

**Қазақстан Республикасының теңiз көлiгiн дамытудың 2006-2012 жылдарға арналған бағдарламасын бекiту туралы**

***Күшін 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 Президентiнiң 2006 жылғы 1 наурыздағы Қазақстан халқына Жолдауын iске асыру жөнiндегi iс-шаралардың жалпыұлттық жоспарын және Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 2006 - 2008 жылдарға арналған бағдарламасын орындаудың желiлiк кестесi туралы" Қазақстан Республикасы Yкiметiнiң 2006 жылғы 31 наурыздағы N 222  қаулысына сәйкес Қазақстан Республикасының Үкiметi  **ҚАУЛЫ ЕТЕДI:**

      1. Қоса берiлiп отырған Қазақстан Республикасының теңiз көлiгiн дамытудың 2006 - 2012 жылдарға арналған бағдарламасы (бұдан әрi - Бағдарлама) бекiтiлсiн.

      2. Бағдарламаның орындалуына жауапты орталық атқарушы органдар мен мүдделi ұйымдар:   
      1) Бағдарламаны iске асыру жөнiнде шаралар қабылдасын;   
      2) жыл сайын 10 қаңтарға және 10 шiлдеге қарай Қазақстан Республикасы Көлiк және коммуникация министрлiгiне Бағдарламаның iске асырылу барысы туралы ақпарат берсiн.

      3. Қазақстан Республикасы Көлiк және коммуникация министрлiгi жыл сайын 25 қаңтарға және 25 шiлдеге қарай Қазақстан Республикасының Yкiметiне Бағдарламаның iске асырылу барысы туралы ақпарат берсiн.

      4. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгiзiледi.

*Қазақстан Республикасының*   
*Премьер-Министрі*

  Қазақстан Республикасы     
Үкiметiнiң           
2006 жылғы 26 қыркүйектегi   
N 916 қаулысымен       
бекiтiлген

**Қазақстан Республикасының теңiз көлiгiн дамытудың 2006-2012 жылдарға арналған**   
**БАҒДАРЛАМАСЫ**

**Мазмұны**

1.  Қазақстан Республикасының теңiз көлiгiн дамытудың 2006 - 2012 жылдарға арналған бағдарламасының паспорты   
2.  Кiрiспе   
3.  Проблеманың қазiргi жай-күйiн талдау   
3.1. Теңiз көлiгiн дамыту   
3.1.1. Бар және перспективалық жүк ағындарын талдау   
3.1.2. Халықаралық тәжiрибе   
3.1.3. Каспий теңiзiндегi порттар мен кеме қатынасы компанияларының бәсекелес ортасы   
3.2. Теңiз порттарын дамыту   
3.3. Кеме қатынасы қызметiн дамыту   
3.4. Каспий теңiзiндегi теңiз жүк тасымалының нарығы   
3.4.1. Мұнай тасымалдау   
3.4.2. Құрғақ жүктердi тасымалдау   
3.5. Теңiз көлiгiн дамыту проблемалары   
4.  Бағдарламаның мақсаты мен мiндеттерi   
5.  Бағдарламаны iске асырудың негiзгi бағыттары мен тетiктерi   
5.1. Теңiз портының инфрақұрылымын дамыту   
5.2. Теңiз сауда флотын дамыту   
5.3. Теңiз көлiгiнiң көмекшi инфрақұрылымын дамыту   
5.3.1. Кеме жөндеу өндiрiсiн құру   
5.3.2. Теңiзде жүзу қауiпсiздiгiн және қоршаған ортаны қорғауды қамтамасыз ету жүйесiн құру   
5.4. Теңiз көлiгiнiң қажеттiлiгiн кадрлық қамтамасыз ету жүйесiн құру   
5.5. Сауда мақсатында теңiзде жүзу саласындағы нормативтiк құқықтық базаны жетiлдiру   
5.6. Теңiз көлiгiн дамытуды қолдау шаралары   
6.  Қажеттi ресурстар және оларды қаржыландыру көздері   
7.  Бағдарламаны iске асырудан күтiлетiн нәтиже   
8.  Қазақстан Республикасының теңiз көлiгін дамытудың 2006 - 2012 жылдарға арналған бағдарламасын iске асыру жөнiндегi iс-шаралар жоспары

**1. Қазақстан Республикасының теңiз көлiгiн дамытудың 2006-2012 жылдарға арналған бағдарламасының паспорты**

**Атауы**                  Қазақстан Республикасының теңiз көлiгiн дамытудың   
                       2006-2012 жылдарға арналған бағдарламасы

**Әзiрлеу үшiн**          Қазақстанның 2030 жылға дейiнгi Даму стратегиясы;   
**негiздеме**             "Қазақстанның 2030 жылға дейiнгi Даму стратегиясын одан   
                      әрi iске асыру жөнiндегi шаралар туралы" Қазақстан   
                      Республикасы Президентiнiң 2006 жылғы 30 наурыздағы N 80   
                       Жарлығы ;   
                      "Қазақстанның 2015 жылға дейiнгi көлiк стратегиясы   
                      туралы" Қазақстан Республикасы Президентiнiң 2006 жылғы   
                      11 сәуiрдегi N 86  Жарлығы ;   
                      "Қазақстан Республикасы Президентiнiң 2006 жылғы 1   
                      наурыздағы Қазақстан халқына Жолдауын iске асыру   
                      жөнiндегi iс-шаралардың жалпыұлттық жоспарын және   
                      Қазақстан Республикасы Yкiметiнiң 2006 -   
                      2008 жылдарға арналған бағдарламасын орындаудың желiлiк   
                      кестесi туралы" Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 2006   
                      жылғы 31 наурыздағы N 222 қаулысы;   
                      "Қазақстан Республикасының әлеуметтiк-экономикалық   
                      дамуының 2006-2008 жылдарға арналған (екiншi кезең) орта   
                      мерзiмдi жоспары туралы" Қазақстан Республикасы   
                      Үкiметiнiң 2005 жылғы 26 тамыздағы N 884  қаулысы .

**Әзiрлеу үшiн**          Қазақстан Республикасы Көлiк және коммуникация   
**жауапты**                министрлiгi   
**мемлекеттiк**   
**орган**

**Мақсат**                Елдiң экспорт-импорттық, каботаждық және транзиттiк жүк   
                      тасымалдаудағы қажеттiлiгiн толық көлемде қамтамасыз   
                      ететiн және қазiргi заманғы техникалық базасы бар   
                      қазiргi заманғы жоғары технологиялық теңiз көлiгiн құру

**Мiндеттер**             Қолданыстағы инфрақұрылымды дамыту және халықаралық   
                      нормалардың талаптарына сәйкес келетiн жаңа бәсекеге   
                      қабiлеттi порттық және сервистiк инфрақұрылымды құру;   
                      ұлттық теңiз caудa флотын одан әрi дамыту;   
                      нормативтiк құқықтық базаны жетiлдiру және теңiз   
                      көлiгiнiң қажеттiлiктерiн кадрлық қамтамасыз ету жүйесiн   
                      құру жөнiнде шаралар кешенiн қабылдау;   
                      теңiзде жүзу қауiпсiздiгiн және қоршаған ортаны қорғауды   
                      қамтамасыз етудiң кешендi жүйесiн құру;   
                      теңiз көлiгiн қажеттi мемлекеттiк қолдау шараларымен   
                      ынталандыру.   
   
**Iске асыру**            2006-2012 жылдар:   
**мерзiмi**               I кезең - 2006-2008 жылдар;   
**(кезеңдер)**            II кезең - 2009-2012 жылдар.

**Қаржыландыру**          Бағдарламаны iске асыру үшiн қаржылық ресурстардың   
**көлемдерi**             жалпы көлемi 107,6 млрд. теңгенi құрайды, оның iшiнде:   
**және көздерi**          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, тiкелей инвестициялар және республикалық   
                      бюджет қаражаты қаржыландыру көздерi болып табылады.   
                      Республикалық бюджеттен қаржыландыру көлемi жыл сайын   
                      тиiстi жылдың бюджетiн қалыптастыру кезiнде белгiленген   
                      тәртiппен нақтыланатын болады.

**Күтiлетiн**             Халықаралық талаптарға сәйкес келетiн бәсекеге қабiлеттi   
**нәтижелер**             теңiз порты инфрақұрылымын құру. 2012 жылға қарай   
                      порттардың өткiзу қабiлетi жыл сайын мұнай құю 40 млн.   
                      тонна және құрғақ жүк 3,2 млн. тонна деңгейiне дейiн   
                      көтерiледi;   
                      2012 жылға қарай отандық теңiз сауда флоты iрi тоннажды   
                      мұнай құю кемелерiнен, жүк көтергiштiгi 12 мың тонна   
                      танкерлерден, құрғақ жүк кемелерiнен, теңiз   
                      операцияларын қолдау флотынан тұратын болады;   
                      кеме жөндеу кешенi Каспий теңiзiнде жұмыс жасайтын кеме   
                      қатынасы компаниялары тарапынан осы қызмет түрiне   
                      сұранысты қанағаттандыруға мүмкiндiк бередi;   
                      кеме қозғалысын және құтқару операцияларын басқарудың   
                      қазiргі заманғы жүйесiн енгiзу халықаралық нормалар мен   
                      стандарттардың талаптарына сәйкес Каспий теңiзiнiң   
                      қазақстандық секторында теңізде жүзу қауiпсiздiгiн   
                      қамтамасыз етуге мүмкiндiк бередi;   
                      теңiз көлiгiнiң отандық мамандарын даярлау және қайта   
                      даярлау жүйесiн құру кемелерде, порттарда, кеме жөндеу   
                      өндiрiстерiнде Қазақстан азаматтары санынан тұратын жаңа   
                      жұмыс орындарының ашылуына ықпал етедi;   
                      нормативтiк құқықтық базаны жетiлдiру халықаралық   
                      шарттар нормаларына сәйкес теңiз көлiгi саласындағы   
                      құқықтық қатынастарды реттеудi қамтамасыз етедi.

**2. Кiрiспе**

      ТРАСЕКА және Солтүстiк-Оңтүстiк халықаралық көлiк дәлiздерiнiң дамуымен соңғы жылдары Каспийде отандық теңiз көлiгiнiң тартымдылығы және тасымалдау мүмкiндiктерi айтарлықтай өстi.   
      Теңiз тасымалының қарқынды өсуi мен Каспий маңындағы мемлекеттердiң порт инфрақұрылымының дамуына байланысты Қазақстан Республикасының теңiз көлiгi саласын одан әрi дамыту жөнiнде жүйелiк шаралар қабылдау қажет.   
      Теңiз көлiгiн дамытудың 2006-2012 жылдарға арналған бағдарламасын әзiрлеу отандық теңiз көлiгiнiң дамуын және олардың бәсекеге қабiлеттiлiгiн қамтамасыз ету мәселесiнде Қазақстанның 2030 жылға дейiнгi дамуының ұзақ мерзiмдi стратегиясын, Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейiнгi көлiк стратегиясын дәйектi iске асыру болып табылады.   
      Бағдарламаны iске асыру шеңберiнде ұлттық теңiз сауда флотын одан әрi дамыту, теңiз көлiгiнде тасымалдау үдерiсiн ұйымдастырумен тiкелей байланысты қызметтер кешенiн қамтамасыз етуге қабiлеттi қазiргi заманғы порттық және қызмет көрсету инфрақұрылымын құру.

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

**3.1. Теңiз көлiгiн дамыту**

**3.1.1. Бар және перспективалық жүк ағындарын талдау**   
      Каспий теңiзiндегi теңiз жүк тасымалының нарығына жасалған талдау Қазақстанды Каспийдегi негiзгi жүк құраушы мемлекет ретiнде белгiледi. 2005 жылы Каспий бассейнiндегi су қатынасында тасымалданған жүктiң жалпы көлемi шамамен 27 млн. тонна құрады. Бұл ретте, теңiз тасымалын жүк базасымен қамтамасыз етудегi Ақтау және Баутино порттарының үлесi 37% астам. 2012 жылға қарай Каспийдегi тасымалдың болжанып отырған көлемi 65 млн. тоннаға дейiн ұлғаяды және қазақстандық экспорт пен импорттың үлесi тасымалданатын жүктiң жалпы көлемiнен 46%-ға дейiн арттырылады және шамамен 30 млн. тоннаны құрайды.   
      Yлесi жүк тасымалының жалпы көлемiнен 72% құрайтын мұнай, болат, ағаш материалдары және қағаз Каспийде тасымалданатын жүктердiң негiзгi түрлерi болып табылады.   
      Ақтау порты арқылы ТРАСЕКА дәлiзi бойынша жүк тасымалының қазiргi жай-күйi жүк ағынының шектелуiмен сипатталады. Бұл транзиттiк жүктердiң iс жүзiнде болмауынан және баламалы темiр жол бағдарғыларымен салыстырғанда қазақстандық экспортты тасымалдау кезiндегi бәсекеге қабiлеттi емес тарифтiк режимнен болып отыр. Осы бағыт бойынша тасымал көлемi шамамен 337 мың тоннаны құрайды, оның iшiнде транзиттiк тасымал - 24,4 мың тонна, контейнерлiк жүк - 0,3 мың тонна.   
      Ақтау порты арқылы Солтүстiк-Оңтүстiк дәлiзi шеңберiнде тасымалданатын жүк ағынының негiзгi көлемi Иран мен Парсы шығанағы елдерiне экспорт (болат, астық және контейнерлер) есебiнен қалыптасады. Солтүстiк-Оңтүстiк дәлiзге қатысушы ретiндегi Қазақстанның транзиттiк әлеуетi Урал өңiрiнен Парсы шығанағы елдерiне жүктi тасымалдау кезiнде ғана қаралады. Қазiргi уақытта жүк тасымалының көлемi шамамен 1 млн. тоннаны құрайды, оның iшiнде контейнерлiк жүктер - 10,5 мың тонна. Осы бағыт бойынша транзиттiк жүктердi тасымалдау шамамен 100 мың тоннаны құрайды.   
      Сонымен бiрге, транзиттiк және экспортқа бағытталған тасымалдарды дамыту мақсатында көлiк коммуникацияларын өзара тиiмдi пайдалануды ұйымдастыру, оның iшiнде Ақтау және Түркiменбашы теңiз порттарының мүмкiндiктерiн пайдалану мәселелерiнде Түркiменстанмен ынтымақтастық, жөнiндегi мемлекетаралық қауымдастықтарды құру мәселесi пысықталатын болады.   
      Қазiргi уақытта "Иногейт" жобасы мұнайды тасымалдау бағыттарының бiрi болып табылады. 2005 жылы осы бағдарғы шеңберiнде 3 млн. тоннаға жуық мұнайды тасымалдау жүзеге асырылды. Каспийдегi ұлттық порттық инфрақұрылымның әлеуеттi мүмкiндiктерi мен көмiрсутектi шикiзатты экспорттау көлемiн ескерумен, перспективада осы жоба бойынша тасымал шамамен 10 млн. тоннаны құрауы мүмкiн.   
      Қазiргi уақытта жүк ағынының айтарлықтай көлемi Сарахс пунктiн, Новороссийск порты мен Балтық бағыттарын пайдалана отырып баламалы "құрғақ" бағыттары бойынша тасымалданады. Ақтау порты арқылы өтетiн қолданыстағы бағдарғылар, порттарда бiрнеше тиеудi жүзеге асыру қажеттiлiгiнен және көптеген шекаралық өткелден өтуден туындаған тасымалға деген жоғары тарифтен бәсекеге қабiлетсiз болып табылады.   
      Сонымен бiрге, теңiз порттары арқылы өтетiн тұрақты жүк ағынына ықпал етуi мүмкiн және алдын ала шаралар қабылдау қажеттiлiгiн туындататын нақты қауiп-қатер бар. Мәселен, Казвин - Рашт - Астара және Әндiжан - Ош - Қашғар темiр жол учаскелерiн пайдалануға беру, Оля және Махачкала порттарын дамыту.   
      Жүктi тұтынушы елдердегi, атап айтқанда, бұл Кавказ бен Иранға қатысты, саяси және экономикалық жағдай тасымалдың бағыттары мен көлемдерiне әсер ететiн негiзгi факторлардың бiрi болып табылады.   
      Мүмкiн болатын тәуекелдер шығындарын барынша азайту мақсатында жүк ағындарын әртараптандыру және теңiз тасымалының баламалы бағыттары үшiн жағдай жасау жөнiнде шаралар қабылдау қажет.   
      ТРАСЕКА және Солтүстiк-Оңтүстiк көлiк дәлiздерi шеңберiнде құрғақ жүктердi әртараптандыру мынадай жүктер есебiнен қамтамасыз етiлуi мүмкiн: түстi металдар (мыс, мырыш, қорғасын), қара металдар сынықтары, минералдар (aсбест), химиялық өнiм (фосфаттар, каустикалық сода), ағаш материалдары, халық тұтынатын тауарлар, тағам өнiмдерi, доңғалақты техника, жабдық пен құрылыс материалдары.

**3.1.2. Халықаралық тәжiрибе**

*Порт қызметi саласында*   
      Халықаралық тәжiрибеге сәйкес теңiз порттарын басқару жөнiнде бiрнеше модель бар. Мынадай 4 модель негiзгi және жалпы танылған модельдер болып табылады.   
**Сервис-порт.** Модель монополиялық сипатқа ие. Порт әкiмшiлiгi порт кешенiнiң жұмыс iстеуi үшiн қажеттi қызметтердiң толық спектрiн ұсынады. Порт порттық кешеннiң барлық қолданыстағы активтерiне иелiк етедi, оларды ұстайды, олармен жұмыс iстейдi және коммерциялық қызметтер көрсетедi. Әдеттей, порт уәкiлеттi органға бағынады. Каспийдегi Баку, Махачкала, Түркiменбашы порттары толығымен мемлекеттiк болып табылатын және "сервис-порт" моделi бойынша жұмыс iстейтiн Иранның көптеген порттары мысал ретiнде алынады.   
**Тул-порт.** Әкiмшiлiк порты алдағы модельдегi тәрiздi функцияларды жүзеге асырады. Бұл ретте кейбiр стивидорлық (тиеу-түсiру) операцияларды порттан тәуелсiз, порт экспедиторлары жалға алған ұйымдар немесе қызметтiң осы түрiне құқығы бар басқа субъектiлер жүзеге асырады. Порт аумағындағы барлық инфрақұрылым порт меншiгiнде болады. Стивидорлар жүктердi ауыстырып тиеу үшiн порт жабдығын уақытша пайдалануға алады.   
      Атқарылатын мiндеттердiң бөлiнуi осы модельдегi негiзгi проблема болып табылады. Порт әкiмшiлiгi ауыстырып тиеу жабдығына ие болса да стивидорлық компания жүк иесiмен не кеме иесiмен ауыстырып тиеуге келiсiм-шарт жасасады және олар алдында келiсiм-шарт бойынша тиiстi мiндеттемелер атқарады, сондықтан, стивидорлық компанияның технологиялық процестi толығымен бақылауға мүмкiндiгi жоқ.   
**Лэндлорд-порт.** Осы модельде функциялардың нақты бөлiнуi байқалады. Порт әкiмшiлiгi реттеу органы және лэндлорд (жер иесi) болып табылады, сонымен қатар, порттық операциялар сияқты тәуелсiз коммерциялық ұйымдар жүзеге асырады.   
      Әкiмшiлiк белгiленген төлемге (әдеттей жылына әрбiр шаршы метр үшiн белгiленген сома) басқа компанияларға пайдалануға берiлетiн жердi қоса алғанда, порт инфрақұрылымына ие. Тәуелсiз компаниялар жүк терминалдарын қоса алғанда, порт аумағында орналасқан барлық құрылыстар мен жабдыққа ие және оларды пайдаланады. Сондай-ақ, олар кран жабдығын қоса алғанда, меншiкке жабдық сатып алады және оны белгiленген талаптарға сәйкес порт кешенiнiң жерiне орнатады.   
      Осылайша, теңiз портының әкiмшiлiгi 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 iрi және жетекшi порттар. Осы модель Астрахань, Санкт-Петербург, Рига және басқа да порттарды қоса алғанда, Ресей және Балтика порттарының бiрқатарын басқару кезiнде пайдаланылады.   
**Толығымен жекешелендiрiлген порт.** Модель порт қызметiне мемлекеттiң қандай да бiр араласу немесе қатысуының жоқтығын көздейдi. Порттың барлық активтерi, оның iшiнде порт кешенiнiң жерi де, порт қызметiн реттейтiн және дамуының жалпы стратегиясын белгiлейтiн жеке меншiк компаниялардың (немесе бiр компанияның) меншiгiнде болады. Осы модельдiң - тәуекелi мынада - порт жерлерi иелiктен шығарылуы және мақсатқа сай емес пайдалануы мүмкiн. Осы модель Ұлыбритания мен Жаңа Зеландияда ғана қолданылады.   
      Қазiргi уақытта Ақтау порты "тул-порт" моделi бойынша жұмыс iстейдi. Астық жүктерiн өңдеу жөнiндегi өндiрiстiк инфрақұрылымды қоспағанда, "Ақтау халықаралық теңiз сауда порты" республикалық мемлекеттiк кәсiпорны (бұдан әрi - "Ақтау халықаралық теңiз сауда порты" РМК) порттың қолданыстағы активтерiне ие болуды, оларды ұстауды және пайдалануды қоса алғанда, бүкiл порт кешенiнiң жұмыс iстеуi үшiн қажеттi қызметтердiң толық спектрiн жүзеге асырады.   
*Сауда мақсатында теңiзде жүзу саласында*   
      Теңiз көлiгiн пайдаланудың негiзгi нысандары ауыспалы бағыттарда кемелер жеке рейс орындайтын тұрақты емес (трамптық) кеме қатынасы және кеме қозғалысы белгiленген порттар арасында алдын ала жарияланған кесте бойынша немесе рейстердiң белгiленген кезеңдiлiгiмен жүзеге асырылатын тұрақты (желiлiк) кеме қатынасы болып табылады.   
      Сонымен бiрге, кеме қатынасының аралас нысаны аса жақсы дамып келе жатыр. Оған тасымалды ұйымдастыру және "маятниктiк" немесе "челноктық" сызба бойынша бiрiздi рейстермен тұрақты бағыттарда сауда флотының жұмысы тән. Осындай сызба бойынша теңiз көлiгiмен барлық жүктің 3/5 тасымалданады.   
      Қазiргi уақытта "Қазақтеңiзкөлiкфлоты" ұлттық теңiз кеме қатынасы компаниясы желiлiк кеме қатынасы нысанын пайдаланады, бұл ретте кемелермен жүк тасымалдау белгiлi бағыттарда және кепiлдi жүк көлемi барында iске асырылады.

**3.1.3. Каспий теңiзiндегi порттар мен кеме қатынасы компанияларының бәсекелес ортасы**

*Порт қызметi саласында*   
      Ақтау, Астрахань және Түркiменбашы порттары Каспийдегi негiзгi жүк құраушы порттар болып табылады.   
      Астрахань су көлiгi торабының, Махачкала және Түркiменбашы порттары TPACEKA және Солтүстiк-Оңтүстiк көлiк бағыттары бойынша тасымалданатын транзиттiк жүк ағындарын тарту шеңберiнде бәсекелес порттар болып табылады.   
      Каспий бассейiндегi қазiргi жағдай порт инфрақұрылымын дамыту қажеттiлiгiн туындататын теңiз тасымалының айтарлықтай жандандырылуынан болып отыр. Осыған байланысты көптеген жүктi өңдеу процесiне қатысатын порттар өздерiнiң және мемлекеттiк инвестициялық бағдарламалардың шеңберiнде инфрақұрылымды жаңғырту және өткiзу қабiлеттiлiгiн ұлғайту жөнiнде шара қолдануда.   
      Атап айтқанда, соңғы жылдар iшiнде Каспийде Анзали, Астрахань, Түркiменбашы порттарында қосымша қуаттар жасау жөнiнде жұмыстар жүргiзiлдi, Амирабад портының 1-кезегiн салу аяқталды.   
**Әзiрбайжан Республикасы**   
      Баку халықаралық теңiз порты каспий мұнайын ауыстырып тиеу жөнiндегi негiзгi транзиттiк орталық болып табылады. Жүк айналымының шамамен 65% мұнай мен мұнай өнiмдерiн ауыстырып тиеуге, ал 35% пароммен тасымалдау жүктерi мен бас жүктерге келiп отыр. Порт инфрақұрылымына айлақ қабырғасындағы барынша қол жеткiзiмдi 7 метр тереңдiгiмен 8 айлақ кiредi.   
      2001 жылдың қыркүйегiнен бастап Ақтау - Баку - Ақтау темiр жол паромдық қатынасы жұмыс iстейдi. Осы желiде "Советский Дагестан" үлгiсiндегi жүк сыйымдылығы 28 темiр жол вагон темiр жол паромдары iске қосылған, жолдағы уақыты 18-20 сағатты құрайды. Паромдар вагондармен бiрге жолаушыларды да тасымалдайды.   
      Дюбенди мұнай терминалы Баку портының бөлiгi болып табылады. Терминал үш сыртқа шығатын пирстан, резервуарлық парктан және 2 танкердi бiр уақытта арқандап байлау үшiн айлақтық фронттан тұрады және жүк көтергiштiгi 8 100 тоннаға дейiн танкерлердi өңдеуге мүмкiндiк бередi. Оның өткiзу қабiлеттiлiгi 7 млн. тоннаға дейiн көмiрсутектi шикiзатты тасымалдау. Терминалдың Баку қаласындағы мұнай өңдеу зауыттарымен қосылған мұнай құбырлары жүйесi және Грузияға магистральдық темiр жолға тiкелей қол жеткiзетiн темiр жолы бар.   
      Сангачал терминалы Баку - Тбилиси - Джейхан жобасы шеңберiнде мұнайды тасымалдау үшiн бағытталған. Терминалдағы мұнайды сақтау үшiн резервуарлардың сыйымдылығы шамамен 360 мың текше метр құрайды.   
**Ресей Федерациясы**   
      Астрахань су көлiгi кешенi екi учаскеге бөлiнген: Астрахань бiрiктiрiлген порты және Волга-Каспий каналының жолында, Астрахань қаласынан 100 км-де орналасқан Оля теңiз сауда порты.   
      Астрахань бiрiктiрiлген порты аумағында шамамен 20 стивидорлық компания жұмыс iстейтiн Астрахань су көлiгi торабының порттарын қамтиды. 2005 жылдың қорытындылары бойынша Астрахань бiрiктiрiлген порты арқылы жүктердi ауыстырып тиеудiң жалпы көлемi 7,0 млн. тоннаны құрады.   
      Қазiргi уақытта Оля портының құрғақ жүктерге арналған ұзындығы 180 метр айлағы және "РО-РО" үлгiсiндегi кемелердi қабылдау үшiн жабдықталған автопаромдық кешенi бар. Қолданыстағы айлақтардың қайта өңдеу қуаты - жылына 0,54 млн. тонна. Портта қуаты жылына 0,27 млн. тонна контейнерлiк кешен құру көзделген. Оля портының өндiрiстiк қуатын 4 млн. тоннаға дейiн ұлғайту жоспарланып отыр.   
      Махачкала халықаралық теңiз сауда портының мұнайды ауыстырып тиеу үшiн дамыған инфрақұрылымы бар. Порттың мұнай терминалы Баку - Новороссийск магистральдық мұнай құбырымен қосылған. Порттың тиеу қуаты 5 млн. тонна жүктi өңдеуге мүмкiндiк бередi, оның iшiнде 80% - мұнай. 2005 жылы жүктi ауыстырып тиеудiң жалпы көлемi 5,1 млн. тоннаны құрады. Порт жалпы жүк көтергiштiгi 70 мың тонна көлiк флотымен жұмыс iстейдi. Порттың жылына 20440 вагон өткiзу қабiлеттiлiгiмен темiр жол паромдық өткелi бар. Өткел Махачкала - Түркiменбашы және Махачкала - Ақтау бағыттарында жұмыс iстейтiн "Петровск" және "Советский Дагестан" үлгiсiндегi паромдарға арналған. Осы бағыттарда сұйылған газ, мұнай, бас жүктер негiзгi жүктер болып табылады. Қазiргi уақытта порттың өткiзу қабiлеттiлiгiн жылына 15,0 млн. тоннаға дейiн, соның iшiнде мұнай құю жүктерi бойынша жылына 10,0 млн. тоннаға дейiн ұлғайту жөнiнде жұмыс жүргізілуде.   
**Түркiменстан**   
      Қазiргi уақытта Түркiменбашы порты Каспийдегi бәсекелес порттардың бiрi болып есептеледi және Қазақстан аумағынан айналып өтетiн транзиттiк жүктердi тасымалдау үдерiсiне қатысады. Қолданыстағы мұнай құю айлақтары бiр уақытта алты танкердi қабылдай алады. РО-РО үлгiсiндегi кемелерге қызмет көрсету үшiн айлақ жұмыс iстейдi. Құрғақ жүк терминалы ауыр салмақты жүктердi қабылдауға есептелген және жүктердi кемеге тиеуге арналған арнайы платформалармен жабдықталған.   
      Сонымен бiрге, Түркiменстанның экспорттық инфрақұрылымын кеңейту жобасына сәйкес Окарем және Аладжа мұнай терминалдарын дамыту көзделген. Осы терминалдардың өткiзу қабiлеттiлiгi жылына 9 млн. тоннаға дейiн өсу перспективасымен жылына мұнай құю жүктердiң шамамен 3,5 млн. тоннасын құрайды.   
**Иран Ислам Республикасы**   
      Анзали порты жылына 5 млн. тоннаға дейiн жүктi ауыстырып тиеудi жүзеге асырады. Портта су сыйымдылығы 6 мың тоннаға дейiн 12 кеменi бiр уақытта арқандап байлауды қамтамасыз ететiн 10 айлақ бар. Порт акваториясындағы өту шөгуi 5,5 метр тереңдiкпен шектелген. Жүктер мен контейнерлердi сақтау үшiн қоймалық алаң бар.   
      Ноушахр портының жүктi ауыстырып тиеудiң жылдық көлемi 1,5 млн. тоннаны құрайды. Порттың 5,5 метр кепiлдi тереңдегiмен үш айлағы бар және 27412 шаршы метр қоймалық алаңы бар. Жүктiң негiзгi номенклатурасы: астық, кoкc, мыш концентраты, құрылыс материалдары, металл өнiмi.   
      Нека портының жүк көтергiштiгi 4,5 мың тонна танкерлердi өңдеу үшiн 3,8 м. кепiлдi тереңдiгiмен бiр айлағы бар. Порттың мұнай терминалының 792 мың текше м. жалпы көлемiмен мұнайға арналған екi резервуары бар және осы порт SWAP-операциялар шартында қазақстандық мұнай мен мұнай өнiмдерiн жеткiзу пунктi болып табылады.   
      Бандар Амирабад (Хазар) порты қазiргi уақытта 5 млн. тонна жобалық қуатқа және тараған инфрақұрылымдық желi мен кiрме жолдарға ие болып отыр. Негiзгi жүк ағынын бас және контейнерлiк жүктер құрайды. Объектiнiң құрылысы үш кезеңде жүзеге асырылады. Бiрiншi кезектi пайдалануға беру (порттың жобалық қуаты жылына 8 млн. тоннаны құрайды) жылына 4 млн. тоннадан астам жүктi өңдеуге мүмкiндiк бередi. Портқа автомобиль жолы салынған, 18 км темiр жол тармағы салынуда.   
      Каспийдегi порттық инфрақұрылымның сомалық қуаты шамамен мұнай құю мен құрғақ жүктердiң 165,4 млн. тоннасын ауыстырып тиеуге мүмкiндiк бередi. 2012 жылға болжанып отырған жүк ағыны құрылған порт қуаттарының шамамен 78% iске қосуға мүмкiндiк бередi және жүк тасымалын одан әрi дамыту үшiн қажеттi резерв жасайды.   
*Сауда мақсатында теңiзде жүзу саласында*   
      Қазiргi кезеңде Каспийдегi мұнай құю және құрғақ жүктердi тасымалдаудағы бәсеке белсендiлiгiн көрсетуде.   
      Әзiрбайжан Республикасы 2001 жылдың IV тоқсанына дейiн іс жүзiнде Каспий теңiзi пароходствосының (бұдан әрi - КACПAP) флоты арқылы Каспий теңiзiндегi теңiз тасымалы нарығының конъюнктурасын реттеп белгiлеген. КACПAP Каспий теңiзiндегi ең үлкен танкерлiк флотпен жұмыс iстейдi және Қазақстан мен Түркiменстан порттарынан Қара теңiздегi порттарға дейiн жер үстi көлiгiмен мұнай мен мұнай өнiмiн әрi қарай тасымалдау үшiн әзiрбайжан порттарына тасымалды жүзеге асырады. КАСПАР кемелерiнiң сомалық дедвейтi 2010 жылға қарай айтарлықтай төмендеуi мүмкiн, бұл МАРПОЛ-дың (Кемелерден ластанудың алдын алу жөнiндегi халықаралық конвенция) ескi бiр борттық кемелердi пайдалануға тыйым салу туралы талабынан болып отыр. Seascott Management компаниясының сараптау бағалауына сәйкес КACПAP-дың нарықтағы үлесi бiртiндеп төмендеуде және 50% аспайтын болады. Осыған орай, КАСПАР дедвейтi 13,8 мың тонна жаңа танкерлердi пайдалануға енгiзуде.   
      Ресейлiк "Волготанкер" кеме қатынасы компаниясы орташа дедвейтi 5,0 мың тонна "өзен-теңiз" класындағы танкерлердiң iрi иеленушiсi болып табылады. Түркiменстан мен Қазақстан порттарынан Махачкалаға, ал жазғы навигация кезеңiнде Волга-Дон каналы арқылы Қара теңiздегi порттарға мұнай мен мұнай өнiмiн тасымалдайды. Сонымен қатар, компания кемелерi Иранға Челябинск, Магнитогорск, Батыс Сiбiр және Орск-Халиловск металлургиялық комбинаттарынан металл өнiмiн тасымалдайды, сондай-ақ Иран порттарына мұнай тасымалдауды жүзеге асырады. Танкерлер ресейлiк верфтерде жасалған және Ресей туын көтерiп жұмыс iстейдi. "Волготанкер" Каспий теңiзiнде маусымдық сипатқа ие. Жазғы навигация кезеңiнде Ресейдiң iшкi су жолдарындағы қарқынды жұмысына байланысты бұл компания Каспийдегi теңiз фрахты нарығына айтарлықтай бәсеке жасамайды және оған әсерiн тигiзбейдi.   
      Ресейлiк Palmali Shipping кеме қатынасы компаниясының мұнай құю флоты Каспийде ең қазiргi заманғы флот болып табылады, соңғы 6 жыл iшiнде құрылды және оның 100 мың тоннаға жуық жалпы дедвейтi бар. Бiрақ, сыртқы ойыншы ретiнде (ұлттық компания болмай) Palmali Shipping кемелердi фрахтқа беретiн не нарықтың басқа қатысушылары пайдаланбайтын көлемдердi тасымалдайтын компания рөлiнде ғана болуы мүмкiн.   
      Иран қазақстандық және ресейлiк металлургиялық зауыттарының металл өнiмiн қоса алғанда, Каспий өңiрi жүгiнiң 10 % тасымалдайды. Ирандық "Хазар Шиппинг Компани" компаниясы металл өнiмiмен бiрге асбест пен астықты тасымалдайды.   
      Түркiменстанның теңiз сауда флоты 4 құрғақ жүктi тасымалдайтын құралдан тұрады, бiрақ олар тасымалдайтын жүктердiң көлемi шамалы.   
      "Қазақтеңiзкөлiкфлоты" ұлттық теңiз кеме қатынасы компаниясын акционерлiк қоғамы (бұдан әрi - "Қазақтеңiзкөлiкфлоты" ҰТКҚК" АҚ) қазiргi уақытта меншiктi флотын құруға жаңа кiрiстi. 2005 жылдың қорытындылары бойынша "Қазақтеңiзкөлiкфлоты" ҰТКҚК" АҚ Ақтау порты арқылы жөнелтiлген мұнай көлемiнiң 50 % астамын тасымалдауды жүзеге асырды. Осы көлемдi тасымалдаудың бiр бөлiгi фрахтқа алынған кемелерге түсiп тұр. Амортизацияланған және анағұрлым бәсекеге қабiлеттi тарифтердi ұсыну мүмкiндiгi бар Ресей, Әзiрбайжан және Иранның кеме қатынасы компанияларымен салыстырғанда осы нарықта алдын ала жеңiлу жағдайында болғандықтан компания құрғақ жүктердi тасымалдамайды. "Қазақтеңiзкөлiкфлоты" ҰТКҚК" АҚ теңiз операцияларын қолдау флоты Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторын (бұдан әрi - КТҚС) игеру шеңберiнде қажеттi жүктердiң шамалы көлемін ғана тасымалдайды.   
      КТҚС-дағы жүк тасымалы нарығындағы бәсеке орта негiзiнен қосалқы флоты мен теңiз операцияларын қамтамасыз ету флотының кемелерiнiң әртүрлi үлгiлерiне ие болып отырған Wagenborg Kazakhstan, BUE, Caspian Servise Group, "Аркшиппинг" компанияларынан тұрады.

**3.2. Теңiз порттарын дамыту**

**Ақтау порты**   
      Ақтау халықаралық теңiз сауда порты құрғақ жүктердi, мұнай мен мұнай өнiмiн халықаралық тасымалдауға арналған Қазақстан Республикасының жалғыз теңiз порты болып табылады.   
      80-жылдардың басында ауыстырып тиеу көлемi жылына 7 млн. тоннаға жуық мұнайды құрады. Құрғақ жүктердi ауыстырып тиеу жылына 300 мың тоннадан аспайтын және негiзiнде жергiлiктi маңызы бар жүктерден (тұз, ұлутасты блоктар, көмiр) тұратын.   
      1999 жылы портты қайта жаңартудың 1-кезеңiнiң аяқталуы нәтижесiнде құрғақ жүктердi тасымалдайтын құралдарға қызмет көрсету жөнiндегi тиеу-қайта тиеу кешенiнiң мүмкiндiктерi жылына 8,0 млн. тонна мұнайды ауыстырып тиеу жөнiндегi сол уақыттағы мүмкiндiктердiң сақталуымен жылына 1,5 млн. тонна деңгейiне дейiн өскен.   
      Бүгiнгi күнi Ақтау порты дегенiмiз қазiргi заманғы көп мақсатты терминал және ол мыналарға:   
      жүктердi, оның iшiнде ауыр салмақты жүктердi сақтау үшiн қоймалық транзиттiк алаңдарға (50 мың шаршы метрден астам ашық алаңдар және 6 мың шаршы метр жабық транзиттiк қойма);   
      бас және ақтарма жүктердi өңдеу үшiн үш әмбебап айлаққа, астықты экспорттау, ауыр салмақты кемелердi қайта тиеу және РО-РО үлгiсiндегi кемелердi өңдеу үшiн бiр айлаққа, айлақтардың жалпы ұзындығы - бiр уақытта 4 кеменi өңдеу мүмкiндiгiмен 550 м;   
      тiкелей темiр жол - паром қатынасында жүретiн вагондардың кiру-шығуын жүзеге асыруға мүмкiндiк беретiн темiр жол-паромдық кешенге;   
      жыл сайынғы өңдеу қуаты 600 мың тоннаға дейiн және бiр уақытта 24 мың тоннаға дейiнгi дәндi дақылдарды сақтайтын астық терминалына;   
      жүк көтергiштiгi 12 мың тоннаға дейiн 4 танкердi бiр уақытта өңдеу мүмкiндiгiмен төрт мұнай құю айлағына;   
      бас және үйiлме жүктердiң барлық түрлерiн және контейнерлердегi жүктердi ауыстырып тиеу үшiн жабдыққа ие болып отыр.   
      Ақтау портының кiрме жолдарының барлық түрлерi, мұнай мен мұнай өнiмiн ағызу, құю және сақтау жөнiндегi аралас инфрақұрылымы бар. Портта жер учаскелерiн жалға алу шартында дербес мамандандырылған көлiк ұйымдары жұмыс iстейдi.   
      Қазiргi уақытта Ақтау порты басқару жүйесiнiң халықаралық стандарттары (ИСО 9001) бойынша жұмыс iстейдi және теңiзде жүзу қауiпсiздiгi мен кемелерге қызмет көрсетудiң талаптарына жауап бередi. Порт аумағында "Ақтау теңiз порты" арнайы экономикалық аймағы шеңберiнде арнайы режим орнатылған.   
      Теңiз порты табиғи монополиялар субъектiсi болып табылатын "Ақтау халықаралық теңiз сауда порты" PMК-ның қарамағында.   
      1999-2005 жылдардағы Ақтау порты арқылы жүктi ауыстырып тиеудiң серпiнi төмендегi кестеде берiлген:   
                                                        (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 |
|  | **Барлығы:** | **2347,8** | **4175,2** | **6401,6** | **6948,3** | **8079,7** | **9691,9** | **10392,6** |

**Баутино порты**   
      Баутино порты Түпқараған шығанағының Баутин бухтасында орналасқан. Жергiлiктi карьердiң өнiмi тас-ұлутасты блок және өзге де жүктер (көмiр, орман және басқалар) соңғы уақытқа дейiн порт өңдеген негiзгi жүк болып табылған. Қазiргi уақытта Баутино порты халықаралық қатынаста жүктi ауыстырып тиеудi жүзеге асырмайды және мұнай өндiру компаниялары үшiн жүктердiң (жабдық, құрылыс материалдары, жанар-жағар май материалдары және басқалар) көлемiмен шектеледi.   
      Қойнауы толығымен пайдаланылмайды. Оны суға батқан кемелерден тазарту және түбiн тереңдету жұмыстарын жүргiзу қажет. Порттың пайдалану қызметтерiнiң жеткiлiктi көлемi жоқ. Порт аумағын кеңейту Баутино кентiмен шектелiп тұр. Қойнауға қосылма жер учаскелерi мен объектiлер меншiк нысаны әртүрлi мынадай ұйымдардың қарамағында.   
      "Agip КСО" компаниясының теңiз операцияларын қамтамасыз ету базасы мұнай кен орындарындағы құрылыс пен пайдалану жұмыстарын қолдауды қамтамасыз ету үшiн көзделген. Базаның шаруашылық, қоймалық және тұрғын үй орындары, жүк көтергiштiгi 100 тонна мобильдi кранымен ұзындығы 100 метр айлағы бар.   
      "Қазақбалықфлоты" акционерлiк қоғамының учаскесiнде пирс және олардың толығымен тозуынан пайдалануға жарамсыз айлақтар, сондай-ақ кеме жөндеу цехiнiң су сыйымдылығы 600 тоннаға дейiн кемелердi жөндеуге арналған және күрделi жөндеуге мұқтаж пирс орналасқан. Маңындағы аумақ 1,2 гектар.   
      Теңiз шекаралық дивизиясының айлағынан жасанды аралдар құрылысын салу үшiн тас тиеу жүргiзiлуде. Айлақтың өзi жоқ. Ұзындығы 80 метр үйiлме дамба бар. Топырақты кемеге түсiру үшiн автокөлiктiң кiруiне арналған аппарель жабдықталған. Маңындағы 20 гектарға жуық аумақ топырақты сақтау үшiн арналған.   
      Жергiлiктi "Шағала" мұнай базасының айлағы жаяу жүргiншiлер пирсiмен суға батқан кемеден тұрады. Экологиялық нормаларға сәйкес болмағандықтан жұмыс iстемейдi. Маңындағы аумақ 4 гектарға жуық.   
      Баутино жүк ауданының ("Ақтау халықаралық теңiз сауда порты" РМК филиалы) айлағы мен аумағы, навигация кезеңiнде кемелiк жабдықтау жүктерiн қайта өңдеу, қысқы кезеңде техникалық қызмет көрсету және кемелер тұрағы үшiн пайдаланылады. Жалпы ауданы шамамен 1,5 га құрайды. Аумағында жүк көтергiштiгi 16/32 және 6 тонна порталдық краны бар ұзындығы 63 метр айлақ бар, кiрме автомобиль жолдары бар.   
      Шығанақтың солтүстiк бөлiгiнде "Қазақтеңiзкөлiкфлоты" ҰТКҚК" АҚ мұнай кен орындарын жасанды аралдар жасау кезiнде пайдаланатын тасты тиеу үшiн екi айлақ бар.   
**Құрық порты**   
      Құрық порты А. Бекович-Черкасскийдiң шығанағында және Ералы темiр жол станциясынан 11 км-де орналасқан.   
      Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторын игерудiң мемлекеттiк бағдарламасын iске асыру мақсатында, сондай-ақ теңiз жолымен Қазақстанның экспорттық мүмкiндiктерiнiң шектелуiн болдырмау үшiн мұнай құю жүктерiн өңдеу үшiн қажеттi қызметтер кешенiн қамтамасыз етуге қабiлеттi Құрық портын белсендi дамыту жоспарланып отыр.   
      Каспий теңiзi қазақстандық секторының жағалау жолағын дамытудың кешендi жоспарының шеңберiнде "Қазмұнайгаз" ұлттық компаниясы" акционерлiк қоғамы (бұдан әрi - "Қазмұнайгаз" ҰҚ" АҚ) Құрық порты ауданында жылына 20 миллион тоннаға дейiн өндiрiстiк қуатымен мамандандырылған мұнай құю терминалын құру мәселесiн қарауда.   
      Құрық порты Каспий теңiзi бойынша Әзiрбайжан мен Иран порттарына мұнай мен мұнай өнiмiн жеткiзу қашықтығын шамамен 50-60 мильге қысқартуға мүмкiндiк бередi.

**3.3. Кеме қатынасы қызметiн дамыту**

      "Қазақтеңiзкөлiкфлоты" АҚ Каспий теңiзiндегi жүктердi тасымалдауды 2001 жылдың IV тоқсанында бастады.   
      Қазақстан Республикасы Көлiк және коммуникация министрлiгi (акциялардың 50%) мен "Қазмұнайгаз" ҰК" АҚ (акциялардың 50%) "Қазақтеңiзкөлiкфлоты" ҰТКҚК" АҚ-тың акционерлерi болып табылады.   
      Бастапқы кезеңде "Қазақтеңiзкөлiкфлоты" ҰТКҚК" АҚ Ақтау порты арқылы ауыстырылып тиелетiн жүктердiң жалпы көлемiнде мұнай экспортының 80% үлесi болғандықтан өз қызметiн мұнай тасымалдауға бағыттаған.   
      Ұлттық теңiз сауда флотын құрудың 2004 - 2005 жылдарға арналған бағдарламасын iске асырудың екi жылы iшiнде дедвейтi 12 мың тонна екi мұнай құю танкерiн жасау жүзеге асырылды, баржа-алаңдарды салу және тiркеп сүйреуiштер сатып алу арқылы теңiз операцияларын қолдаудың отандық флоты (бұдан әрi - ТОҚФ) құрылуда.   
      Сонымен қатар, осы табыстар жүк жөнелтушiлердiң перспективалық қажеттiлiктерiн қанағаттандыру үшiн жеткiлiксiз, тиiсiнше, бұл оларды iске асыруды жалғастыру және қазақстандық флотты одан әрi қалыптастыру қажеттiлiгiне әкелдi.

**"Қазақтеңiзкөлiкфлоты" ҰТКҚК" АҚ-тың негiзгi өндiрiстiк көрсеткiштерi**   
                                                       (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" танкерiн пайдалануға бердi, сондай-ақ 2010 жылға дейiн әрқайсысының дедвейтi 12 мың тонна бес танкер жасау жоспарланып отыр.   
      Теңiз тасымалы нарығының қалған қатысушылары КТҚС игеру саласында қосалқы флот және ТОҚФ ретiнде пайдаланылатын мамандандырылған шағын өлшемдi кемелердiң әртүрлi үлгiсiндегi флотымен көрсетiлген. Осы сегментте 2006 жылғы 1 қаңтардағы жағдай бойынша әртүрлi субъектiлер шамамен 150 кеменi пайдаланады. КТҚС шельфiн өндiрудiң жандануымен осы кластағы кемелердiң шамамен 200 бiрлiгiн пайдалану болжанып отыр. Wagenborg Kazakhstan, BUE, Caspian Servise Group, "Аркшиппинг" компаниялары осы кемелердiң негiзгi санының иелерi болып табылады.

**3.4. Каспий теңiзiндегi теңiз жүк тасымалының нарығы**

      Каспийдегi порттарды пайдаланып теңiз көлiгiмен жүктердi тасымалдаудың негiзгi бағыттары:   
      ирандық бағыт - Иранға және Парсы шығанағы елдерiне экспорттық-импорттық және транзиттiк жүктермен тiкелей су қатынасы;   
      ресейлiк бағыт - Ресейдiң Каспий және Азов бассейндерiндегi порттарымен тiкелей су қатынасы;   
      Қара теңiз - Жерорта теңiзi бағыты - Волга-Дон каналы арқылы тiкелей су қатынасы, Кавказ елдерiне және Қара теңiз - Жерорта теңiзi бассейнi елдерiне экспорттық-импорттық және транзиттiк жүктермен Баку - Батуми/Поти аралас темiр жол-паромдық қатынасы;   
      солтүстiк бағыт - Волга-Балт каналы арқылы Балтық теңiзi бассейнi елдерiне экспорттық-импорттық және транзиттiк жүктермен тiкелей су қатынасы болып табылады.   
      Осылайша, Каспийдегi қазақстандық порттар үшiн жүк базасын былайша жiктеуге болады:   
      1) экспортқа бағытталған жүк. Негiзгi экспорттық жүк ағыны: мұнай, металл өнiмi, астық, түстi металлдар, кoкc, асбест, мыш концентраты;   
      2) импорттық жүк. Жүк номенклатурасы мынадай: тағам өнiмдерi, құрылыс материалдары, химиялық өнiм, контейнерлер, шағын өлшемдi жабдық, доңғалақты техника, халық тұтынатын тауарлар;   
      3) транзиттiк жүк. Транзиттiң болжанған көлемдерi: контейнерлiк жүктер, халық тұтынатын тауарлар, Ресейдiң урал комбинаттарының металл өнiмi, ауыл шаруашылығы өнiмi, топырақ, көлемдерi сәйкес келмейтiн жүктер, жабдық.   
      Сонымен бiрге, орта мерзiмдi перспективада экспорттық-импорттық және транзиттiк жүк ағындарының өсуiне, сондай-ақ контейнерлiк тасымалдың дамуына айтарлықтай дәрежеде Алтынсарин-Хромтау темiр жол желiсiн пайдалану Жезқазған-Сексеуiл, Сексеуiл-Бейнеу, Маңғыстау-Баутино, Ералы-Құрық темiр жол учаскелерiн салу мүмкiндiгiн бередi.

**3.4.1. Мұнай тасымалдау**   
      Қазiргi уақытта әлемдiк нарықтарға каспий мұнайын жеткiзу үшiн Баку-Новороссийск, Махачкала-Новороссийск, Баку-Супса, Теңiз-Новороссийск, Атырау-Самара және Нека-Тегеран сияқты магистральдық құбырлар басым пайдаланылады. 2005 жылғы жағдай бойынша осы құбырлардың өткiзу қабiлеттiлiгi 80 млн. тоннадан астам болды, бұл ретте 2015 жылға қарай олардың өткiзу қабiлеттiлiгiнiң болжанған өсуi 122 млн. тоннаға дейiн артады. Сонымен бiрге, 2015 жылға қарай Каспий өңiрi елдерiнде мұнай өндiру шамамен 250-300 млн. тонна болуы мүмкiн, бұл мұнайды жеткiзу мен өткiзудегi перспективалық қажеттiлiктердi алдын ала шешу мақсатында оны тасымалдау жөнiнде қосымша инфрақұрылым жасау қажеттiлiгiн көрсетедi.    
      КТҚС игерудiң мемлекеттiк бағдарламасына сәйкес Ақтау мен Құрық теңiз порттары перспективалы мұнайды тасымалдау жөнiнде аса маңызды көлiктiк тораптар ретiнде қаралады.   
      Мынадай компаниялар теңiз порттары арқылы iрi мұнай жөнелтушiлер болып табылады: "Теңiзшевройл", "Маңғыстаумұнайгаз", "Қаражанбасмұнай", "Құмкөлмұнай", "Текасако Hopc Бузачи". Сонымен бiрге, теңiз кен орындарынан мұнайды өндiрудiң басталуымен "Agip КCO" консорциумы iрi жүк жөнелтушiлердiң бiрi болып табылатын болады.   
      Қазақстанның мұнайын әлемдiк нарықтарға тасымалдауда өсiп келе жатқан қажеттiлiктердi шешу мақсатында жаңа бағыттар құру жөнiндегi жобалар қаралуда. Олардың бiрi - Ақтау мен Құрық порттарындағы мұнай терминалдарын тiкелей қосуды көздейтiн Баку - Тбилиси - Джейхан құбырын тиеуге Қазақстанның қатысуы болып табылады

**3.4.2. Құрғақ жүктердi тасымалдау**

**Контейнерлiк жүктер**   
      Сарапшылардың болжамдарына сәйкес Солтүстiк-Оңтүстiк және ТРАСЕКА бағдарғыларының шеңберiнде контейнерлiк ағынды дамытудың айтарлықтай перспективалары бар. Контейнерлiк ағынды жандандыруда Ауғанстанға гуманитарлық жүктердi, Ираннан, Парсы шығанағы мен Түркиядан Қазақстан мен Ресейдiң урал өңiрлерiне контейнерлердi, сондай-ақ Қытайдан контейнерлiк жүктер мен халық тұтынатын тауарларды контейнерлiк тасымалдау қаралады.   
      Перспективада Ақтау порты арқылы болжанып отырған контейнерлiк ағын жылына шамамен 10 - 15 мың бiрлiктi құрауы мүмкiн.   
**Металл өнiмi**   
      Тұтыну көлемiн, жөнелту географиясы мен тарифтiк режимдi сақтау кезiнде Ақтау порты арқылы металл өнiмiн (болатты) тасымалдау Иран және iшiнара Әзiрбайжан бағытында жүзеге асырылатын болады. Тасымалдау көлемдерi "Миталл Стил Темiртау" компаниясы металл өнiмi мен Ресейдiң урал комбинаттарының транзиттiк болаты есебiнен қамтамасыз етiлетiн болады және де шамамен 1,5 млн. тоннаны, оның iшiнде транзит шамамен 250 - 400 мың тоннаны құрайды.   
      Қара металл сынықтарын экспорттау Иран мен Түркия бағытында басым болады. Жөнелтiлiмдердiң болжанған мүмкiндiгi жыл сайын шамамен 250 - 300 мың тоннаны құрауы мүмкiн.   
      Экспортқа бағытталған түстi металдар (мыс, мыш, қорғасын) қазiргi уақытта баламалы бағыттар бойынша тасымалданатын, Ақтау портына әлеуеттi бағытталатын жүктер болып табылады. Осы жүктердiң жыл сайынғы экспорты шамамен 400 мың тоннаны құрайды, олардың шамамен 250 мың тоннасы Ақтау порты бағытына бағдарлануы мүмкiн.   
      Тартымды тарифтiк режимнiң болуы кезiнде Тәжiк алюминий зауыты шығаратын дайын алюминийдiң шамамен жыл сайынғы 30 - 40 мың тонна транзитiн тарту мүмкiн.   
**КТҚС игеру жөнiндегi теңiз операциялары үшiн жүктер**   
      КТҚС жер қойнауын игеру жөнiндегi жоспарларға сәйкес алдағы кезеңде-жасанды аралдар салу кезiнде теңiз кен орындарын игеру жерлерi бағытында жүк ағынының айтарлықтай өсуi күтiлуде. Жасанды аралдарды салу үшiн қажеттi тас таужынысының орта жылдық көлемi 1 млн. тоннадан 2 млн. тоннаға дейiн болуы мүмкiн. Жекелеген кезеңдерде, жұмыстардың қарқындылығы кезiнде осы көлемнiң жылына 4 млн. тоннаға дейiн айтарлықтай өсуi мүмкiн. Бұдан басқа кемелермен бұрғылау шламын, бұрғылау ерiтiндiлерi, жабдықты, орнату құбырларын, ауыз су мен техникалық суды, жанар-жағар май материалдарын, цемент ерiтiндiлерi мен химикаттарды тасымалдау болжанып отыр.   
**Басқа жүктер**   
      Мамандандырылған алаңдарды жасау және қайта тиеу жабдығының бар болуы кезiнде Ақтау порты арқылы жөнелту үшiн күкiрт, кокс, асбест, кен, көмiр және минералдық тыңайтқыштардың жүк ағындарының айтарлықтай перспективасы бар.   
      КТҚС игеру жөнiндегi мемлекеттiк бағдарламаға сәйкес мұнай өндiрудi ұлғайту кезiнде мұнай өндiру кезiнде өндiрiлетiн күкiрттiң көлемi Қашаған кен орнында ғана шамамен жылына 800 мың тоннаны құрайды.   
      Қазiргi уақытта анағұрлым үлкен жүк ағыны мынадай: Астрахань - Иран порттары, Ақтау - Махачкала, Ақтау - Баку, Ақтау - Иран порттары мен Түркiменбашы порты - Баку бағыттарында шоғырланған. Бұл ретте негiзгi жүк базасы Ресей мен Қазақстанда құрылады және негiзiнен мұнай құю жүктерiмен, металмен химиялық өнiммен және орман материалдарымен көрсетiлген.   
      Таяудағы перспективада Каспийдегi тасымалдың жалпы көлемi мұнай құю жүктерi бойынша 50 млн. тоннаға дейiн, құрғақ жүктер бойынша 20 млн. тоннаға дейiн өседi. Атап айтқанда, қазақстандық теңiз порттары арқылы мұнайды тасымалдаудың сомалық көлемi 2012 жылға дейiнгi кезеңде шамамен 40 млн. тоннаны құрайды, оның iшiнде Қашаған кен орны мұнайының көлемi шамамен 20 - 24 млн. тонна болуы мүмкiн. Болжам бойынша, нарықтың конъюнктурасы мен мұнай тасымалдау жөнiндегi әртүрлi баламалы жобалардың уақтылы iске асырылуына байланысты бұл көрсеткiштер өзгеруi мүмкiн.   
      Ақтау порты арқылы Иран және Әзiрбайжан бағытында астықты тұрақты тасымалдау қамтамасыз етiлетiн болады. Астықты тасымалдау перспективасы жылына 600 мың тонна есебiнен қаралып отыр.

**3.5. Теңiз көлiгiн дамыту проблемалары**

      Қазақстанның теңiз көлiгiнiң алдында күштi жақтарының әлеуетiн толық шамада iске асыруға және өзiнiң осал жақтарын барынша азайтуға мүмкiндiк беретiн жұмыс iстеудiң сапалы жаңа деңгейiне өту мiндетi тұр.   
      Қазiргi кезеңде теңiз көлiгi өз қызметiнiң негiзгi көрсеткiштерiн перспективтi жоспарлау кезiнде қиыншылықтарға тап болды. Теңiз көлiгi тасымалдардың баламалы бағдарғыларымен және көршiлес елдердiң бәсекелес шетелдiк кеме қатынасы компанияларымен қатаң бәсеке жағдайында, әлемдiк тауар нарықтарының тез өзгеретiн және болжауы қиынға түсетiн жағдайда жұмыс iстейтiнiн есепке алу қажет.   
      Осыны негiзге ала отырып, отандық теңiз көлiгiнiң мынадай негiзгi проблемаларын атап өтуге болады:   
      1. Қазiргi уақытта теңiз порттары бағытындағы бағыттардың тартылымдылығы баламалы бағыттарға қарағанда шамалы, ұлттық теңiз сауда флоты каспий маңындағы мемлекеттердiң кеме қатынасы компанияларына бәсекелес емес.   
      2. Қазақстан Республикасында мұнайды өндiру мен бөлудiң ұзақ мерзiмдi болжамды теңгерiмi негiзiнде көмiрсутегiн тасымалдау кезiндегi негiзгi басымдылық құбыр көлiгiне берiледi. Жаңа экспорттық құбыр жүйелерiн дамыту 2006 - 2010 жылдары Ақтау порты арқылы жiберiлетiн мұнай көлемiнiң айтарлықтай төмендеуiне әкеледi. Теңiз көлiгiн құбыр көлiгiмен бiрге қазақстандық шикiзатты тасымалдаудың негiзгi арнасы ретiнде қарау қажет.   
      3. Сервистiк инфрақұрылымның, оның iшiнде кемелерге, кеме механизмдерi мен жабдыққа техникалық қызмет көрсету және оларды жөндеу жөнiндегi кеме жөндеу базасының жоқтығы. Көмiрсутегi шикiзатын барлау жөнiндегi жұмыстар жүргiзiлетiн Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторында 150-ден acтам кеме жұмыс iстейдi. Қазақстандық кеме жөндеу базасын құру отандық және шетелдiк кемелерге халықаралық стандарттар деңгейiнде қызмет көрсетудi қамтамасыз етедi және Қазақстан Республикасы теңiз көлiгi қызметтерiнің аясын кеңейтедi.   
      Бұрын аталған сервистiк инфрақұрылымды құру Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 2004 жылғы 13 шiлдедегi N 763 қаулысымен бекiтiлген Ұлттық теңiз сауда флотын құрудың 2004 - 2006 жылдарға арналған бағдарламада көзделген. Алайда, қаржы ресурстарының болмауы мен Құрық портының дамымауы оларды iске асыруды кейiнiрек кезеңге ауыстыру қажеттiлiгiне соқтырды.   
      4. Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторында теңiзде жүзу қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету мен қоршаған ортаны қорғаудың кешендi жүйесiнiң жоқтығы.   
      5. Теңiз тасымалына барлық қатысушылардың өзара қарым-қатынастарын регламенттеу және кеме қатынасының қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету мақсатында бiрқатар халықаралық теңiз конвенцияларына қосылу және сауда мақсатында теңiзде жүзу саласындағы нормативтiк құқықтық базаны жетiлдiру жөнiнде шаралар қабылдау қажет.   
      6. Кадр тапшылығы. Теңiз порттары мен теңiз сауда флотының қызметi үшiн кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесiн құру жөнiнде шаралар кешенiн одан әрi қабылдау қажет.   
      Теңiз көлiгiнiң тиiмдi жұмысын және оны дамытудың жоғары қарқынын қамтамасыз ету мақсатында жоғарыда көрсетiлген проблемаларды шешу маңызды болып табылады.

**4. Бағдарламаның мақсаты мен мiндеттерi**

      Бағдарлама 2006 - 2012 жылдар кезеңiн қамтиды. Ұлттық теңiз көлiгiн дамыту көлiк қызметтерiнiң қажеттi көлемiн қамтамасыз ету жөнiндегi негiзгi бағыттардың бiрi болып отыр.   
      Бағдарлама мақсаты: елдiң экспорттық-импорттық, каботаждық және транзиттік жүк тасымалдарына қажеттiлiктерiн толық көлемде қамтамасыз ететiн және қазiргi заманғы техникалық базаға ие қазiргi заманғы жоғары технологиялық теңiз көлiгiн құру.   
      Осы бағдарламаның мақсатына қол жеткiзу үшiн мынадай мiндеттердi шешу қажет:   
      халықаралық нормалардың талаптарына сәйкес келетiн порт және сервистiк инфрақұрылымды дамыту және бәсекеге қабiлеттi жаңасын құру;   
      бiлiктi менеджментi мен персоналы және флотты Каспий теңiзiнде де, әлемдiк су жүйесiнiң өзге де бассейндерiнде тиiмдi пайдалану перспективасы бар қазiргi заманғы және бәсекеге қабiлеттi флотты құру арқылы ұлттық сауда флотын одан әрi дамыту;   
      халықаралық конвенциялар мен келiсiмдерге одан әрi қосылуға, ұлттық заңнаманың көршiлес мемлекеттердiң заңнамасымен үйлестiруге, теңiз тасымалы процесiне қатысушылардың құқықтық қарым-қатынастарын тиiстi реттеу және теңiзде жүзу қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету мақсатында нормативтiк құқықтық кесiмдердi қабылдауға бағытталған теңiз көлiгi саласындағы нормативтiк құқықтық базаны жетiлдiру;   
      Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторында теңiзде жүзу қауiпсiздiгiн және қоршаған ортаны қорғауды қамтамасыз етудiң кешендi жүйесiн құру;   
      теңiз көлiгi саласында кадрларды даярлау, қайта даярлау және олардың бiлiктiлiгiн арттыру жүйесiн құру жөнiнде шаралар кешенiн қабылдау;   
      теңiз көлiгiн қажеттi мемлекеттiк қолдау шараларымен ынталандыру.   
      Бағдарламаны iске асыру барысында жекелеген белгiленген iс-шаралардың да, тұтастай алғанда бүкiл Бағдарламаның да барынша тиiмдiлiгiне:   
      бағдарламалық iс-шараларды орындауға арналған шығындарды оңтайландыру;   
      теңiз көлiгiн дамыту жөнiндегi шаралардың дәйектiлiгiн белгiлеу;   
      бағдарламалық iс-шараларды қаржыландырудың анағұрлым ұтымды және тиiмдi схемаларын пайдалану есебiнен қол жеткiзу жоспарланып отыр.

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

      Бағдарламаны iске асыру екi кезеңмен жүзеге асырылады.   
**I-кезең: 2006 - 2008 жылдар**   
      Бағдарламаны iске асырудың бiрiншi кезеңi iшiнде теңiз көлiгiн дамыту саласындағы негiзгi басымдықтар мынадай бағыттар болып табылады:   
      Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторын игерудiң мемлекеттiк бағдарламасын iске асыруды ескере отырып, порттардың өндiрiстiк қуатын жүктердi қайта тиеудiң болжанған өсуiн қамтамасыз ететiн деңгейге дейiн кеңейту жөнiндегi бiрiншi кезең жұмыстарын аяқтау;   
      теңiз порттарында кемелер қозғалысын басқару жүйелерiн және теңiз порттарында құтқару операцияларын басқару жүйелерiн құру;   
      шикi мұнайды және мұнай өнiмдерiн, сусымалы және үйiндi жүктердi тасымалдауға арналған кемелердi, сондай-ақ қосалқы флот кемелерiн жеке меншiкке сатып алуды және жасауды қоса алғандағы ұлттық теңiз сауда флотын дамыту;   
      меншiктi қызмет көрсету және жөндеу кәсiпорындарын дамыту үшiн жағдайлар жасау;   
      халықаралық конвенциялардың талаптарына сәйкес бiлiктi кадрлар даярлау үшiн теңiз оқу-тренажерлық орталығын құру;   
      Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторы қоршаған ортасы жай-күйiне теңiз көлiгiнiң әсер ету мониторинг жүйесiн енгiзу.   
**II-кезең: 2009 - 2012 жылдар**   
      Теңiз көлiгi саласының теңдестiрiлген қызметiн және қойылған мiндеттердi iске асыруды қамтамасыз ету мақсатында дамудың негiзi бағыттары мыналар болып табылады:   
      теңiз порттарының өндiрiстiк қуаттарын кезең-кезеңiмен жүктердi қайта тиеудiң болжанған өсу деңгейiне жеткiзе отырып кеңейту және жаңғырту жөнiндегi жұмыстарды аяқтау;   
      бәсекеге қабiлеттi қазақстандық теңiз сауда флотын құру;   
      Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторында кемелер қозғалысын және құтқару операцияларын басқарудың өңiрлiк жүйесiн құру;   
      Каспий бойынша жүзетiн ұлттық теңiз флоты және басқа да сауда кемелерiне қызмет көрсету үшiн кеме жасау және кеме жөндеу объектiлерiн дамыту;   
      теңiз көлiгi саласының кадрларын даярлау және бiлiктiлiгiн арттыруды тәжiрибелiк қамтамасыз ету;   
      теңiз ортасына бақыланбайтын әсер етулердi болдырмау үшiн ISO 14001:2004 халықаралық стандартына сәйкес теңiз көлiгi объектiлерiнде қоршаған ортаны басқару жүйесiн енгiзу;   
      теңiз көлiгi қалдықтарымен қоршаған ортаны ластауды болдырмау жүйесiн енгiзу.

**5.1. Теңiз портының инфрақұрылымын дамыту**

      Порт инфрақұрылымының жаңасын құру және қолданыстағысын жаңғырту көлiк секторын, атап айтқанда теңiз тасымалын дамыту iсiнiң aca маңызды бөлiгi болып табылады. Yкiметтiң 2004 - 2005 жылдар iшiнде қабылданған хаттамалық шешiмдерiне сәйкес қолданыстағы Aқтaу, Баутино теңiз порттарын және жаңадан құрылып жатқан Құрық портын дамыту перспективалары белгiленген.   
**Ақтау порты**   
      Барлық қажеттi көлiк коммуникациялары және жүктердiң кез келген түрлерiн өңдеуге мүмкiндiк беретiн инфрақұрылымы бар Ақтау теңiз сауда порты экспорттық-импорттық және транзиттiк жүктердi тасымалдауға қатысу үшiн анағұрлым перспективтi порт болып табылады.   
      Порттың 2005 жылғы жағдай бойынша қолданыстағы өндiрiстiк қуаты жобалық қуатқа жеттi. Осыған байланысты қазiргi аумағының шеңберiнде инфрақұрылымды жетiлдiрумен бiрге портты солтүстiк бағытта кеңейтiп, одан әрi дамыту қажеттiлiгi туындап отыр.   
      Жаңа гавань шеңберiнде порт терминалдары мен қорғау гидроқұрылыстарын сала отырып, Ақтау теңiз сауда портының өндiрiстiк аумағын кеңейту оны қайта жаңартудың екiншi кезеңi шеңберiнде iске асыруға жоспарланған. Порт аумағының жалпы ауданы 81,722 га құрайды және ол "Ақтау халықаралық теңiз сауда порты" РМК-ның шаруашылық жүргiзуiнде.   
      Ақтау портын Солтүстiк бағытта дамыту жобасын жылдам iске асыру үшiн қолайлы инвестициялық жағдайлар жасауға "Ақтау теңiз порты" арнайы экономикалық аймағы да ықпал ететiн болады.   
      Жобалау, салу және пайдалануға берудi ескерумен 2006 - 2008 жылдар кезеңiнде құрылыс жұмыстарын жүргiзу көзделiп отыр. Жобаның жалпы құны 32,7 млрд. теңгенi құрайды. Ақтау теңiз портын кеңейту мұнай құю жүктерiн ауыстырып тиеудiң жыл сайынғы көлемiн 20 млн. тоннаға дейiн және құрғақ жүктердi 3 млн. тоннаға дейiн ұлғайтуға мүмкiндiк бередi.   
      Жобаны iске асыру мемлекеттiк-жекеменшiк серiктестiк қағидатын қолдануды көздейдi және ол Ақтау порты базасында көлiктiк-логистикалық орталықты құруға ықпал етедi.   
      Жобаны iске асырудың көрсетiлген моделi Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейiнгi көлiк стратегиясының негiзгi қағидаттарының бiрiне сәйкес, сол қағидат бойынша теңiз порттарын салу және оларға техникалық қызмет көрсету, негiзiнде, жекеменшiк секторының жауапкершiлiгi аясына кiретiн болады, өз кезегiнде жалпы пайдаланымдағы теңiз инфрақұрылымы мемлекет жауапкершiлiгiнiң аясында болады, бұл ретте шығындар, мүмкiндiгiнше, порт алымдары есебiнен және кеме иелерi мен стивидорлық компаниялармен жасалған шарттардың негiзiнде өтелетiн болады.   
**Баутино порты**   
      Қазақстанның мұнайгаз секторында өндiрулердi жандандыру, шельфтегi перспективтi кен орнын өндiру жөнiндегi жобаларды қоса алғанда, сондай-ақ жапсарлас инфрақұрылымды дамыту Баутино порты арқылы жүктердi ауыстырып тиеу көлемiн және кеме қатынасы қарқындылығын одан әрi ұлғайтуға ықпал етедi. Баутино портының инфрақұрылымдық дамуы шельфте жасанды аралдарды құру үшiн мұнай жабдығы мен құрылыс материалдарын жөнелту жөнiндегi бункерлiк база мен терминалдарды құруды көздейдi.   
      Порт бағытында Маңғыстау - Баутино темiр жол желiсiн салу жобасының перспективтi iске асырылуымен шельфтегi операцияларды қамтамасыз етудi де, халықаралық қатынаста жүктердi қайта өңдеудi ұйымдастыруды да көздейтiн жүк ағынының кең спектрiне қол жеткiзу қамтамасыз етiледi.   
      2003 - 2005 жылдары "Ақтау халықаралық теңiз сауда порты" РМК "Баутино жүк ауданы" филиалы үшiн сомасы 305 млн. теңгеден астам тиеу-түсiру техникасын, оның iшiнде жүк көтергiштiгi 16132 тонна порталдық кран мен порталдық тиегiштердi сатып алды.   
      Баутино жүк ауданының порт инфрақұрылымын одан әрi жаңғырту мақсатында құны шамамен 3 млрд. теңге жұмыстарды жүргiзудi көздейтiн "Баутино жүк ауданын кеңейту" жобасының техника-экономикалық негiздемесi әзiрлендi.   
      Қажеттi жұмыстарды жүргiзу сызбасы мынадай iс-шараларды жүргiзудi көздейдi:   
      1) аумақты суға батқан кемелерден тазарту;   
      2) түбiн тереңдету жұмыстарын жүргiзу;   
      3) сусымалы және бас жүктер үшiн айлақ салу, сондай-ақ жолаушылар айлағын салу;   
      4) теңiз портының әкiмшiлiк ғимаратын және қоймалық үй-жайларды салу.   
      Теңiзде жүзу қауiпсiздiгiн арттыру мақсатында 2006 - 2007 жылдарда Түпқараған шығанағында Кемелер қозғалысын басқару жүйесi құрылады.   
      Баутино портын кешендi дамыту жөнiндегi шараларды iске асыруға жағалау маңындағы жер учаскелерiнiң меншiк нысандары әртүрлi бiрнеше меншiк иелерiнiң бар болуы қиындық туғызып отыр. Осыған байланысты, Баутино портын одан әрi дамыту мақсатында оны игерудiң кешендi бағдарламасын әзiрлеу қажет.   
**Құрық порты**   
      Құрық портын дамыту Қазақстанның "Баку - Тбилиси - Джейхан" жобасына қатысуына бағдарланған iрi мұнай құю терминалдарының бiрi болып табылатын, мұнайды қайта тиеу және сақтау бойынша мамандандырылған терминал құруды көздейдi.   
      Мұнай құю терминалы резервтiк парктi және iрi салмақты танкерлерге қызмет көрсетуге арналған шығару айлақтарын қамтиды. Құрық порты ауданындағы осындай кемелердiң өтуi үшiн қажеттi тереңдiктер жағалаудан үштен алты километр қашықтықта орналасқан.   
      Осы ауданды кешендi дамыту мақсатында Каспий мұнай шельфiнде теңiз операцияларын қолдау үшiн қажеттi бiрқатар өндiрiстiк объектiлер орналастыру болжанып оты. Теңіз мұнай операцияларын қолдау базасы, металл құрылымын өндiру бойынша зауыт, кеме салу - кеме жөндеу базасы, мұнай және газ дайындау жөнiндегi кешен және басқа да қосалқы объектiлер салынады.   
      Бұдан басқа кiрме жолдарды, сумен қамтамасыз етудi, отын газымен қамтамасыз етудi, электрмен қамтамасыз етудi, қоймаларды қоса алғанда, жапсарлас инфрақұрылымдық объектiлердi құру талап етiледi.   
      Құрық портында инфрақұрылымды құру 70,3 млрд. теңге мөлшерiнде бағаланады. Дамыту жобасын әзiрлеудi мұнай өндiру компанияларымен бiрлесiп "Қазмұнайгаз" ҰК" АҚ жүзеге асырады.   
      Орта мерзiмдiк перспективада мемлекеттiк порттық қадағалауды белгiленген тәртiппен жүзеге асыру және теңiзде жүзу қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету үшiн порттық теңiз әкiмшiлiгi құрылатын болады.   
      Теңiзде жүзу қауiпсiздiгiн арттыру мақсатында 2007 - 2009 жылдарда А.Бекович-Черкасский шығанағында Кемелер қозғалысын басқару жүйесi құрылатын болады.

**5.2. Теңiз сауда флотын дамыту**

      Теңiз көлiгiмен тасымалдануға жататын мұнай құю және құрғақ жүктер көлемiнiң артуы жөнiндегi болжамды деректерге сәйкес отандық сауда флотының одан әрi дамуы көзделуде.   
**Танкерлiк флот**   
      Қазiргi уақытта "Қазақтеңiзкөлiкфлоты" компаниясы пайдаланатын танкерлiк флот мұнайды Ақтау - Махачкала және Ақтау - Баку бағыттарында жылына 3 млн. тонна көлемiнде тасымалдауды қамтамасыз етуге қабiлеттi. Heкa порты бағытында мұнай иран порттарына жоғары танкерлердiң кiру бойынша жүк көтергiштiгi шектеулерге байланысты жүк көтергiштiгi 5 мың тоннаға дейiнгі кемелермен тасымалданады.   
      Танкерлiк флотты одан әрi қалыптастыру кезiнде транс каспийлiк көлiктiк жүйе шеңберiнде мұнайды тораптық тасымалдауды жүзеге асыру үшiн іpі салмақты мұнай құю кемелерiн пайдалану мүмкiндiгi көзделуде. Тасымалдардың ең аз өзiндiк құнын қамтамасыз ететiн iрi салмақты танкерлердiң оңтайлы типтерiн айқындау үшiн мұндай кемелердi жасау, жеткiзу және техникалық қызмет көрсету мәселелерiн пысықтай отырып зерттеулер жүргiзу қажет. Iрi салмақты танкердi жасаудың болжамды құны 6-6,7 млрд. теңгенi құрайды. Жылына 20 млн. тонна мұнайды тасымалдау үшiн қажеттi кемелер саны - 5 бiрлiк. Тиiсiнше, iрi салмақты танкерлiк флотты құру бағдарламасы бойынша қаржы көлемi 33,2 млрд. теңгенi құрауы мүмкiн.   
**Құрғақ жүк флоты**   
      Ақтау порты арқылы құрғақ жүктердi қайта тиеу бойынша болжамдық деректер негiзiнде құрғақ жүк флотын құру жоспарланып отыр. Құрғақ жүк кемелерiн жасау және сатып алу саясаты каспий маңы мемлекеттерiнiң нақты жүк базасы және порттық инфрақұрылымының өндiрiстiк қуаттылығы әлеуетiн есепке алып жүзеге асырылатын болады. Екi құрғақ жүк кемесiн 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.   
**Теңiз операцияларын қамтамасыз ету флоты**   
      Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторы жер қойнауын 2006 - 2012 жылдарда игеру жөнiндегi жоспарларға сәйкес теңiз кен орындарын игеру орындарына бағытталған жүк ағынының өсуi күтiлуде.   
      Жасанды аралдарды жасау үшiн қажеттi тас жынысының жылдық орташа көлемi 1 млн-нан 2 млн. тоннаға дейiн болуы мүмкiн. Жекелеген кезеңдерде, жұмыстар қарқындағанда бұл көлемнiң жылына 4 млн. тоннаға дейiн артуы мүмкін.   
      Каспий теңiзi қазақстандық секторының жағалаулық белдеуiн дамытудың кешендi жоспарына сәйкес, теңiз операцияларын қамтамасыз ету флотының кемелерiне қосымша жылдық қажеттiлiк 2006 жылдан бастап 2012 жылға дейiн шамамен 147 бірлiкке жетедi.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **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 |
| **Флот бірлігі барлығы** | **24** | **44** | **81** | **117** | **132** | **147** | **145** |

      Ұлттық теңiз кеме қатынасы компаниясының теңiз операцияларын қамтамасыз ету флотының құрамы жүк базасынан, кемелердiң әмбебаптығы мен өтiмдiлiгiнен, Каспий теңiзiнiң және жүзу ауданының географиялық ерекшелiктерiнен, басқа компаниялардың флот құрамынан қалыптасатын болады.   
      "Қазақтеңiзкөлiкфлоты" ҰТКҚК" АҚ меншiктi теңiз операцияларын қамтамасыз ету флотын дамытудың бастапқы кезеңiнде баржа-алаңшаны, трюмдық баржаларды, бункерлiк кемелердi, таяз шөгетiн мұздық класты тiркеп сүйрегiштердi, буксерлер-құтқарғыштарды, вахталық ауысымды жеткiзу кемелерiн, өрт сөндiру кемелерiн, льялды және фекальды суларды жинауға арналған кемелердi, зерттеу кемелерiн (гидрографиялық), мұнай қоқысын жинаушыларды иемденудi жоспарлап отыр.   
      Флоттың сандық және сапалық құрамын анықтау кезiнде шельфтi кен орындарын қазудың қолда бар технологиялары негiзге алынады. Теңiз операцияларын қамтамасыз етудiң отандық флотын дамытудың бастапқы кезеңiнде негiзiнен көлiктiк қызметтердi жүзеге асыру болжанып отыр, ал құбыр төсейтiн кемелер, жерснарядтар, кабель төсегiш кемелер үлгiсiндегi меншiктi бiрегей объектiлердi салу жекелеген жобаларды iске асыру шеңберiнде қаралатын болады.   
      Теңiз операцияларын қамтамасыз ету флотын дамытуға барлығы жыл сайын 3-3,6 млрд. теңге көлемiндегi сома жұмсалады.

**5.3. Теңiз көлiгiнiң қосалқы инфрақұрылымын дамыту**

**5.3.1. Кеме жөндеу өндiрiсiн құру**

      Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторында зерттеу және игеру бойынша жұмыстар көлемiнiң қарқынды өсуi алдағы жылдарда жұмыс жасайтын кемелер санын және сонымен байланысты қызмет көрсету нарығының артуын көздейдi.   
      Каспий бассейнiндегi кеме жөндеу базалары Ресей, Әзiрбайжан және Иран аумақтарында орналасқан, онда 20-дан аса кеме жасау және кеме жөндеу кәсiпорындары өз қызметiн жүзеге асыруда. Негiзiнен олардың қызметi кеме жөндеу жұмыстары өндiрiсiнен, шельфтiк жұмыстарды қамтамасыз етуге арналған әртүрлi класты және мақсаттағы кемелердi жасау және қызмет көрсетуден, өнеркәсiп объектiлерi үшiн болат құрылымдар өндiрiсiнен тұрады.   
      Қазiргi уақытта Қазақстанның каспийлiк өңiрiнде Атырау қаласында орналасқан тек бiр "Кемежөндеушi" кеме жөндеу кәсiпорны бар. Қанағаттанарлықсыз өндiрiстiк-экономикалық жағдай, жиi тоқтап тұруы және аз санды құрамы (75 адам) осы кәсiпорында кеме жөндеудi жоспарлау болашағының әлсiз екенiн көрсетедi.   
      Қазақстан екi "Ер-Сай Каспиан Контрактор" және "Керреl Kazakhstan" өндiрiстiк алаңшасының құрылысы жүргiзiлуде. Теңiз операцияларын қамтамасыз ету үшiн теңiз платформаларының металл құрылымдарын жинау жөнiндегi жұмыстар өндiрiстiк алаңшалардағы жұмыстарының негiзгi түрі болады және кеме жөндеу жұмыстарын орындау көзделмеген.   
      Қазақстанда жұмыс iстейтiн кемелердi жөндеу мәселелерiн шешу қажеттiлiгiн негiзге ала отырып А.Бекович-Черкасский шығанағы жағалауындағы Құрық порты ауданындағы кеме жөндеу зауытын салу нұсқасы қаралуы мүмкiн. Толқыннан табиғи қорғалған және тереңдiгi 5,5 метрге дейiнгi 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 теңiзi айдынында әртүрлi жұмыстарға тартылған 100-ден аса кеме (зерттеу кемелерi, тiркеп сүйрегiштер, жүзбелi бұрғылау қондырғылары, балық аулайтын, мұнай құю танкерлерi, құрғақ жүк кемелерi, жолаушы кемелерi) тiркелген. Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторының мұндай кен орындарын қазу жөнiндегi жұмыстар көлемiнiң өсуi салдарынан жақын арада кемелер саны айтарлықтай өсуi мүмкiн.   
      Бекiтiлген нормативтерге сәйкес әрбiр кеме жоспарлы инспекциядан және әрбiр бес жыл сайын жөндеуден, сондай-ақ жоспарлы инспекция мен жөндеу арасында аралық инспекциядан өтуi тиiс.   
      Осылайша, Қазақстанда кеме жөндеу зауытын салу үшiн барлық алғышарттар бар. Кеме жөндеу кешенi бойынша инвестициялар шамамен 4,8 млрд. теңгенi құрайды.

**5.3.2. Теңiзде жүзу қауiпсiздiгiн және қоршаған ортаны қорғауды қамтамасыз ету жүйесiн құру**

      Ұлттық теңiз сауда флотын, теңiз порттық және сервистiк инфрақұрылымын дамыту Теңiзде адам өмiрiн қорғау жөнiндегi халықаралық конвенция (СОЛАС-74), Теңiзшiлердi даярлау мен оларға диплом беру және олардың вахтада болуы туралы халықаралық конвенция (ПДМНВ-95) және Кемелердiң қауiпсiз пайдаланылуын басқару және ластануын болдырмау жөнiндегi халықаралық кодексi (МКУБ) талаптарына сәйкес теңiзде жүзу қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету және қоршаған ортаны қорғау бойынша iс-шараларды мiндеттi сақтаумен жүзеге асырылуы қажет.   
      Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторында теңiзде адам өмiрi қауiпсiздiгiн, кеме жүргiзудiң қауiпсiздiгiн және тиiмдiлiгiн, iргелес жағалаулық аудандарда және жұмыс жүргiзу орындарында қоршаған ортасын кеме қатынасының мүмкiн жағымсыз әсерiнен қорғауды қамтамасыз ету мiндеттерiн шешу үшiн:   
      1) Түпқараған шығанағындағы КҚБЖ-дан, Ақтау порты КҚБЖ-дан, А.Бекович-Черкасский шығанағындағы КҚБЖ-дан, Жайық-Каспий бассейнiндегi КҚБЖ-дан және көмiрсутектi шикiзатты игеру аудандарында орналасқан жергiлiктi КҚБЖ-дан тұратын кемелер қозғалысын басқарудың аймақтық жүйесiн (КҚБАЖ);   
      2) өзiнiң құрамына Ақтау портында орналасқан құтқару операцияларын басқару жүйесiн (ҚОБЖ), Баутино, Құрық, Атырау порттарында орналасқан құтқару операцияларын басқарудың локалдық жүйесiн және Каспий теңiзiнiң қазақстандық жағалауы бойынша 30 км қашықтықта бiркелкi орналасқан ретрансляциялық пункттердi қамтитын құтқару операцияларын басқарудың өңiрлiк жүйесiн (ҚОБӨЖ) құру қажет.   
      Теңiз көлiгiнде қоршаған ортаны қорғау жүйесiн құру үшiн:   
      Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторы қоршаған ортасының жай-күйiне теңiз көлiгiнiң әсер ету мониторингiн;   
      ISO 14001:2004 халықаралық стандартына сәйкес теңiз көлiгi объектiлерiнде қоршаған ортаны басқару жүйесiн;   
      теңiз көлiгi қалдықтарымен қоршаған ортаны ластауды болдырмау жүйесiн енгiзу қажет.   
      КҚБАЖ құрған кезде кемелердiң кез-келген ту астында жүзуi үшiн тең жағдайлар мен мүмкiндiктер қамтамасыз етiледi, яғни халықаралық кеме қатынасын қамтамасыз ету үшiн қажеттi жағдайлар жасалады. Басқару сондай-ақ балық аулау өндiрiсiне де және қызметтiк - қосалқы флотқа да қолданылатын болады.   
      Теңiзге мұнай және мұнай өнiмдерiнiң құйылуымен байланысты төтенше жағдайларда КҚБЖ-дан ақпарат қоршаған ортаны қорғау органдарына жедел жеткiзiлуi тиiс.   
      КҚБАЖ алдағы уақытта дамыту және жаңғыртуды қамтамасыз ету мақсатында оны Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторындағы кемелердi және порттық құрылғыларды қорғау және қазақстандық әскери ұйымдастыру-техникалық жағдайды бақылау элементтерiмен сәйкес келетiн "ашық" жүйе түрiнде құру болжанып отыр.   
      КҚБАЖ қазiргi заманғы құрылғылармен жабдықтау үшiн шамамен 3121 млн. теңге инвестиция қажет, соның iшiнде:   
      Ақтау портындағы КҚБАЖ - 500 млн. теңге;   
      Түпқараған шығанағындағы КҚБАЖ - 321 млн. теңге;   
      А.Бекович-Черкасский шығанағында КҚБАЖ - 400 млн. теңге;   
      Орал-Каспий бассейнiндегi КҚБАЖ - 400 млн. теңге;   
      мұнай игеру аудандарында орналасқан жергiлiктi КҚБАЖ - 1500 млн. теңге.   
      Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторында ҚОБӨЖ құруды Теңiзде адам өмiрiн қорғау жөнiндегi халықаралық конвенция (COЛAC-74) талаптарына сәйкес, Ақтау, Баутино Құрық және Атырау порттарындағы құтқару операцияларын басқару жүйесiн, сондай-ақ Каспий теңiзiнде Апат кезiнде ауқымды теңiз байланыс жүйесiн (ААТБЖ) құруын және қызмет iстеуiн қамтамасыз ететiн байланыс құрылғысымен ретрансляциялық пунктердi қамтып жүзеге асыру қажет. ААТБЖ құралдарымен құтқару қызметтерiнiң кемелермен жедел байланысы адамдарды, кемелердi құтқару және авария шығындарын жою бойынша операцияларды тиiмдi жүргiзудi қамтамасыз етедi.   
      Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторында құтқару операцияларын басқарудың өңiрлiк жүйесiн қазiргi заманғы құрылғылармен жабдықтауға шамамен 5040 млн. теңге қаржы қажет, соның iшiнде:   
      Ақтау портының ҚОБЖ - 1800 млн. теңге;   
      Баутино, Құрық және Атырау портының ҚОБЖ - 720 млн. теңге;   
      Каспий теңiзiнiң қазақстандық жағалауы бойынша 30 км қашықтықта бiркелкi орналасқан ретрансляциялық пунктер - 720 млн. теңге;   
      сенсорлық кiшi жүйе мен коммуникациялық инфрақұрылым - 1800 млн. теңге.

**5.4. Теңiз көлiгiнiң қажеттiлiгiн кадрлық қамтамасыз ету жүйесiн құру**

      Теңiз көлiгi саласында мамандардың тапшылығы Қазақстан Республикасындағы кеме қатынасы компанияларының және теңiз порттарының қызметтерiне едәуiр деңгейде әсер етедi. Осыған байланысты отандық теңiз флотын дамыту үшiн басты мәселелердiң бiрi кадрлық қамтамасыз ету жүйесiн құру болып табылады.   
      Теңiз мамандарын даярлау және қайта даярлау:   
      Тынышпаев атындағы Көлiк және коммуникациялар академиясының, Әскери-теңiз академиясының және Семей көлiк колледжiнiң және басқа да салалық оқу орындарының базасында жаңа мамандықтар енгiзу және теңiз мамандықтары бойынша оқыту;   
      теңiз мамандықтары бойынша мамандар даярлауға арналған мемлекеттiк тапсырысты (мемлекеттiк бiлiм беру гранттары) ұлғайту, оқытуды кредиттеу тетiктерiн пайдалану;   
      кеме қатынасы компанияларының жүзу құрамын даярлаудан және қайта даярлаудан өткiзу үшiн теңiз оқу-тренажерлық орталығын құру;   
      қазақстандық мамандардың үкiметаралық келiсiмдер негiзiнде, сондай-ақ шаруашылық жүргiзушi субъектiлердiң қаражаты есебiнен шетелдiң теңiз оқу орындарында оқуын өткiзу жолымен iске асырылатын болады.   
      Көрсетiлген iс-шараларды iске асырғанға дейiн жүзу құрамы кадрларын даярлау ТМД мемлекеттерiнiң оқу орындарында жүзеге асырылуы мүмкiн. Ең қолайлы жолының бiрi Астрахань қаласының оқу орындарында оқыту болып табылады. Бұл Каспий өңiрiндегi жалпы мойындалған құжат беруге құқығы бар сертификатталған жалғыз оқу орны. Астрахань қаласында Энергетика және көлiктiң теңiз технологиялар институты орналасқан, оны бiтiрушiлер "Кемелiк энергетикалық құрылғыларды пайдалану" мамандығы бойынша инженер-механиктер, "Кемелiк электр жабдықтарын және автоматика құралдарын пайдалану" мамандығы бойынша инженер-электр механигi, "Кeмe жасау" мамандығы бойынша инженер-кеме жасаушы дипломдарын алады. Оқу мерзiмi - 5 жыл.   
      Астрахань теңiз колледжi "Теңiздiк кеме жүргiзу", "Көлiктiк энергетикалық құрылғыларды пайдалану", "Кeмe жасау" мамандықтары бойынша оқытуды жүзеге асырады. Оқу мерзiмi - 3 жыл.   
      Кемелердiң командалық жүзу құрамын, сондай-ақ флотты техникалық пайдалануды және теңiзде жүзу қауіпсіздігін қамтамасыз ететiн жағалаулық құрылымдардың қызметкерлерiн Санкт-Петербург қаласында даярлау және оқыту жоспарланып отыр.   
      С.О.Макаров атындағы мемлекеттiк теңiз академиясы 6 факультетте теңiз көлiгі үшiн кадрлар даярлауды жүзеге асырады, олардың iшiнде кеме жүргiзушi, кеме механикалық, электр механикалық, радиотехникалық факультеттерi қазақстандық кадрларды оқыту үшiн неғұрлым қолайлы; Оқу мерзiмi 5 - 6 жыл.   
      Санкт-Петербург мемлекеттiк теңiз техникалық университетi жобалау, теңiз кемелерiн салу және техникалық пайдалану жөнiндегi теңiз инженер-мамандарын дайындайды. Оқу мерзiмi - 5 жыл.

**Теңiз мамандықтары бойынша мамандарға орташа**   
**жылдық қажеттiлiк**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **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 |
|  | **Барлығы** | 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 теңiз сауда флоты қажеттiлiгiн қамтамасыз ететiн кадрлық жүйені құру бойынша iс шараларды орындауға бастапқы кезеңде 608 млн. теңге көлемiнде қаражат бөлiнуi қажет.

**5.5. Сауда мақсатында теңізде жүзу саласындағы нормативтiк құқықтық базаны жетiлдіру**

      Теңiз көлiгiнiң жұмыс iстеуi тасымал процесiне барлық қатысушылардың өзара қатынасын реттейтiн нормативтiк құқықтық базаның жасалуы мен оның үйлесiмдiлiгiне, сондай-ақ сауда мақсатында теңiзде жүзу саласындағы халықаралық ынтымақтастыққа байланысты болады.   
      Қазақстан теңiз көлiгi саласында 9 халықаралық конвенцияға қосылды, атап айтқанда:   
      1) 1966 жылғы Жүк таңбасы туралы халықаралық конвенцияға;   
      2) 1969 жылғы Мұнаймен ластанудан болған залал үшiн азаматтық жауапкершiлiк туралы конвенцияға;   
      3) 1969 жылғы Кемелердi өлшеу жөнiндегi халықаралық конвенцияға;   
      4) 1972 жылғы Теңiзде кемелер соқтығысының алдын алудың халықаралық ережелерi туралы конвенцияға;   
      5) 1972 жылғы Қауiпсiз контейнерлер жөнiндегi конвенцияға;   
      6) 1973 жылғы Кемелердiң ластануын болдырмау жөнiндегi халықаралық конвенцияға;   
      7) 1974 жылғы Теңiзде адам өмiрiн қорғау жөнiндегi халықаралық конвенцияға;   
      8) 1978 жылғы Теңiзшiлердiң даярлығы мен оларға диплом беру және вахтада болуы туралы халықаралық конвенцияға;   
      9) 1948 жылғы Халықаралық теңiз ұйымы туралы конвенцияға.   
      Сонымен бiрге теңiз көлiгiнiң қызметiн, теңiзде жүзу қауiпсiздiгiн, табиғат қорғау iс-шараларын және басқаларын регламенттейтiн бiрқатар нормативтiк актiлер әзiрлеу және қабылдау қажет. Теңiз көлiгi саласында нормативтік құқықтық кесiмдердi әзiрлеу жөнiндегi iс-шараларды жүргiзуге 122,0 млн. теңге сомасында қаржы бөлiну қажет.

**5.6. Теңiз көлiгiн дамытуды қолдау шаралары**

      Теңiз көлiгiнiң қызметiн ынталандыру мемлекеттiк реттеу шаралары кешенiн қолдану арқылы жүзеге асырылуы мүмкiн, соның iшiнде:   
      отандық сауда флотының кемелерiн жасау үшiн ұзақ мерзiмдi жеңiлдiктi несиелер беру;   
      мемлекеттiк қолдаумен лизинг қызметiн дамыту;   
      кемелер мен порт инфрақұрылымын жасауда республикалық бюджет қаражатын үлестiк қатысуға тарту;   
      теңiз тасымалдарының ұлттық операторы мәртебесiн беру;   
      су көлiгiндегi жазатайым жағдайлардан болған залалды өтеу үшiн және теңiзде жүзу қауiпсiздiгi мен қоршаған табиғи ортаны қорғауды қамтамасыз ету жүйесiне кiретiн объектiлердi пайдалануды және салуды қаржыландыру көздерiнiң бiрi ретiнде сақтандыруды дамыту;   
      Қазақстан Республикасында теңiз көлiгiн дамыту жөнiндегi салалық iздестiру, жобалық-конструкторлық институттар құру.

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

**"Ақтау халықаралық теңiз сауда порты" РМК инвестициялық ресурстары**   
      Теңiз порт инфрақұрылымы саласындағы бағдарламалық iс шараларды iске асыру үшiн инвестициялық ресурстарға жалпы қажеттiлiк 34235,64 млн. теңгенi құрайды. 2006-2012 жылдарға жоспарланған инвестициялар жобасы мынадай кестеде көрсетiлген.   
                                                      млн. теңге

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№N** | **Атауы** | **Қаражатты жылдар бойынша игеру** |
| **2007** | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** |
| **I.** | **Құрылыс және қайта жаңғырту** |
| 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 |
| **II.** | **Жабдықтарды және басқа да негізгі құралдарды сатып алу** | | | | | | |
| 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 солтүстiк бағытта кеңейту" жобасын iске асыру шеңберiнде 2006-2008 жылдарды қоса алғандағы кезеңге мынадай жұмыстар жүргiзу жоспарлануда:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **N 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 |
|  | **Жиыны** |  |  | **32 717,84** |

      Инвестициялық жобаларды қаржыландыру қаражаттарды алып пайдалану жолымен, соның iшiнде екiншi деңгейдегi отандық банкiлер, халықаралық қаржы институттары қаражаттары және тiкелей инвестициялар есебiнен көзделедi.   
**"Қазақтеңiзқөлiкфлоты" ҰТКҚК" АҚ-тың инвестициялық ресурстары**   
      Ұлттық теңiз сауда флотын дамыту бойынша белгiленген iс-шараларды iске асыру үшiн инвестициялық ресурстарға жалпы қажеттiлiк 64996,0 млн. теңгенi құрайды. 2006-2012 жылдарға жоспарланған инвестициялық жобалар мынадай кестеде көрсетiлген.   
                                                    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 кажетгілігін қамтамасыз ету жүйесін құру | 608 |  | 242 | 250 | 116 |  |  |  |
|  | **Жиыны** | **64996** | **8976** | **3572** | **13298** | **12186** | **18984** | **4080** | **3600** |

      Инвестициялық жобаларды қаржыландыру қаражаттарды алып пайдалану жолымен, соның ішiнде екiншi деңгейдегi отандық банкiлер, халықаралық қаржы институттары қаражаттары және тiкелей инвестициялар есебінен көзделедi.   
      Қаражатты қарызға алу Қазақстан Республикасының заңнамаларына сәйкес жүзеге асырылады.   
**Республикалық бюджет ресурстары**   
      Кемелер қозғалысын басқарудың өңiрлiк жүйесiн және құтқару операцияларын басқарудың өңiрлiк жүйесiн құру бойынша бағдарламалық iс шараларды іске асыру үшiн инвестициялық ресурстарға жалпы қажеттілiк 8161,0 млн. теңгенi құрайды.   
                                                       млн. теңге

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Атауы** | **Жалпы құны** | **Жылдар бойынша қаражатты игеру** |
| **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** |
| **1. Кемелер қозғалысын басқарудың өңірлік   жүйесі,** соның ішінде: | **3121,0** | **160,5** | **160,5** | **400,0** | **650,0** | **750,0** | **500,0** | **500,0** |
| 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 |
| **2. Құтқару операцияларын басқарудың өңірлік жүйесі,**   соның ішінде: | **5040,0** |  |  | **1260,0** | **1260,0** | **960,0** | **960,0** | **600,0** |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Ақтау портының ТҚҮО | 1800,0 |  |  | 900,0 | 900,0 |  |  |  |
| Баутино, Құрық, Атырау порттарының ТҚҮО | 720,0 |  |  | 360,0 | 360,0 |  |  |  |
| Ретрансляцилық пункттер | 720,0 |  |  |  |  | 360,0 | 360,0 |  |
| Сенсорлық кіші жүйе мен коммуникациялық инфрақұрылым | 1800,0 |  |  |  |  | 600,0 | 600,0 | 600,0 |
| **Жиыны** | **8161,0** | **160,5** | **160,5** | **1660,0** | **1910,0** | **1710,0** | **1460,0** | **1100,0** |

      Жайық-Каспий бассейнiнде және А.Бекович-Черкасский шығанағында кемелер қозғалысын басқару жүйелерiн құру жобалары бойынша, сондай-ақ құтқару операцияларын басқарудың өңiрлiк жүйесiн құру жобасы бойынша инвестициялық жобалардың техника-экономикалық негiздемелерiн әзiрлеудi қаржыландыру тиiстi жылдың бөлiнетiн бюджеттiк бағдарламалар қаражаттары шегiнде жүзеге асырылатын болады.   
      Инвестициялық жобаларды қаржыландыру республикалық бюджет қаражаты есебiнен көзделедi. Қажеттi шығыстар көлемi тиiстi қаржы жылына республикалық бюджеттi бекiту кезiнде нақтыланатын болады.

**7. Бағдарламаны iске асырудан күтiлетiн нәтиже**

      Алға қойылған мiндеттердi негiзге ала отырып, сандық және сапалық өлшемдер анықталды, оларға қол жеткiзу Бағдарламада белгiленген iс-шараларды орындау тиiмдiлiгiнiң көрсеткiшi болып табылады.   
      Қазақстан Республикасының теңiз көлiгiн дамыту бағдарламасының негiзгi нәтижелерi мыналарға:   
      теңiз көлiгi саласында экономиканы дамытуға барабар мемлекеттiк мiндеттердi шешуге жәрдемдесуге;   
      транзиттiк әлеуеттi толыққанды пайдалануға;   
      көлiк инфрақұрылымы мен отандық флоты тиiмдi дамуға бағытталады.   
      Осы бағдарлама iске асыру Республиканың өсiп отырған экспорт-импорттық және транзиттiк жүк ағынының көлемдерiн теңiзбен тасымалдау қажеттiлiгiн қамтамасыз етедi, және де Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторында мемлекеттiк бағдарламаларды iске асыруға мүмкiндiк тудырады.   
      2012 жылға қарай елдiң мемлекеттiң теңiз көлiгi қазiргi заманғы бәсекеге қабілеттi порттық және сервистiк инфрақұрылыммен, сондай-ақ iрi салмақты мұнай құю танкерлер флотымен, дедвейтi 12 мың тонналық танкерлермен, құрғақ жүк кемелерiмен, теңiз операцияларын қолдау флоты кемелерiмен көрiнедi деп жоспарлануда.   
      Құрылатын теңiз порты инфрақұрылымы жүк ағынының кең спектрiн өңдеуге мүмкiндiк бередi. Бұл ретте, 2012 жылға қарай теңiз порттарының өткiзу қабілетi бiр жылда мұнай құю 40 млн. тонна, және бiр жылда құрғақ жүктердi 3,2 млн. тонна деңгейiне дейiн ұлғаятын болады.   
      2012 жылға қарай мұнай құю және құрғақ жүктердi, сондай-ақ Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторындағы операцияларға арналған жүктердi тасымалдау бойынша нарықтың едәуiр үлесi жабылатын болады. Ocы бағдарламаны iске асыру жаңа теңiз тасымалдары нарығына шығуға мүмкiндiк жасайды.   
      Кемелер қозғалысын және құтқару операцияларды басқарудың қазiргi заманғы жүйесiн енгiзу жөнiндегi шараларды iске асыру Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторында теңiзде жүзу қауiпсiздiгi деңгейiн арттыруға мүмкiндiк бередi.   
      Кеме жөндеу кешенi Каспий теңiзiнде жүзетiн көбейiп келетiн кеме қатынасы компанияларының тарапынан қызметтiң осы түрiне сұранысты қанағаттандыруға мүмкiндiк бередi.   
      Теңiз көлiгiнде қоршаған ортаны қорғау жүйесiн енгiзу Каспий теңiзi қазақстандық секторының қоршаған ортасы құрылымының ластануын төмендетуге ықпал етедi.   
      Нормативтiк-құқықтық базаны жетiлдiру қолданыстағы халықаралық нормалар мен конвенцияларға сәйкес осы саладағы құқықтық қатынастарды тиiстi реттеудi қамтамасыз етедi және республиканың теңiз көлiгi қызметiнiң тиiмдiлiгiн арттыруға мүмкiндiк бередi.   
      Бағдарлама 2012 жылға дейiн даярлау мен қайта даярлау жүйесiн құруды және теңiз көлiгi саласында отандық мамандар кәсiптерiнiң жаңа класының туындауын көздейдi.   
      Кемелерде, порттарда, кеме жөндеу кәсiпорындарда жаңа жұмыс орындары құрылады. Тұтынушылық сипатындағы қызметтер көлемi ұлғаяды.   
      Бағдарламаны iске асыру әлеуметтiк сипаттағы өңiрлiк мәселелердi шешуге ықпал етедi және әртүрлi деңгейдегi мемлекет бюджетiне түсiмдердiң тұрақты өсуiн қамтамасыз етедi.   
      2006-2012 жылдарда iске асыруға жоспарланған инвестициялық жоспарлар негiзгi капиталға 107,6 млрд. теңгеден жоғары қаржыландыруға мүмкiндiк бередi.   
      Теңiз көлiгiн дамыту бағдарламасы Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейiнгi көлiк стратегиясының бөлiгiн құрайды және стратегиялық инвесторлар үшiн индикатор болып табылады, сондай-ақ аралас көлiк ұйымдарымен қарым-қатынасты нығайтуға мүмкiндiк бередi.   
      Отандық теңiз көлiгiн дамытудан болған көп мағыналы мультипликатты нәтиже Қазақстан Республикасының көлiк-коммуникация және өндiрiстiк кешендерiн нығайтуға және олардың тиiмдi өзара әрекетiне ықпал ететiн болады.

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

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Р/с**  **N №** | **Іс-шара** | **Аяқтау нысаны** | **Орындалуына (іске асырылуына) жауаптылар** | **Орындалу (іске асырылу) мерзімі** | **Болжанып отырған шығыстар,(млн. теңге)** | **Қаржыландыру көзі** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** |
| 1. | Теңіз сауда флотын дамыту:  танкерлік флотты салу                    құрғақ жүк кемелерін салу және сатып алу         теңіз операцияларын қолдау флотын салу және сатып алу | 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.- 3 630,0   2008 ж.- 3 600,0 | «"ҚТКФ" ҰКҚК"»АҚ 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 кұтқару операцияларын басқарудың өңірлік жүйесін құру\*\* | Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат | ККМ | 2007 жыл, 25 шілдеге | 2006 жылы бөлінетін бағдарламалар қаражаты шегінде | Республикалық бюджет |
| 7. | Кемелер козғалысын басқарудың өңірлік жүйесін құру:   Ақтау портының КҚБЖ\*\*;   Түпкараған 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 |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 8. | Каспий теңізінің қазақстандық секторында құтқару операцияларын басқарудың өңірлік жүйесін құру\*\*. | Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат | ККМ | Жыл сайын, 25 қаңтарға, 25 шілдеге | 2008-2012 жж. - 5040,0\*,   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 | Қажет етпейді |  |

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

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

**Ескертпе:**   
\* - 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

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