтік паркті және ірі салмақты танкерлерге қызмет көрсетуге арналған шығару айлақтарын қамтиды. Құрық порты ауданындағы осындай кемелердің өтуі үшін қажетті тереңдіктер жағалаудан үштен алты километр қашықтықта орналасқан.

Осы ауданды кешенді дамыту мақсатында Каспий мұнай шельфінде теңіз операцияларын қолдау үшін қажетті бірқатар өндірістік объектілер орналастыру болжанып оты. Теңіз мұнай операцияларын қолдау базасы, металл құрылымын өндіру бойынша зауыт, кеме салу - кеме жөндеу базасы, мұнай және газ дайындау жөніндегі кешен және басқа да қосалқы объектілер салынады.

Бұдан басқа кірме жолдарды, сумен қамтамасыз етуді, отын газымен қамтамасыз етуді, электрмен қамтамасыз етуді, қоймаларды қоса алғанда, жапсарлас инфрақұрылымдық объектілерді құру талап етіледі.

Құрық портында инфрақұрылымды құру 70,3 млрд. теңге мөлшерінде бағаланады. Дамыту жобасын әзірлеуді мұнай өндіру компанияларымен бірлесіп "Қазмұнайгаз" ҰК" АҚ жүзеге асырады.

Орта мерзімдік перспективада мемлекеттік порттық қадағалауды белгіленген тәртіппен жүзеге асыру және теңізде жүзу қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін порттық теңіз әкімшілігі құрылатын болады.

Теңізде жүзу қауіпсіздігін арттыру мақсатында 2007 - 2009 жылдарда А.Бекович-Черкасский шығанағында Кемелер қозғалысын басқару жүйесі құрылатын болады.

## **5.2. Теңіз сауда флотын дамыту**

Теңіз көлігімен тасымалдануға жататын мұнай құю және құрғақ жүктер көлемінің артуы жөніндегі болжамды деректерге сәйкес отандық сауда флотының одан әрі дамуы көзделуде.

### **Т а н к е р л і к ф л о т**

Қазіргі уақытта "Қазақтеңізкөлікфлоты" компаниясы пайдаланатын танкерлік флот мұнайды Ақтау - Махачкала және Ақтау - Баку бағыттарында жылына 3 млн. тонна көлемінде тасымалдауды қамтамасыз етуге қабілетті. Нека порты бағытында мұнай иран порттарына жоғары танкерлердің кіру бойынша жүк көтергіштігі шектеулерге байланысты жүк көтергіштігі 5 мың тоннаға дейінгі кемелермен тасымалданады.

Танкерлік флотты одан әрі қалыптастыру кезінде транс каспийлік көліктік жүйе шеңберінде мұнайды тораптық тасымалдауды жүзеге асыру үшін ірі салмақты мұнай құю кемелерін пайдалану мүмкіндігі көзделуде. Тасымалдардың ең аз өзіндік құнын қамтамасыз ететін ірі салмақты танкерлердің оңтайлы типтерін айқындау үшін мұндай кемелерді жасау, жеткізу және техникалық қызмет көрсету мәселелерін пысықтай отырып зерттеулер жүргізу қажет. Ірі салмақты танкерді жасаудың болжамды құны 6-6,7 млрд. теңгені құрайды. Жылына 20 млн. тонна мұнайды тасымалдау үшін қажетті кемелер саны - 5 бірлік. Тиісінше, ірі салмақты танкерлік флотты құру бағдарламасы бойынша қаржы көлемі 33,2 млрд. теңгені құрауы мүмкін.

### **Қ ұ р ғ а қ ж ү к ф л о т ы**

Ақтау порты арқылы құрғақ жүктерді қайта тиеу бойынша болжамдық деректер негізінде құрғақ жүк флотын құру жоспарланып отыр. Құрғақ жүк кемелерін жасау және сатып алу саясаты каспий маңы мемлекеттерінің нақты жүк базасы және порттық инфрақұрылымының өндірістік қуаттылығы әлеуетін есепке алып жүзеге асырылатын болады. Екі құрғақ жүк кемесін жасау және сатып алу жоспарланып отыр. Бұл мақсаттарға 2,4 млрд. теңге шығыны болжанып отыр.

Жолаушылар жүк тасымалы артқан жағдайда паромдарды салу және сатып алу туралы мәселе қаралатын болады.

## Теңіз операцияларын қамтамасыз ету флоты

Каспий теңізінің қазақстандық секторы жер қойнауын 2006 - 2012 жылдарда игеру жөніндегі жоспарларға сәйкес теңіз кен орындарын игеру орындарына бағытталған жүк ағынының өсуі күтілуде.

Жасанды аралдарды жасау үшін қажетті тас жынысының жылдық орташа көлемі 1 млн-нан 2 млн. тоннаға дейін болуы мүмкін. Жекелеген кезеңдерде, жұмыстар қарқындағанда бұл көлемнің жылына 4 млн. тоннаға дейін артуы мүмкін.

Каспий теңізі қазақстандық секторының жағалаулық белдеуін дамытудың кешенді жоспарына сәйкес, теңіз операцияларын қамтамасыз ету флотының кемелеріне қосымша жылдық қажеттілік 2006 жылдан бастап 2012 жылға дейін шамамен 147 бірлікке жетеді.

Кеме типі/Жылдар	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1	2	3	4	5	6	7	8
Бұрғылауға арналған жабдықтау баржасы (таяз жүзетін)	1	4	8	14	19	24	25
Бұрғылау жабдықтарын тасымалдауға арналған баржалар	-	4	2	1	9	6	8
Монтаждық баржалар (крандық таяз жүзетін)	-	1	2	-	7	6	6
Технологиялық баржалар	-	1	3	3	9	10	10
Тіркеп сүйрегіштер	1	2	4	7	10	12	12
Терең жүзетін жабдықтау кемесі	-	-	-	-	-	-	5
Бұрғылау жабдықтарын тасымалдауға арналған кемелер	-	-	-	-	-	-	2
Терең жүзетін крандық кемелер	-	-	-	-	-	-	2
Аралдарды салуға арналған көліктік баржалар	8	13	26	37	25	25	18
Көліктік баржаларға арналған тіркеп сүйрегіштер	8	13	26	37	25	25	18
Құбыр төсейтін кемелер және баржалар	2	2	4	8	8	12	10
Құбыр тасымалдайтын кемелер және баржалар	2	2	4	8	8	12	10
Танкерлік баржалар	1	1	1	1	4	5	7
Жолаушы кемелері	1	1	1	1	4	5	7
МНМС	-	-	-	-	2	2	2
Құтқару кемелері	-	-	-	-	-	1	1
Өрт сөндіру кемелері	-	-	-	-	2	2	2
<b>Флот бірлігі барлығы</b>	<b>24</b>	<b>44</b>	<b>81</b>	<b>117</b>	<b>132</b>	<b>147</b>	<b>145</b>

Ұлттық теңіз кеме қатынасы компаниясының теңіз операцияларын қамтамасыз ету флотының құрамы жүк базасынан, кемелердің әмбебаптығы мен өтімділігінен, Каспий теңізінің және жүзу ауданының географиялық ерекшеліктерінен, басқа компаниялардың флот құрамынан қалыптасатын болады .

"Қазақтеңізкөлікфлоты" ҰТКҚК" АҚ меншікті теңіз операцияларын қамтамасыз ету флотын дамытудың бастапқы кезеңінде баржа-алаңшаны, трюмдық баржаларды, бункерлік кемелерді, таяз шөгетін мұздық класты тіркеп сүйрегіштерді, буксерлер-құтқарғыштарды, вахталық ауысымды жеткізу кемелерін, өрт сөндіру кемелерін, льялды және фекальды суларды жинауға арналған кемелерді, зерттеу кемелерін (гидрографиялық), мұнай қоқысын жинаушыларды иемденуді жоспарлап отыр.

Флоттың сандық және сапалық құрамын анықтау кезінде шельфті кен орындарын қазудың қолда бар технологиялары негізге алынады. Теңіз операцияларын қамтамасыз етудің отандық флотын дамытудың бастапқы кезеңінде негізінен көліктік қызметтерді жүзеге асыру болжанып отыр, ал құбыр төсейтін кемелер, жерснарядтар, кабель төсегіш кемелер үлгісіндегі меншікті бірегей объектілерді салу жекелеген жобаларды іске асыру шеңберінде қ а р а л а т ы н б о л а д ы .

Теңіз операцияларын қамтамасыз ету флотын дамытуға барлығы жыл сайын 3 -3,6 млрд. теңге көлеміндегі сома жұмсалады.

### **5.3. Теңіз көлігінің қосалқы инфрақұрылымын дамыту**

#### **5.3.1. Кеме жөндеу өндірісін құру**

Каспий теңізінің қазақстандық секторында зерттеу және игеру бойынша жұмыстар көлемінің қарқынды өсуі алдағы жылдарда жұмыс жасайтын кемелер санын және сонымен байланысты қызмет көрсету нарығының артуын көздейді.

Каспий бассейніндегі кеме жөндеу базалары Ресей, Әзірбайжан және Иран аумақтарында орналасқан, онда 20-дан аса кеме жасау және кеме жөндеу кәсіпорындары өз қызметін жүзеге асыруда. Негізінен олардың қызметі кеме жөндеу жұмыстары өндірісінен, шельфтік жұмыстарды қамтамасыз етуге арналған әртүрлі класты және мақсаттағы кемелерді жасау және қызмет көрсетуден, өнеркәсіп объектілері үшін болат құрылымдар өндірісінен тұрады.

Қазіргі уақытта Қазақстанның каспийлік өңірінде Атырау қаласында орналасқан тек бір "Кемежөндеуші" кеме жөндеу кәсіпорны бар. Қанағаттанарлықсыз өндірістік-экономикалық жағдай, жиі тоқтап тұруы және аз санды құрамы (75 адам) осы кәсіпорында кеме жөндеуді жоспарлау болашағының әлсіз екенін көрсетеді.

Қазақстан екі "Ер-Сай Каспиан Контрактор" және "Keppel Kazakhstan" өндірістік алаңшасының құрылысы жүргізілуде. Теңіз операцияларын қамтамасыз ету үшін теңіз платформаларының металл құрылымдарын жинау жөніндегі жұмыстар өндірістік алаңшалардағы жұмыстарының негізгі түрі болады және кеме жөндеу жұмыстарын орындау көзделмеген.

Қазақстанда жұмыс істейтін кемелерді жөндеу мәселелерін шешу қажеттілігін негізге ала отырып А.Бекович-Черкасский шығанағы жағалауындағы Құрық порты ауданындағы кеме жөндеу зауытын салу нұсқасы қаралуы мүмкін. Толқыннан табиғи қорғалған және тереңдігі 5,5 метрге дейінгі шығанақ айдыны кеме жасау және кеме жөндеу зауытын орналастыруға ыңғайлы және ұтымды орын болып табылады.

2006 жылғы 1 қаңтардағы жағдай бойынша Ақтау және Баутино порттарында Каспий теңізі айдынында әртүрлі жұмыстарға тартылған 100-ден аса кеме ( зерттеу кемелері, тіркеп сүйрегіштер, жүзбелі бұрғылау қондырғылары, балық аулайтын, мұнай құю танкерлері, құрғақ жүк кемелері, жолаушы кемелері) тіркелген. Каспий теңізінің қазақстандық секторының мұндай кен орындарын қазу жөніндегі жұмыстар көлемінің өсуі салдарынан жақын арада кемелер саны айтарлықтай өсуі мүмкін.

Бекітілген нормативтерге сәйкес әрбір кеме жоспарлы инспекциядан және әрбір бес жыл сайын жөндеуден, сондай-ақ жоспарлы инспекция мен жөндеу арасында аралық инспекциядан өтуі тиіс.

Осылайша, Қазақстанда кеме жөндеу зауытын салу үшін барлық алғышарттар бар. Кеме жөндеу кешені бойынша инвестициялар шамамен 4,8 млрд. теңгені құрайды.

### **5.3.2. Теңізде жүзу қауіпсіздігін және қоршаған ортаны қорғауды қамтамасыз ету жүйесін құру**

Ұлттық теңіз сауда флотын, теңіз порттық және сервистік инфрақұрылымын дамыту Теңізде адам өмірін қорғау жөніндегі халықаралық конвенция (СОЛАС-74), Теңізшілерді даярлау мен оларға диплом беру және олардың вахтада болуы туралы халықаралық конвенция (ПДМНВ-95) және Кемелердің қауіпсіз пайдаланылуын басқару және ластануын болдырмау жөніндегі халықаралық кодексі (МКУБ) талаптарына сәйкес теңізде жүзу қауіпсіздігін қамтамасыз ету және қоршаған ортаны қорғау бойынша іс-шараларды міндетті сақтаумен жүзеге асырылуы қажет.

Каспий теңізінің қазақстандық секторында теңізде адам өмірі қауіпсіздігін, кеме жүргізудің қауіпсіздігін және тиімділігін, іргелес жағалаулық аудандарда және жұмыс жүргізу орындарында қоршаған ортасын кеме қатынасының мүмкін жағымсыз әсерінен қорғауды қамтамасыз ету міндеттерін шешу үшін:

- 1) Түпқараған шығанағындағы КҚБЖ-дан, Ақтау порты КҚБЖ-дан,

А.Бекович-Черкасский шығанағындағы КҚБЖ-дан, Жайық-Каспий бассейніндегі КҚБЖ-дан және көмірсутекті шикізатты игеру аудандарында орналасқан жергілікті КҚБЖ-дан тұратын кемелер қозғалысын басқарудың аймақтық жүйесін (КҚБАЖ);

2) өзінің құрамына Ақтау портында орналасқан құтқару операцияларын басқару жүйесін (ҚОБЖ), Баутино, Құрық, Атырау порттарында орналасқан құтқару операцияларын басқарудың локалдық жүйесін және Каспий теңізінің қазақстандық жағалауы бойынша 30 км қашықтықта біркелкі орналасқан ретрансляциялық пункттерді қамтитын құтқару операцияларын басқарудың өңірлік жүйесін (ҚОБӨЖ) құру қажет.

Теңіз көлігінде қоршаған ортаны қорғау жүйесін құру үшін: Каспий теңізінің қазақстандық секторы қоршаған ортасының жай-күйіне теңіз көлігінің әсер ету мониторингін;

ISO 14001:2004 халықаралық стандартына сәйкес теңіз көлігі объектілерінде қоршаған ортаны басқару жүйесін;

теңіз көлігі қалдықтарымен қоршаған ортаны ластауды болдырмау жүйесін енгізу қажет.

КҚБАЖ құрған кезде кемелердің кез-келген ту астында жүзуі үшін тең жағдайлар мен мүмкіндіктер қамтамасыз етіледі, яғни халықаралық кеме қатынасын қамтамасыз ету үшін қажетті жағдайлар жасалады. Басқару сондай-ақ балық аулау өндірісіне де және қызметтік - қосалқы флотқа да қолданылатын болады.

Теңізге мұнай және мұнай өнімдерінің құйылуымен байланысты төтенше жағдайларда КҚБЖ-дан ақпарат қоршаған ортаны қорғау органдарына жедел жеткізілуі тиіс.

КҚБАЖ алдағы уақытта дамыту және жаңғыртуды қамтамасыз ету мақсатында оны Каспий теңізінің қазақстандық секторындағы кемелерді және порттық құрылғыларды қорғау және қазақстандық әскери ұйымдастыру-техникалық жағдайды бақылау элементтерімен сәйкес келетін "ашық" жүйе түрінде құру болжанып отыр.

КҚБАЖ қазіргі заманғы құрылғылармен жабдықтау үшін шамамен 3121 млн. теңге инвестиция қажет, соның ішінде:

Ақтау портындағы КҚБАЖ - 500 млн. теңге;

Түпқараған шығанағындағы КҚБАЖ - 321 млн. теңге;

А.Бекович-Черкасский шығанағында КҚБАЖ - 400 млн. теңге;

Орал-Каспий бассейніндегі КҚБАЖ - 400 млн. теңге;

мұнай игеру аудандарында орналасқан жергілікті КҚБАЖ - 1500 млн. теңге.

Каспий теңізінің қазақстандық секторында ҚОБӨЖ құруды Теңізде адам өмірін қорғау жөніндегі халықаралық конвенция (СОЛАС-74) талаптарына

сәйкес, Ақтау, Баутино Құрық және Атырау порттарындағы құтқару операцияларын басқару жүйесін, сондай-ақ Каспий теңізінде Апат кезінде ауқымды теңіз байланыс жүйесін (ААТБЖ) құруын және қызмет істеуін қамтамасыз ететін байланыс құрылғысымен ретрансляциялық пункттерді қамтып жүзеге асыру қажет. ААТБЖ құралдарымен құтқару қызметтерінің кемелермен жедел байланысы адамдарды, кемелерді құтқару және авария шығындарын жою бойынша операцияларды тиімді жүргізуді қамтамасыз етеді.

Каспий теңізінің қазақстандық секторында құтқару операцияларын басқарудың өңірлік жүйесін қазіргі заманғы құрылғылармен жабдықтауға шамамен 5040 млн. теңге қаржы қажет, соның ішінде:

Ақтау портының ҚОБЖ - 1800 млн. теңге;

Баутино, Құрық және Атырау портының ҚОБЖ - 720 млн. теңге;

Каспий теңізінің қазақстандық жағалауы бойынша 30 км қашықтықта біркелкі орналасқан ретрансляциялық пункттер - 720 млн. теңге;

сенсорлық кіші жүйе мен коммуникациялық инфрақұрылым - 1800 млн. теңге

#### **5.4. Теңіз көлігінің қажеттілігін кадрлық қамтамасыз ету жүйесін құру**

Теңіз көлігі саласында мамандардың тапшылығы Қазақстан Республикасындағы кеме қатынасы компанияларының және теңіз порттарының қызметтеріне едәуір деңгейде әсер етеді. Осыған байланысты отандық теңіз флотын дамыту үшін басты мәселелердің бірі кадрлық қамтамасыз ету жүйесін құру болып табылады.

Теңіз мамандарын даярлау және қайта даярлау:

Тынышпаев атындағы Көлік және коммуникациялар академиясының, Әскери-теңіз академиясының және Семей көлік колледжінің және басқа да салалық оқу орындарының базасында жаңа мамандықтар енгізу және теңіз мамандықтары бойынша оқыту;

теңіз мамандықтары бойынша мамандар даярлауға арналған мемлекеттік тапсырысты (мемлекеттік білім беру гранттары) ұлғайту, оқытуды кредиттеу тетіктерін пайдалану;

кеме қатынасы компанияларының жүзу құрамын даярлаудан және қайта даярлаудан өткізу үшін теңіз оқу-тренажерлық орталығын құру;

қазақстандық мамандардың үкіметаралық келісімдер негізінде, сондай-ақ шаруашылық жүргізуші субъектілердің қаражаты есебінен шетелдің теңіз оқу орындарында оқуын өткізу жолымен іске асырылатын болады.

Көрсетілген іс-шараларды іске асырғанға дейін жүзу құрамы кадрларын даярлау ТМД мемлекеттерінің оқу орындарында жүзеге асырылуы мүмкін. Ең

қолайлы жолының бірі Астрахань қаласының оқу орындарында оқыту болып табылады. Бұл Каспий өңіріндегі жалпы мойындалған құжат беруге құқығы бар сертификатталған жалғыз оқу орны. Астрахань қаласында Энергетика және көліктің теңіз технологиялар институты орналасқан, оны бітірушілер "Кемелік энергетикалық құрылғыларды пайдалану" мамандығы бойынша инженер-механиктер, "Кемелік электр жабдықтарын және автоматика құралдарын пайдалану" мамандығы бойынша инженер-электр механигі, "Кеме жасау" мамандығы бойынша инженер-кеме жасаушы дипломдарын алады. Оқу мерзімі - 5 жыл.

Астрахань теңіз колледжі "Теңіздік кеме жүргізу", "Көліктік энергетикалық құрылғыларды пайдалану", "Кеме жасау" мамандықтары бойынша оқытуды жүзеге асырады. Оқу мерзімі - 3 жыл.

Кемелердің командалық жүзу құрамын, сондай-ақ флотты техникалық пайдалануды және теңізде жүзу қауіпсіздігін қамтамасыз ететін жағалаулық құрылымдардың қызметкерлерін Санкт-Петербург қаласында даярлау және оқыту жоспарланып отыр.

С.О.Макаров атындағы мемлекеттік теңіз академиясы 6 факультетте теңіз көлігі үшін кадрлар даярлауды жүзеге асырады, олардың ішінде кеме жүргізуші, кеме механикалық, электр механикалық, радиотехникалық факультеттері қазақстандық кадрларды оқыту үшін неғұрлым қолайлы; Оқу мерзімі 5 - 6 жыл.

Санкт-Петербург мемлекеттік теңіз техникалық университеті жобалау, теңіз кемелерін салу және техникалық пайдалану жөніндегі теңіз инженер-мамандарын дайындайды. Оқу мерзімі - 5 жыл.

### **Теңіз мамандықтары бойынша мамандарға орташа жылдық қажеттілік**

р/с N №	Атауы	қажеттілік, (адам)		Барлығы, (адам)
танкер	буксир			
1	2	3	4	5
1.	Капитан	6	6	12
2.	Аға көмекші	6	6	12
3.	2 көмекші	6	6	12
4.	3 көмекші	6	-	6
5.	Аға механик	6	6	12
6.	2 көмекші	6	6	12
7.	3 көмекші	-	6	6
8.	Электр механигі	6	6	12
9.	Моторшы	6	6	12
10.	Боцман	6	6	12
11.	Донкерман	6	-	6



12.	Теңізші	12	12	24
13.	Аспаз	6	6	12
	<b>Барлығы</b>	78	72	150

### ТМД оқу орындарында оқу қажеттілігі

р/с N №	Оқу орнының атауы	Мамандық	Қажеттілік (адам)	Оқу мерзімі (жылдар)
1	2	3	4	5
1.	С.О. Макаров атындағы мемлекеттік теңіз академиясы, Санкт-Петербург қаласы	Инженер-кеме жүргізуші	20	2006-2011
		Инженер-механик	20	2006-2011
		Инженер-радиотехник	10	2006-2011
2.	Санкт-Петербург мемлекеттік теңіз техникалық университеті	Инженер-кеме жасаушы	10	2006-2011
3.	Астрахань мемлекеттік техникалық университеті	Инженер-кеме жүргізуші	64	2006-2011
		Инженер-механик	40	2006-2011
		Инженер-электр механигі	24	2006-2011
		Инженер-кеме жасаушы	5	2006-2011
4.	Астрахань теңіз колледжі	Кеме жүргізуші	70	2006 - 2009
		моторшы	40	2006 - 2009
		Кеме салушы Кеме жөндеуші	10	2006 - 2009

Ұлттық теңіз сауда флоты қажеттілігін қамтамасыз ететін кадрлық жүйені құру бойынша іс шараларды орындауға бастапқы кезеңде 608 млн. теңге көлемінде қаражат бөлінуі қажет.

### 5.5. Сауда мақсатында теңізде жүзу саласындағы нормативтік құқықтық базаны жетілдіру

Теңіз көлігінің жұмыс істеуі тасымал процесіне барлық қатысушылардың өзара қатынасын реттейтін нормативтік құқықтық базаның жасалуы мен оның үйлесімділігіне, сондай-ақ сауда мақсатында теңізде жүзу саласындағы халықаралық ынтымақтастыққа байланысты болады.

Қазақстан теңіз көлігі саласында 9 халықаралық конвенцияға қосылды, атап айтқанда :

- 1) 1966 жылғы Жүк таңбасы туралы халықаралық конвенцияға;
- 2) 1969 жылғы Мұнаймен ластанудан болған залал үшін азаматтық жауапкершілік туралы конвенцияға;
- 3) 1969 жылғы Кемелерді өлшеу жөніндегі халықаралық конвенцияға;
- 4) 1972 жылғы Теңізде кемелер соқтығысының алдын алудың халықаралық ережелері туралы конвенцияға;
- 5) 1972 жылғы Қауіпсіз контейнерлер жөніндегі конвенцияға;
- 6) 1973 жылғы Кемелердің ластануын болдырмау жөніндегі халықаралық конвенцияға ;

7) 1974 жылғы Теңізде адам өмірін қорғау жөніндегі халықаралық конвенцияға ;

8) 1978 жылғы Теңізшілердің даярлығы мен оларға диплом беру және вахтада болуы туралы халықаралық конвенцияға ;

9) 1948 жылғы Халықаралық теңіз ұйымы туралы конвенцияға.

Сонымен бірге теңіз көлігінің қызметін, теңізде жүзу қауіпсіздігін, табиғат қорғау іс-шараларын және басқаларын регламенттейтін бірқатар нормативтік актілер әзірлеу және қабылдау қажет. Теңіз көлігі саласында нормативтік құқықтық кесімдерді әзірлеу жөніндегі іс-шараларды жүргізуге 122,0 млн. теңге сомасында қаржы бөліну қажет.

## 5.6. Теңіз көлігін дамытуды қолдау шаралары

Теңіз көлігінің қызметін ынталандыру мемлекеттік реттеу шаралары кешенін қолдану арқылы жүзеге асырылуы мүмкін, соның ішінде:

отандық сауда флотының кемелерін жасау үшін ұзақ мерзімді жеңілдікті несиелер беру ;

мемлекеттік қолдаумен лизинг қызметін дамыту;

кемелер мен порт инфрақұрылымын жасауда республикалық бюджет қаражатын үлестік қатысуға тарту;

теңіз тасымалдарының ұлттық операторы мәртебесін беру;

су көлігіндегі жазатайым жағдайлардан болған залалды өтеу үшін және теңізде жүзу қауіпсіздігі мен қоршаған табиғи ортаны қорғауды қамтамасыз ету жүйесіне кіретін объектілерді пайдалануды және салуды қаржыландыру көздерінің бірі ретінде сақтандыруды дамыту;

Қазақстан Республикасында теңіз көлігін дамыту жөніндегі салалық іздестіру, жобалық-конструкторлық институттар құру.

## 6. Қажетті ресурстар және оларды қаржыландыру көздері

**"Ақтау халықаралық теңіз сауда порты" РМК инвестициялық ресурстары**

Теңіз порт инфрақұрылымы саласындағы бағдарламалық іс шараларды іске асыру үшін инвестициялық ресурстарға жалпы қажеттілік 34235,64 млн. теңгені құрайды. 2006-2012 жылдарға жоспарланған инвестициялар жобасы мынадай кестеде көрсетілген.

млн. теңге

№N	Атауы	Қаражатты жылдар бойынша игеру			
		2009	2010	2011	2012
2007	2008				

1	2	3	4	5	6	7	8
<b>I. Құрылыс және қайта жаңғырту</b>							
1	Навигациялық жабдықтарды және техникалық құралдарын жөндеу жөніндегі шеберхана ғимаратын салу		25,0				
2	Мұнай құю айлақтарында өрт сөндіру құбырларын ауыстыру	50,0					
3	Айлақты 25-30 м. ұзартумен қайта салу (Баутино)		88,0				
4	Қолданыстағы кран асты жолдарын аумастыру. (Баутино)		22,0				
5	Автогараж ғимаратын салу (Баутино)		44,0				
	Жиыны	50,0	179,0	0	0	0	0
<b>II. Жабдықтарды және басқа да негізгі құралдарды сатып алу</b>							
1	Теңіз мұнайын жинағыш	120,7					
2	Құрамында мұнай бар суларды жинағыш				134,1		
3	Тіркеп сүйрегіш-жиектегіш				509,6		
4	Теңіз мұнайын жинағыш				120,7		
5	Лоцмандық катер						120,7
6	Навигациялық жабдықтарды және техникалық құралдарын жөндеуге арналған жабдық		5,0				
7	Порттық тіркеп сүйрегіш (Баутино)		260,0				
8	Порттық тартқыш (Баутино)		15,0				
9	Өзіаударғыш (Баутино)		3,0				
	Жиыны	120,7	283,0	0	764,4	0	120,7
	Барлығы	170,7	462,0	0	764,4	0	120,7

"Ақтау портын солтүстік бағытта кеңейту" жобасын іске асыру шеңберінде 2006-2008 жылдарды қоса алғандағы кезеңге мынадай жұмыстар жүргізу жоспарлануда:

№ р/с	Атауы	Жүргізу мерзімі	Құны	
басы	аяқтауы	(млн. теңге)		
1	2	3	4	5
1.	Толқын тосқы мен тосқауылын салу	2006	2006	7 777,35
2.	Түбін тереңдету жұмыстарын жүргізу	2006	2008	3 191,73
3.	Айлақтар (14-24)	2006	2008	11086,7
4.	Дайындық жұмыстары	2006	2006	505,04
5.	Энергетикалық, көліктік шаруашылық және байланыстар объектілері	2006	2008	2886,02
6.	Жабдықтарды сатып алу	2006	2008	4352,83

7.	Сыртқы желілер	2006	2008	525,75
8.	Аумақтарды көріктендіру және көгалдандыру	2007	2008	394,54
9.	Басқа да жұмыстар мен шығындар	2006	2008	1997,88
	<b>Жиыны</b>			<b>32 717,84</b>

Инвестициялық жобаларды қаржыландыру қаражаттарды алып пайдалану жолымен, соның ішінде екінші деңгейдегі отандық банкілер, халықаралық қаржы институттары қаражаттары және тікелей инвестициялар есебінен көзделеді.

### **"Қазақтеңізкөлiкфлоты" ҰТКҚК" АҚ-тың инвестициялық ресурстары**

Ұлттық теңіз сауда флотын дамыту бойынша белгіленген іс-шараларды іске асыру үшін инвестициялық ресурстарға жалпы қажеттілік 64996,0 млн. теңгені құрайды. 2006-2012 жылдарға жоспарланған инвестициялық жобалар мынадай к е с т е д е к ө р с е т і л г е н .

млн.теңге

№N	Атауы	Құны	Жылдар бойынша қаражатты игеру						
			2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Танкерлік флот құрылысы	33218	6708		6655	6655	13200		
2	Құрғақ кемелерін жасау және сатып алу	2432			978		974	480	
3	ТОҚФ жасау және сатып алу	23898	2268	3630	3600	3600	3600	3600	3600
4	Кеме жөндеу өндірісін құру	4840			1815	1815	1210		
5	Отандық сауда флотының кадрлық қажеттілігін қамтамасыз ету жүйесін құру	608		242	250	116			
	<b>Жиыны</b>	<b>64996</b>	<b>8976</b>	<b>3572</b>	<b>13298</b>	<b>12186</b>	<b>18984</b>	<b>4080</b>	<b>3600</b>

Инвестициялық жобаларды қаржыландыру қаражаттарды алып пайдалану жолымен, соның ішінде екінші деңгейдегі отандық банкілер, халықаралық қаржы институттары қаражаттары және тікелей инвестициялар есебінен көзделеді.

Қаражатты қарызға алу Қазақстан Республикасының заңнамаларына сәйкес ж ү з е г е а с ы р ы л а д ы .

### **Республикалық бюджет ресурстары**

Кемелер қозғалысын басқарудың өңірлік жүйесін және құтқару операцияларын басқарудың өңірлік жүйесін құру бойынша бағдарламалық іс

шараларды іске асыру үшін инвестициялық ресурстарға жалпы қажеттілік 8161,0  
млн. теңгені құрайды.

млн. теңге

Атауы	Жалпы құны	Жылдар бойынша қаражатты игеру						
			2006	2007	2008	2009	2010	2011
1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>1. Кемелер қозғалысын басқарудың өңірлік жүйесі, соның ішінде:</b>	<b>3121,0</b>	<b>160,5</b>	<b>160,5</b>	<b>400,0</b>	<b>650,0</b>	<b>750,0</b>	<b>500,0</b>	<b>500,0</b>
Ақтау портының КҚБЖ	500,0					250,0	250,0	
Түпқараған шығанағындағы КҚБЖ	321,0	160,5	160,5					
А.Бекович-Черкасский шығанағындағы КҚБЖ	400,0			200,0	200,0			
Жайық-Каспий бассейніндегі КҚБЖ	400,0	-	-	200,0	200,0			
Жергілікті КҚБЖ	1500,0					500,0	500,0	500,0
<b>2. Құтқару операцияларын басқарудың өңірлік жүйесі, соның ішінде:</b>	<b>5040,0</b>			<b>1260,0</b>	<b>1260,0</b>	<b>960,0</b>	<b>960,0</b>	<b>600,0</b>
Ақтау портының ТҚҮО	1800,0			900,0	900,0			
Баутино, Құрық, Атырау порттарының ТҚҮО	720,0			360,0	360,0			
Ретрансляциялық пункттер	720,0					360,0	360,0	
Сенсорлық кіші жүйе мен коммуникациялық инфрақұрылым	1800,0					600,0	600,0	600,0
<b>Жиыны</b>	<b>8161,0</b>	<b>160,5</b>	<b>160,5</b>	<b>1660,0</b>	<b>1910,0</b>	<b>1710,0</b>	<b>1460,0</b>	<b>1100,0</b>

Жайық-Каспий бассейнінде және А.Бекович-Черкасский шығанағында кемелер қозғалысын басқару жүйелерін құру жобалары бойынша, сондай-ақ құтқару операцияларын басқарудың өңірлік жүйесін құру жобасы бойынша инвестициялық жобалардың техника-экономикалық негіздемелерін әзірлеуді қаржыландыру тиісті жылдың бөлінетін бюджеттік бағдарламалар қаражаттары шегінде жүзеге асырылатын болады.

Инвестициялық жобаларды қаржыландыру республикалық бюджет қаражаты есебінен көзделеді. Қажетті шығыстар көлемі тиісті қаржы жылына республикалық бюджетті бекіту кезінде нақтыланатын болады.

## 7. Бағдарламаны іске асырудан күтілетін нәтиже

Алға қойылған міндеттерді негізге ала отырып, сандық және сапалық өлшемдер анықталды, оларға қол жеткізу Бағдарламада белгіленген іс-шараларды орындау тиімділігінің көрсеткіші болып табылады.

Қазақстан Республикасының теңіз көлігін дамыту бағдарламасының негізгі нәтижелері мыналарға:

теңіз көлігі саласында экономиканы дамытуға барабар мемлекеттік міндеттерді шешуге жәрдемдесуге;  
транзиттік әлеуетті толыққанды пайдалануға;  
көлік инфрақұрылымы мен отандық флоты тиімді дамуға бағытталады.

Осы бағдарлама іске асыру Республиканың өсіп отырған экспорт-импорттық және транзиттік жүк ағынының көлемдерін теңізбен тасымалдау қажеттілігін қамтамасыз етеді, және де Каспий теңізінің қазақстандық секторында мемлекеттік бағдарламаларды іске асыруға мүмкіндік тудырады.

2012 жылға қарай елдің мемлекеттің теңіз көлігі қазіргі заманғы бәсекеге қабілетті порттық және сервистік инфрақұрылыммен, сондай-ақ ірі салмақты мұнай құю танкерлер флотымен, дедвейті 12 мың тонналық танкерлермен, құрғақ жүк кемелерімен, теңіз операцияларын қолдау флоты кемелерімен көрінеді деп жоспарланады.

Құрылатын теңіз порты инфрақұрылымы жүк ағынының кең спектрін өңдеуге мүмкіндік береді. Бұл ретте, 2012 жылға қарай теңіз порттарының өткізу қабілеті бір жылда мұнай құю 40 млн. тонна, және бір жылда құрғақ жүктерді 3,2 млн. тонна деңгейіне дейін ұлғаятын болады.

2012 жылға қарай мұнай құю және құрғақ жүктерді, сондай-ақ Каспий теңізінің қазақстандық секторындағы операцияларға арналған жүктерді тасымалдау бойынша нарықтың едәуір үлесі жабылатын болады. Осы бағдарламаны іске асыру жаңа теңіз тасымалдары нарығына шығуға мүмкіндік жасайды.

Кемелер қозғалысын және құтқару операцияларды басқарудың қазіргі заманғы жүйесін енгізу жөніндегі шараларды іске асыру Каспий теңізінің қазақстандық секторында теңізде жүзу қауіпсіздігі деңгейін арттыруға мүмкіндік береді.

Кеме жөндеу кешені Каспий теңізінде жүзетін көбейіп келетін кеме қатынасы компанияларының тарапынан қызметтің осы түріне сұранысты қанағаттандыруға мүмкіндік береді.

Теңіз көлігінде қоршаған ортаны қорғау жүйесін енгізу Каспий теңізі қазақстандық секторының қоршаған ортасы құрылымының ластануын төмендетуге ықпал етеді.

Нормативтік-құқықтық базаны жетілдіру қолданыстағы халықаралық нормалар мен конвенцияларға сәйкес осы саладағы құқықтық қатынастарды тиісті реттеуді қамтамасыз етеді және республиканың теңіз көлігі қызметінің тиімділігін арттыруға мүмкіндік береді.

Бағдарлама 2012 жылға дейін даярлау мен қайта даярлау жүйесін құруды және теңіз көлігі саласында отандық мамандар кәсіптерінің жаңа класының туындауын көздейді.

Кемелерде, порттарда, кеме жөндеу кәсіпорындарда жаңа жұмыс орындары құрылады. Тұтынушылық сипатындағы қызметтер көлемі ұлғаяды.

Бағдарламаны іске асыру әлеуметтік сипаттағы өңірлік мәселелерді шешуге ықпал етеді және әртүрлі деңгейдегі мемлекет бюджетіне түсімдердің тұрақты өсуін қамтамасыз етеді.

2006-2012 жылдарда іске асыруға жоспарланған инвестициялық жоспарлар негізгі капиталға 107,6 млрд. теңгеден жоғары қаржыландыруға мүмкіндік береді.

Теңіз көлігін дамыту бағдарламасы Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясының бөлігін құрайды және стратегиялық инвесторлар үшін индикатор болып табылады, сондай-ақ аралас көлік ұйымдарымен қарым-қатынасты нығайтуға мүмкіндік береді.

Отандық теңіз көлігін дамытудан болған көп мағыналы мультипликатты нәтиже Қазақстан Республикасының көлік-коммуникация және өндірістік кешендерін нығайтуға және олардың тиімді өзара әрекетіне ықпал ететін болады.

### **8. Қазақстан Республикасының теңіз көлігін дамытудың 2006-2012 жылдарға арналған бағдарламасын іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспары (I кезең)**

R/c	Ис-шара	Аяқтау нысаны	Орындалуына (Орындалу (іске асырылуына іске асырылу) жауаптылар)	Орындалу мерзімі	Болжанып отырған шығыстар,(млн. теңге)	Қаржыландыру көзі
1	2	3	4	5	6	7
1.	Теңіз сауда флотын дамыту: танкерлік флотты салу  кұрғақ жүк кемелерін салу және сатып алу  теңіз операцияларын	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ККМ (жинақтау), "ҚТКФ" ҰТКҚК" АҚ	Жыл сайын, 25 қаңтарға, 25 шілдеге	2006-2012 жж.- 59 548 000, оның ішінде: 2006 ж. - 6 708,0 2008 ж. - 6 655,0 2008 ж.- 978 000 2006 ж.- 2 268,0 2007 ж.- 3	«"ҚТКФ" ҰКҚК"»АҚ

	колдау флотын салу және сатып алу				630,0 2008 ж.- 3 600,0	қарыз қаражаты
2.	Кеме жөндеу өндірісін құру	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ККМ (жинақтау), "ҚТКФ" ҰТКҚК" АҚ	Жыл сайын, 25 қаңтарға, 25 шілдеге	2008-2010 жж. - 4 840,0 оның ішінде: 2008 ж. - 1815,0	«"ҚТКФ" ҰТКҚК"» АҚ қарыз қаражаты
3.	Ақтау халықаралық теңіз сауда портын солтүстік бағытта кеңейту	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ККМ (жинақтау), "Мобилэкс Ойл Терминал" ЖШС, "АХТСП" РМК	Жыл сайын, 25 қаңтарға, 25 шілдеге	2006-2008 жж. - 32 717,7 оның ішінде: 2006 ж. - 10 507,1 2007 ж. - 13 290,3 2008 ж. - 8 920,3	«"АХТСП"» РМК, "Мобилэкс Ойл Терминал"» ЖШС қарыз қаражаты
4.	Баутиноның жүк ауданын кеңейту	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ККМ (жинақтау), "АХТСП"» РМК	Жыл сайын, 25 қаңтарға, 25 шілдеге	2008-2010 жж. - 2990,0 оның ішінде: 2008 ж. - 910,0	«"АХТСП" РМК қарыз қаражаты
5.	Отандық сауда флотының қажеттіліктерін кадрлық қамтамасыз ету жүйесін құру	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ККМ (жинақтау), БҒМ, "ҚТКФ" ҰТКҚК" АҚ	Жыл сайын, 25 қаңтарға, 25 шілдеге	2007-2009 жж. - 608,0 оның ішінде: 2007 ж. - 242,0 2008 ж. - 250,0	«"ҚТКФ" ҰТКҚК" АҚ қарыз қаражаты
6.	Инвестициялық жобалардың ТЭН әзірлеу: Жайық-Каспий бассейнінде КҚБЖ құру; А. Бекович-Черкасский шығанағында КҚБЖ құру; Каспий теңізінің қазақстандық секторында құтқару операцияларын басқарудың өңірлік жүйесін құру**	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ККМ	2007 жыл, 25 шілдеге	2006 жылы бөлінетін бағдарламалар қаражаты шегінде	Республикалық бюджет
7.	Кемелер қозғалысын басқарудың өңірлік жүйесін құру: Ақтау портының КҚБЖ**; Түпқараған шығанағындағы КҚБЖ; А. Бекович-Черкасский шығанағындағы КҚБЖ; Жайық-Каспий бассейнінде КҚБЖ; жергілікті КҚБЖ**.	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ККМ	Жыл сайын, 25 қаңтарға, 25 шілдеге	2006-2012 жж. - 3121,0*, оның ішінде: 2006 ж. - 160,5* 2007 ж. - 160,5* 2008 ж. - 400,0*	Республикалық бюджет
	Каспий теңізінің қазақстандық секторында құтқару				2008-2012 жж. - 5040,0*,	



8.	операцияларын басқарудың өңірлік жүйесін құру**.	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ККМ	Жыл сайын, 25 қаңтарға, 25 шілдеге	оның ішінде: 2008 ж. - 1260,0*	Республикалық бюджет
9.	Каспий теңізінің қазақстандық секторында теңіз көлігінде қоршаған ортаны қорғау жүйесін құру бойынша іс шараларды дайындау.	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ККМ (жинақтау), Қоршағанортамині ,»"ҚТКФ" ҰТКҚК " АҚ, "АХТСП" РМК	2007 жыл, 25 шілдеге	Қ а ж е т етпейді	

**Бағдарламаны іске асыруға арналған болжамды шығыстардың көздері (І кезең)**  
(млн. теңге)

Болжамды шығыстардың көздері	2006 жыл	2007 жыл	2008 жыл	Барлығы
Республикалық бюджет	160,5	160,5	1660,0	<b>1981,0</b>
Қарыз қаражаты	19483,1	17162,3	23128,3	<b>59773,7</b>
<b>Жиыны</b>	<b>19643,6</b>	<b>17322,8</b>	<b>24788,3</b>	<b>61754,7</b>

**Е с к е р т п е :**

\* - қаржыландыру көлемі тиісті жылға арналған республикалық бюджетті қалыптастыру кезінде нақтыланатын болады;

\*\* - іс-шаралар нақтылануға жатады және тиісті жылға арналған республикалық бюджетті қалыптастыру кезінде Республикалық бюджет комиссиясы анықтайтын болады .

Аббревиатуралардың толық жазылуы:

БҒМ - Қазақстан Республикасы Білім және ғылым министрлігі;  
Қоршағанортамині - Қазақстан Республикасы Қоршаған ортаны қорғау министрлігі ;

ККМ - Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі;  
"АХТСП" РМК - "Ақтау халықаралық теңіз сауда порты" республикалық мемлекеттік кәсіпорны ;

"ҚТКФ" ҰТКҚК" АҚ - "Қазақтеңізкөлікфлоты" ұлттық теңіз кеме қатынасы компаниясы" акционерлік қоғамы