

Қазақстан Республикасының кеме қатынасын дамытудың және ішкі су жолдарында қауіпсіздікті қамтамасыз етудің 2007 - 2012 жылдарға арналған бағдарламасын бекіту туралы

Күшін жойған

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 26 қыркүйектегі N 917 Қаулысы . Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 14 сәуірдегі № 302 Қаулысымен

Ескерту. Күші жойылды - ҚР Үкіметінің 2010.04.14 № 302 Қаулысымен.

"Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясы туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 11 сәуірдегі N 86 Жарлығына және "Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 1 наурыздағы Қазақстан халқына Жолдауын іске асыру жөніндегі іс-шаралардың жалпыұлттық жоспарын және Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006-2008 жылдарға арналған бағдарламасын орындаудың желілік кестесі туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 31 наурыздағы N 222 қаулысына сәйкес Қазақстан Республикасының Үкіметі **ҚАУЛЫ ЕТЕДІ:**

1. Қоса беріліп отырған Қазақстан Республикасының кеме қатынасын дамытудың және ішкі су жолдарында қауіпсіздікті қамтамасыз етудің 2007-2012 жылдарға арналған бағдарламасы (бұдан әрі - Бағдарлама) бекітілсін.

2. Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі жыл сайын қаңтарда және шілдеде Қазақстан Республикасының Үкіметіне Бағдарламаның іске асырылу барысы туралы ақпарат берсін.

3. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі.

Қазақстан Республикасының

Премьер-Министрі

Қазақстан Республикасы

Үкіметінің

2006 жылғы 26 қыркүйектегі

N 917 қаулысымен

бекітілген

Қазақстан Республикасының кеме қатынасын дамытудың және ішкі су жолдарында қауіпсіздікті қамтамасыз етудің 2007-2012 жылдарға

арналған БАҒДАРЛАМАСЫ

Мазмұны

1. Бағдарламаның паспорты
2. К і р і с п е
3. Ішкі су көлігінің қазіргі жай-күйін талдау
- 3.1. Кеме қатынасы су жолдарының жай-күйін талдау
- 3.2. Қазіргі жүк-жолаушылар тасымалын талдау
- 3.3. Көлік флотының ағымдағы жай-күйін талдау
- 3.4. Мемлекеттік техникалық өзен флотының жай-күйін талдау
- 3.5. Кеме қатынасы шлюздерінің жай-күйін талдау
4. Бағдарламаның мақсаты мен міндеттері
5. Бағдарламаны іске асырудың негізгі бағыттары мен тетігі
- 5.1. Кеме қатынасын дамыту және 2012 жылға дейін күтілетін тасымалдар көлемі
- 5.2. 2007-2012 жылдарда мемлекеттік техникалық өзен флотының кемелерін ауыстыру және қосымша санын сатып алу
- 5.3. Кеме жөндеу - кеме салу кәсіпорындарын дамыту
- 5.4. Құқықтық және нормативтік-техникалық базаны жетілдіру
- 5.5. Кеме қатынасы шлюздерінің құрылыстары мен жабдығын қайта жаңарту және жаңғырту
- 5.6. Қоршаған ортаны қорғау
- 5.7. Кадр әлеуетін арттыру
6. Қажетті ресурстар мен қаржыландыру көздері
7. Бағдарламаны іске асырудан күтілетін нәтижелер
8. Қазақстан Республикасының кеме қатынасын дамыту және ішкі су жолдарында қауіпсіздікті қамтамасыз етудің 2007 - 2012 жылдарға арналған бағдарламасын іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспары

1. Бағдарламаның паспорты

Атауы Қазақстан Республикасының кеме қатынасын дамытудың және ішкі су жолдарында қауіпсіздікті қамтамасыз етудің 2007-2012 жылдарға арналған бағдарламасы

Әзірлеу үшін негіз

"Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясы туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 11 сәуірдегі N 86 Жарлығы және "Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 1 наурыздағы Қазақстан халқына Жолдауын іске асыру жөніндегі іс-шаралардың жалпыұлттық жоспарын және Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006-2008 жылдарға арналған бағдарламасын орындаудың желілік кестесі туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 31 наурыздағы N 222 қаулысы

Әзірлеуші

Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі

Бағдарламаның мақсаты

Халықтың және шаруашылық жүргізуші субъектілердің Қазақстан Республикасының өзен көлігі көрсететін қызметтеріне қажеттілігін қанағаттандыру үшін ішкі су жолдарын кеме қатынасы үшін қауіпсіз жағдайда ұстау арқылы ішкі су жолдары бойынша кеме қатынасын дамыту

Бағдарламаның міндеттері

Қазақстанның өзен көлігін дамыту; өзен көлігімен жолаушылар мен жүктерді тасымалдауды жүзеге асыру кезінде кеме қатынасы су жолдарының қауіпсіздігін қамтамасыз ету; санын 163 бірлікке дейін жеткізумен мемлекеттік техникалық өзен флотының кемелерін кезең-кезеңмен ауыстыру және жаңғырту; су жолдарын кеме жүзетін жай-күйде ұстау жөніндегі іс-шараларды іске асырумен байланысты қызметтер құнын төмендету; кеме қатынасы шлюздерінің құрылыстары мен жабдығын қайта жаңарту және жаңғырту

Іске

асыру

мерзімі

2007-2012

жылдар

Қаржыландырудың қажетті ресурстары мен көздері

Бағдарламаның жалпы құны республикалық бюджеттен 16 693,7 млн. теңгені құрайды, соның ішінде: 2007 жыл - 1 831,0 млн. теңге;

2008 жыл 2 713,6 млн. теңге; 2009 жыл - 2 823,0 млн. теңге; 2010 жыл - 3 006,7 млн. теңге; 2011 жыл - 3163,9 млн. теңге; 2012 жыл - 3 155,9 млн. теңге.

Бұл ретте республикалық бюджеттен бөлінетін жыл сайынғы қаражат көлемі тиісті жылға бюджетті қалыптастыру кезінде нақтыланатын

болады

Күтілетін нәтижелер Қазақстанның өзен көлігін дамыту және жүк тасымалдау көлемін 7 млн. тоннаға дейін ұлғайту; өзен көлігімен жолаушылар мен жүктерді тасымалдауды жүзеге асыру кезінде кеме қатынасы су жолдарының қауіпсіздігін қамтамасыз ету; мемлекеттік техникалық өзен флотының кемелерін олардың санын 163 бірлікке дейін жеткізумен кезең-кезеңмен ауыстыру және жаңғырту; кеме қатынасы шлюздерінің құрылыстары мен жабдықтарын қайта салу және жаңғырту; су жолдарын кеме жүзетін жағдайда ұстау жөніндегі іс-шараларды іске асырумен байланысты қызметтер құнын төмендету.

2. Кіріспе

Қазақстан Еуропа мен Азия тоғысқан жерде орналасқандықтан едәуір транзит-көлік әлеуетіне ие болып отыр және халықаралық көлік дәліздерінің дамуымен су көлігін пайдаланудың тиімділігі кеме қатынасы үшін жасалатын жағдайларға тікелей байланысты.

Осы Қазақстан Республикасының кеме қатынасын дамытудың және ішкі су жолдарында қауіпсіздікті қамтамасыз етудің 2007 - 2012 жылдарға арналған бағдарламасы "Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясы туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 11 сәуірдегі N 86 Жарлығының және "Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 1 наурыздағы Қазақстан халқына Жолдауын іске асыру жөніндегі іс-шаралардың жалпыұлттық жоспарын және Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006-2008 жылдарға арналған бағдарламасын орындаудың желілік

кестесі туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 31 наурыздағы N 222 қаулысының негізінде әзірленген.

Бағдарлама ішкі су көлігі саласының қазіргі жай-күйін талдаудың нәтижелеріне негізделеді және оны одан әрі жетілдіруге бағытталған.

Бағдарламаны іске асыру кеме қатынасы су жолдарын және шлюздерді күтіп ұстаудың сапасын жоғарылатуға, су объектілерінің экологиялық жүйесіне теріс жүктемені төмендетуге, жүк көлемін ұлғайтуға, сондай-ақ круиздік туристік бағыттарды ұйымдастыру үшін қолайлы жағдай жасауға мүмкіндік береді.

3. Ішкі су көлігінің қазіргі жай-күйін талдау

3.1. Кеме қатынасы су жолдарының жай-күйін талдау

"Су объектілерін кеме жүзетін су жолдары санатына жатқызу ережесін және кеме жүзуі үшін ашық кеме жүретін су жолдарының тізбесін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2004 жылғы 29 қаңтардағы N 105 қаулысымен кеме жүзуі үшін ашық кеме жүретін су жолдарына мыналар ж а т қ ы з ы л ғ а н :

Қара Ертіс өзені (Қытай Халық Республикасымен шекарадан) - Зайсан көлі - Бұқтырма, Өскемен және Шульба су қоймаларымен Ертіс өзені (Ресей Федерациясымен шекараға дейін);

Қытай Халық Республикасының шекарасынан Қапшағай ГЭС бөгетіне дейін Қапшағай су қоймасымен Іле өзені;
Жайық - Каспий арнасы;
Балқаш көлі;

Петропавл су қоймасының бөгетінен Ресей Федерациясымен шекараға дейін Есіл өзені;

Қиғаш өзенінің Қазақстан Республикасының аумағындағы учаскесі (Волга өзенінің сағасы);

Ресей Федерациясымен шекарадан оның сағасына дейін Жайық өзені;
Қызылорда қаласы мен паром өткелдерінің ауданындағы Сырдария өзені.

Р/с N	Кеме қатынасы бассейндерінің атауы	Кеме жүзетін су жолдары санатына жатқызылған су жолдарының ұзындығы (км)	Кеме қатынасы навигациялық құралдармен қамтамасыз етілген қызмет көрсетілетін су жолдарының ұзындығы (км)
1	2	3	4
1	Ертіс өзені	1718	1718
2	Жайық-Каспий каналымен Жайық өзені	1173	956
3	Қапшағай су қоймасымен Іле өзені	350	330

4	Балқаш көлі	978	978
5	Есіл өзені	50	-
6	Сырдария өзені	5	-
7	Қиғаш өзені	162	-
	Барлығы	4436	3982

Ішкі су жолдары жалпы пайдаланымдағы жолдар болып табылады және олар мемлекеттік меншікте. Оларды күтіп ұстауды және пайдалануды республикалық бюджеттен қаржыландырылатын мемлекеттік тапсырысқа сәйкес, Өскемен, Семей, Павлодар, Орал, Атырау, Қапшағай және Балқаш қалаларында орналасқан жеті республикалық мемлекеттік қазыналық су жолдары кәсіпорындары жүзеге асырады.

Ішкі су жолдарын күтіп ұстау Қазақстан Республикасының Су Кодексімен, "Қазақстан Республикасындағы көлік туралы", "Ішкі су көлігі туралы" Қазақстан Республикасының заңдарымен және өзге де нормативтік құқықтық актілермен регламенттеледі. Су жолдарының барлық учаскелерінің және шлюздердің өткізу қабілеті қазіргі уақыттағы көлемде жүк тасымалын жүзеге асыруға мүмкіндік береді және оның ұлғаюы үшін жеткілікті резерві бар.

Қазақстан Республикасының су жолдары мынадай тәртіпте жіктеледі:

"О" санатындағы бассейндерге Балқаш, Зайсан көлдері; Қапшағай, Бұқтырма су қоймалары жатады;

"Р" санатындағы бассейндерге Өскемен, Шульба су қоймалары жатады;

"Л" санатындағы бассейндерге Ертіс, Қара Ертіс, Жайық, Іле, Есіл, Сырдария өзендері, өзге де каналдар мен өзендер жатады.

Жайық, Іле, Есіл, Сырдария өзендеріндегі кеме жүзудің көлемінің жай-күйі бассейндердегі табиғи су көлемімен, Ертіс өзенінде Бұқтырма, Өскемен және Шульба су қоймаларынан ГЭС-тың төменгі бьефтеріне су өткізу мөлшерімен белгіленеді. Су өткізу Қазақстан Республикасы Ауыл шаруашылығы министрлігінің Су ресурстары жөніндегі комитеті комиссиясының шешімімен белгіленеді.

Пайдаланылатын кеме қатынасы су жолдарының сипаттамасы:

Е р т і с ө з е н і :

Қытай Халық Республикасының шекарасынан Ресей шекарасына дейін қашықтығы 1718 км кеме жүзетін санатына жатады. Қара Ертіс өзені ҚХР-дан басталады, Бұрғымадан Зайсан көліне дейін кеме жүзеді, тереңдігі 100 см-ге дейін. Зайсан көлі Өскемен су қоймасымен жалғасатын Бұқтырма су қоймасымен қосылады. Өзенде және су қоймаларында кеме жүзу көлемі шектелмеген. Өскемен ГЭС-інен Өскемен портына дейін 10 км, кеме жүзу тереңдігі 210 см. Өскемен портынан Шульба су қоймасының сыналау аймағына дейін 124 км, Ертіс өзенінің бос учаскесі Үлбі өзенінің зор құйылуымен. Ертіс өзенінің осы

учаскесінің тереңдігі 105 см. Одан әрі ұзындығы 50 км Шульба су қоймасы бар, оған Уба өзені қосылады. Шульба ГЭС-інен Семейге дейін 75 км, тереңдігі 105 см. ГЭС-тен төмен кеме жүзу тереңдігінің жай-күйі, негізінде, ГЭС-тың төменгі бьефтеріне Бұқтырма, Өскемен және Шульба су қоймаларын пайдалану ережесінде белгіленген су өткізу көлемімен анықталады. Өткізу көлемі жиі бұзылады, бұл кеме жүзуінің күрт нашарлауына әкеледі және кемелердің аварияға ұшырауына алғышарттар жасайды. Бұл жағдай қолда бар техникалық құралдармен тереңдетілмейтін түбі тасты қайрандары бар бірқатар учаскелердің (Семей-Майск учаскесінде 19 учаске бар) бар болуы қиындыққа соқтырады. Семейден Павлодарға дейін 463 км, тереңдігі 145 см. Өзенге тән көрсеткіш - Семей - Павлодар учаскесі үшін судың реттелуіне дейін арна құрастыру шығысы - $2\,950\text{ м}^3/\text{сек}$, реттелгеннен кейін барлығы - $750\text{ м}^3/\text{сек}$, бұл кеме қатынасы жағдайын күрт және едәуір нашарлатады, оның нәтижесінде осы учаскеде 1992 жылдан бастап тереңдіктер навигацияда 90 күннен астам кепілді тереңдіктерден төмен болады. Павлодардан Ресеймен шекараға дейін 381 км, тереңдігі 190 см.

Ертіс өзенінде су жолдарын күтіп ұстауды және гидротехникалық құрылыстардың (шлюздердің) техникалық жай-күйін қамтамасыз етуді үш республикалық мемлекеттік қазыналық су жолдары кәсіпорындары жүзеге асырады, олар:

Шығыс Қазақстан республикалық мемлекеттік қазыналық су жолдары кәсіпорны ҚХР шекарасының Боран станциясынан Шульба ГЭС-іне дейін ұзындығы 796 км учаскесінде кеме қатынасы жағдайын, соның ішінде кемелердің төрт камералы Бұқтырма, бір камералы Өскемен және Шульба шлюздері арқылы өтуін қамтамасыз етеді.

Семей республикалық мемлекеттік қазыналық су жолдары кәсіпорны Шульба ГЭС-інен Майскке дейін ұзындығы 298 км учаскесінде кеме қатынасы жағдайын қамтамасыз етеді.

Павлодар республикалық мемлекеттік қазыналық су жолдары кәсіпорны Майсктен Клинге дейін ұзындығы 634 км учаскесінде кеме қатынасы жағдайын қамтамасыз етеді.

Жайық өзені:

Пайдаланылатын кеме қатынасы су жолдарының ұзындығы 956 км. Жайық өзені Орал қаласынан Атырау қаласына дейін Каспий маңы ойпатының шегінде орналасқан, ұзындығы 816 км. Тереңдігі Оралдан Индерге дейін 100 см, Индерден Атырауға дейін 120 см. Өзен маңындағы жердің бедері Көшім станциясына дейін басым толқынды. Төменірек, теңізге дейін жазық, сәлірек қиылысқан. Жайық өзені су бетінің еңістігі $0,07^\circ$.

Жайық өзенінің арнасы көрінетін меандрлармен иректі (иректілік

коэффициенті 1,5-2,0). Калмыков кентінен төмен иректілік айтарлықтай азаюда. Ені 80 метрден 220 метрге дейін ауыспалы. Терең сулардағы тереңдік 2-6 метр, жекелеген жерлерде 8-12 метр. Қайраңдардың орташа тереңдігі 1-2 метр, кей жерлерде 0,4-0,8 метрге дейін төмендеуде. Терең су сағаларында ағын жылдамдығы 0,25-0,60 м/сек. Атырау қаласына дейін ағын бойынша жылдамдық 0,15 - 0,30 м / с е к қ ұ р а й д ы .

Жағалаулар биік жарлардан және құмды қайраңдардан құралған. Жағалаулар биіктігі жоғарғы бөлігі 5-8 метрден төменгі бөлігі 4-5 метрге дейін өзгереді. Жағалаулар террасалардың сағаларымен немесе аңғарлардың жергілікті жағалауларымен түйісу жерлерінде өзен жағалауы биіктігі 10-20 метрге дейін ж е т е д і .

Атыраудан Каспий теңізіне дейін Жайық-Каспий каналы бар, ұзындығы 56 км, соның ішінде өзен бөлігі 34,5 км және теңіз бөлігі 21,5 км.

2005 жылы Жайық-Каспий кеме қатынасы каналын қайта жаңарту бойынша жұмыстар аяқталып, ол пайдалануға берілді, ол бұрын болмаған жүк тасымалы көлемін 160 мың тоннаға дейін жеткізуге және мұнай шельфін өндіруді жүргізетін компанияларды тұрақты көлікпен қамтамасыз етуге, сондай-ақ Атырау сағалық портына дейін кемелердің қауіпсіз өтуін қамтамасыз етуге м ү м к і н д і к б е р д і .

Сонымен бірге, каналды пайдалану жай-күйінде ұстау үшін болып жатырған арналық қайта құрылымдауды ескере отырып, жыл сайын жөндеу түбін тазарту жұмыстарын жү р г і з у қ а ж е т .

Жайық өзенінде кеме қатынасы су жолдарын күтіп ұстауды екі республикалық мемлекеттік қазыналық су жолдары кәсіпорындары жүзеге а с ы р а д ы , о л а р :

Орал республикалық мемлекеттік қазыналық су жолдары кәсіпорны Рубежка кентінен Индер кентіне дейінгі учаскеде ұзындығы 623 км кеме қатынасы жағдайын қ а м т а м а с ы з е т е д і ;

Атырау республикалық мемлекеттік қазыналық су жолдары кәсіпорны Горы кентінен Жайық-Каспий каналының (теңіз бөлігі) шыға берісіне дейінгі учаскеде ұзындығы 333 км кеме қатынасы жағдайын қамтамасыз етеді.

І л е ө з е н і :

Кеме қатынасы жолдарының ұзындығы 350 км, ҚХР-дың шекарасынан Қапшағай ГЭС-іне дейін. Соның ішінде 240 км табиғи өзен және 110 км Қапшағай су қоймасы. Қойманың жобалық деңгейге дейін толмауына байланысты су деңгейі төмендеген кезде қоймада кеме қатынасын қиындыққа соқтыратын сыналау аймағында таяз жал қалыптасқан, оның түбін тұрақты тазарту жұмыстарын жүргізу қажет. Өзен арнасы майда құмнан тұрады, онда айтарлықтай өзгерістер болады, сондықтан өзеннің түбін тереңдету жөніндегі

жер қазу жұмыстары тиімсіз болып отыр.

Навигация наурыздың аяғында сәуірдің басында тек таудағы қарлардың еруі кезінде көтерілетін өзендегі төмен деңгейге және аз тереңдікке байланысты басталады. Жоғарыда келтірілген себептер бойынша барынша бар тереңдіктер навигациялық қоршау белгілерінің орнын ауыстыру арқылы ғана қамтамасыз етіледі.

Іле өзенінде кеме қатынасы су жолдарын күтіп ұстауды Қапшағай су қоймасынан Дубунь кентіне дейін ұзындығы 330 км учаскеде **Іле республикалық мемлекеттік қазыналық су жолдары кәсіпорны** жүзеге асырады.

Есіл өзені :

Кеме қатынасы су жолының ұзындығы 50 км Петропавл қаласы ауданында. Жергілікті көлік тасымалдарын жүзеге асыратын "Есілөзенфлоты" АҚ-тың механикаландырылған айлағы бар. Негізгі тасымалдау жүгі - өңірдің шаруашылық қажеттілігі үшін құм болып табылады.

Балқаш көлі :

Кеме қатынасы жолының ұзындығы 978 км құрайды. Навигация ұзақтығы 210 тәулік. Көлік бағыттарының негізгі міндеті балық өнімін аулауды және оны тасымалдаумен байланысты.

Балқаш көлінде кеме қатынасы су жолдарын күтіп ұстауды **Балқаш республикалық мемлекеттік қазыналық су жолдары кәсіпорны** жүзеге асырады.

Қазіргі уақытта техникалық флоттың қажетті санының жоқтығына және оның техникалық жай-күйін қамтамасыз етуге бюджет қаражатының жеткілікті бөлінбеуіне байланысты барлық бассейндерде жүргізілетін түбін тазарту және түбін тереңдету жұмыстарының, түзету жұмыстарының көлемдері ең төмен деңгейде, кеме қатынасы жағдайы жарықтандырылмайды, көптеген учаскелерде кеме жүзудің кепілді көлемдері ірі тоннажды флотты пайдалануды жүзеге асыруға мүмкіндік бермейді.

3.2. Қазіргі жүк-жолаушылар тасымалын талдау

Ертіс бассейні

Ертіс өзені бойынша су көлігімен тасымалданатын негізгі жүктер мыналар болған және болып табылады:

к ө м і р ;
о р м а н ;

оқшау материалдары (тасымалдау көлемінен 70%);

мұнай және мұнай өнімдері.

1991 жылы Ертіс бассейнінде 3 139 мың жолаушы тасымалданды, ал 2001 жылы жолаушылар тасымалының көлемі 31 мың жолаушыны құрады, яғни 1991

жылға қарағанда 100 есе аз.

Өңірде жүк-жолаушылар тасымалының күрт қысқартылуы саладағы жұмыс орындарының және, тиісінше, экономиканың ұқсас салаларында едәуір қысқаруына әкеп соқтырды. Флот біртіндеп консервацияға қойылды, ал тез пайда табу жолында металл сынығына тапсырылды, соның нәтижесінде флоттың бір бөлігі уақытынан бұрын кәдеге жаратылды. Жүк тасымалының азаюына байланысты флоттың талап етілмеген бөлігі сатылды немесе Ресейге ұзақ мерзімді жалға берілді. Жалдау мерзімі 2007 жылы өтуіне қарамастан, егер кеме қатынасы үшін қажетті жүк тасымалының көлемін ұлғайтуға ықпал ететін жағдай жасалмаса, осы флоттың Қазақстанға қайтып келмеуі мүмкін деген қауіп бар. Соның салдарынан кеме жасау және кеме жөндеу зауыттарының ірі қуаттары талап етілмеген болып қалды, олардың негізгі бөлігі кейіннен басқа өнім шығаруға қайта бағдарландырылды. Білікті кадрлар елдің және шетелдің басқа өңірлеріне табыс табуға көшті. Бұдан басқа, Шульба ГЭС-ін салуға байланысты 1987 жылы Ертіс өзені 17 жылға жабылған болатын, бұл Өскемен, Семей, Павлодар және Ресей қалалары арасында кеме қатынасының толық тоқтауына себеп болды және де Ертіс бассейнінің су көлігін дамытуға теріс әсер еттi .

Соңғы жылдары жүк тасымалы көлемінің өсуі байқалды, 2005 жылы қолданыстағы жылжымалы құраммен 550 мың тонна жүк тасымалданды, бұл 2004 жылдың жүк тасымалы көлемінен 1,2 есе ұлғайғандығын көрсетеді.

Жайық-Каспий бассейні

Өзен бойынша су көлігімен тасымалданатын негізгі жүктер:
минералдық-құрылыс жүктер;
металл және металл конструкциялары.

Бұрын Ертіс өзені бойынша жыл сайын 2 447 мың тоннаға дейін жүк тасымалданған.

2005 жылдың навигациясында Жайық-Каспий бассейнінің кәсіпорындары 296 мың тоннаға дейін жүк тасымалдады немесе 90 жылдардың басында тасымалданған жүктің көлемінен 8,6%.

2005 жылдың навигациясында мынадай жүктерді тасымалдау жүзеге асырылды: құм-қиыршықтас қоспасы (ҚҚҚ) - 122 мың тонна, қиыршықтас - 115 мың тонна, құбырлар - 4 мың тонна, азықтық ұлу қабыршағы - 35 мың тонна, темірбетонды конструкциялар - 20 мың тонна.

ҚҚҚ мен қиыршықтасты тасымалдау Орал-Атырау автожолын салуды жүзеге асырушы итальян фирмасының атына жүргізілді. ҚҚҚ-ты тасымалдау оны Орал қаласы ауданындағы сағалық карьерлерден тиеу Көшім, Чапай, Набатов, Жасыл Жарларда 98 км-ден 350 км-ға дейінгі қашықтыққа түсірумен жүргізілді.

Қиыршықтасты өндіру оны автокөлікпен Мамай Жарының жағалауына

шығарумен одан әрі өзен кемелеріне тиеумен индер карьерлерінде жүргізілді. Қиыршықтасты Индер кентінен жоғары Антоновка және Жасыл Жарға дейін 130-дан 185 км-ға дейінгі қашықтыққа тасымалдау жүргізілді.

Ұлу тас қабыршағын өндіру Зюйдвестовая шалыға кен орнында жүргізілді. Құс фабрикалары үшін кейін темір жол көлігімен тұтыну орнына тасымалдаумен тасымалдау өзен көлігі кемелерімен 57 км қашықтыққа Атырау қаласына дейін жүзеге асырылады.

Қашаған кен орнын өндіруді жүргізуші компаниялар үшін көлемді емес темірбетонды конструкциялар мен жабдықты 200 км-ге дейін қашықтыққа тасымалдау.

Іле - Балқаш бассейні

Өзен бойынша су көлігімен тасымалданатын негізгі жүктер: минералдық-құрылыс жүктер; балық өнімдерін өндіру және тасымалдау.

90 жылдардың басында Қапшағай су қоймасы мен Іле өзені бойынша (Қапшағай қаласы портынан Борохудзир айлағына дейін) көмір, құрама жем, құм, қиыршықтас, орман, мұнай өнімдері, кен, контейнерлердің жүк тасымалы жасалды. Жүк тасымалы көлемі сәуірден бастап қараша айын қоса алғандағы навигация кезеңінде 800 мың тонна жүкке және круиздік бағыттарда 5 мың адам жолаушыға дейін жетті.

Қазіргі уақытта Қапшағай су қоймасы бойынша Қапшағай қаласының портына 30 мың тонна көлемінде тек минералдық-құрылыс жүктерін және круиздік бағыттарда 1,5 мың адамға дейін тасымалдау жүзеге асырылады.

Балқаш өзенінде 1996 жылға дейін жыл сайын 120 мың тоннаға дейін минералдық-құрылыс жүктер, 45 мың тонна балық өнімі, 20 мың тонна бақша дақылдары және 3,5 мың жолаушы тасымалданды.

Қазіргі уақытта Балқаш көлінде круиз-туристік бағыттарда 1 мың жолаушыға дейін, сондай-ақ балық өнімін өндіру мен тасымалдау 43 мың тоннаға дейінгі көлемде тасымалданады.

Қазақстан Республикасы Статистика агенттігінің мәліметтеріне сәйкес статистика бойынша 2005 жылғы навигация кезінде өзен көлігімен 825 мың тонна әртүрлі жүк тасымалданған, бұл 2004 жылғы деңгейге қарағанда 144,2% құрайды, жүк айналымы 89 млн. т/км немесе 108,6% құрайды.

Халықаралық тәжірибе

Өзен көлігі жүктердің үлкен көлемдерін жеткізудің басқа мүмкіндігі болмағандықтан Ресей Федерациясының көптеген өңірлері үшін маңызды стратегиялық қызмет түрлерінің бірі болып табылады.

Экономика үшін өзен көлігінің ерекше маңызын және жүк тасымалының болжанған өсуін ескере отырып, Ресей Федерациясының Көлік министрлігі 2003

жылдың маусым айынан бастап ішкі су көлігімен жүк тасымалының көлемін ұлғайту перспективасын ескерумен, қолданыстағы бассейндердің (Енисей, Волга-Дон, Обь-Иртыш) магистральдық су жолдарының кепілденген өлшемдерін сақтау мен арттырудың бағдарламаларын бекітті.

Ішкі су жолдарын күтіп ұстаудағы, сервистік инфрақұрылымды дамытудағы, техникалық флотты арттырудағы проблеманы, сондай-ақ барлық бөлінген қаражаттың бағытталуына және жолшылардың оларды пайдалануына объективті және толығымен бақылау проблемасын шешу бағдарламаның негізгі акценті б о л ы п т а б ы л д ы .

Бағдарламаның іске асырылуы кеме навигациясын дамыту, арналық іздестіру және тралдық жұмыстарды орындау сияқты мәселелерді шешті.

Көптеген жүзбелі және жағалаудағы, тұманда немесе орман өрттерінің түтінінен көрінбейтін белгілер бойынша көру бағдарғысының орнына спутниктік бағдарғының әдістерін пайдаланатын жүйе, жол кемелеріне қазіргі заманғы арналық іздестіру кешендері енгізілді.

Ішкі су жолдарын кеме жүзетін жай-күйде ұстауды тиімді қамтамасыз ету және тиісінше өзен көлігіне жүктің кейбір түрлерінің қайта бағытталуы жүк тасымалының қазіргі көлемдерін 2005 жылы 1,5 есе ұлғайтуға мүмкіндік берді.

3.3. Көлік флотының ағымдағы жай-күйін талдау

Ішкі су жолдарында жолаушылар мен жүктің тасымалын жекеменшікті кеме иеленушілер жүзеге асырады, олардың негізгілері:

Ертіс өзені бассейнінде: "Ертіскөлік" ЖШС, "Отей" ЖШС, "Алтайимпорт" ЖШС, "Жоғарғы Ертіс өзен пароход шаруашылығы" ЖШС, "Павлодар өзен ф л о т ы " А Қ ;

Жайық өзенінің бассейнінде: "Флот" ЖШС, "Нева-Каспий" ЖШС, "Құрсай-7" Ж Ш С ;

Іле-Балқаш бассейнінде: "Көктас" ЖШС, "Айна су" ЖШС, "Балқаш балық фирмасы" ЖШС, "Қазақстан Балқаш балық" ЖШС, "Alpina three stars" ЖШС.

Ықтимал жүк тасымалдаушыларын анықтау жөнінде жүргізілген зерттеулер бойынша, шағын өлшемді, қызметтік жүріп-тұратын, серуендеу және техникалық флотты қоспағанда, Қазақстанда тіркелген флоттың 821 бірлігінен жүк-жолаушы тасымалы процесіне флоттың тек 345 бірлігі қатысады.

2005 жылдың навигациясында ірі тоннажды флотты пайдалануға байланысты күрделіліктен көлік процесіне көлік флотының 314 бірлігі қатысты, соның ішінде :

Ертіс бассейні

		Жалпы жүк көтергішті	2005 жылдың (навигациясында	Жоспарланатын
--	--	----------------------	-----------------------------	---------------

P/c N	Кеме үлгілері	Бірлік саны	жолаушылар сыйымдылығы) тонна (адам)	жұмыс істеген флоттың бірлік саны	сатып алу, бірлік	
2010 жылға дейін	2012 жылға дейін					
1	2	3	4	5	6	7
	"Ертіс кеме қатынасы компаниясы" ЖШС					
1	Жолаушылар кемелері	9	669	9	-	2
2	Өздігінен жүретін жүк кемелері	12	20655	9	1	1
3	Өздігінен жүрмейтін жүк кемелері	5	1340	2	-	2
4	Тіркеп сүйрегіштер	7	-	5	1	1
5	Қосалқы кемелер	9	-	9	-	-
6	Өзгелері	1	-	1	-	-
	Жиыны	43		35	2	6
	"Ертіскөлік" ЖШС					
1	Жолаушылар кемелері	1	212	-	-	1
2	Өздігінен жүретін жүк кемелері	3	3900	1	-	2
3	Өздігінен жүрмейтін жүк кемелері	2	1170	1	-	2
4	Тіркеп сүйрегіштер	2	-	1	-	1
5	Қосалқы кемелер	5	-	3	-	-
	Жиыны	13		6	-	6
	"Алтайимпорт" ЖШС					
1	Өздігінен жүретін жүк кемелері	3	2200	3	1	1
2	Қосалқы кемелер	3	-	3	-	-
	Жиыны	6		6	1	1
	"Жоғарғы Ертіс өзен пароход шаруашылығы" ЖШС					
1	Жолаушылар кемелері	1	30	1	1	1
2	Өздігінен жүрмейтін жүк кемелері	29	29385	29	1	3
3	Тіркеп сүйрегіштер	8	-	7	-	1
4	Қосалқы кемелер	3	30	3	-	-
5	Өзгелері	14	-	14	-	-
	Жиыны:	55		54	2	5
	"Павлодар өзен порты" АҚ					
1	Жолаушылар кемелері	4	548	4	-	-
2	Өздігінен жүретін жүк кемелері	1	500	1	-	-

3	Өздігінен жүрмейтін жүк кемелері	8	8000	8	1	9
4	Тіркеп сүйрегіштер	7	-	4	-	-
5	Қосалқы кемелер	3	-	3	-	-
6	Өзгелері	2	520	2	-	-
	Жиыны	25		22	1	9
"Речник и К" ЖШС						
1	Өздігінен жүрмейтін жүк кемелері	2	2000	2	-	1
2	Тіркеп сүйрегіштер	1	-	1	-	1
3	Қосалқы кемелер	1	-	1	-	-
	Жиыны	4		4	-	2
Өзгелері						
1	Жолаушылар кемелері	3	123	3	-	-
2	Өздігінен жүретін жүк кемелері	1	600	1	-	-
3	Өздігінен жүрмейтін жүк кемелері	4	3100	4	-	-
4	Тіркеп сүйрегіштер	4	-	4	-	-
5	Қосалқы кемелер	1	-	1	-	-
	Жиыны	13		13	-	-
Ертіс бассейні бойынша барлығы						
1	Жолаушылар кемелері	18	1582	17	1	4
2	Өздігінен жүретін жүк кемелері	20	27855	15	2	4
3	Өздігінен жүрмейтін жүк кемелері	50	44995	46	2	17
4	Тіркеп сүйрегіштер	29	-	22	1	4
5	Қосалқы кемелер	25	30	23	-	-
6	Өзгелері	17	520	17	-	-
	Жиыны:	159		140	6	29

Жайық-Каспий бассейні

P/c N	Кеме үлгілері	Бірлік саны	Жалпы жүк көтергішті (жөлаушылар сыйымдылығы) тонна (адам)	2005 жылдың (навигациясында жұмыс істеген флоттың бірлік саны	Жоспарланатын сатып алу, бірлік	
	2010 жылға дейін	2012 жылға дейін				
1	2	3	4	5	6	7
"Жайықөзенфлоты" АҚ						
1	Жолаушылар кемелері	4	543	3	-	-

2	Өздігінен жүрмейтін жүк кемелері	14	7800	9	-	-
3	Тіркеп сүйрегіштер	10	-	10	-	-
4	Қосалқы кемелер	4	-	4	-	-
5	Өзгелері	11	1160	8	-	-
	Жиыны:	43		34		
"Флот" ЖШС						
1	Жолаушылар кемелері	2	200	1	2	1
2	Өздігінен жүрмейтін жүк кемелері	11	6800	11	1	3
3	Тіркеп сүйрегіштер	10	-	9	-	1
4	Қосалқы кемелер	4	-	4	-	-
5	Өзгелері	7	420	7	-	-
	Жиыны	32		31	3	5
"Нева-Каспий" ЖШС						
1	Жолаушылар кемелері	4	360	4	-	-
2	Өздігінен жүрмейтін жүк кемелері	4	2800	4	-	-
3	Тіркеп сүйрегіштер	4	-	4	-	
	Жиыны	12		12	-	-
"Атыраубалық" АҚ						
1	Жолаушылар кемелері	1	100	1	-	-
2	Өздігінен жүретін жүк кемелері	4	233,6	4	-	1
3	Өздігінен жүрмейтін жүк кемелері	1	150	-	2	-
4	Тіркеп сүйрегіштер	7	-	7	-	-
5	Қосалқы кемелер	1	-	1	-	-
	Жиыны	14		13	2	1
"Құрсай-7" ЖШС						
1	Жолаушылар кемелері	2	200	2	-	1
2	Өздігінен жүрмейтін жүк кемелері	9	4100	8	-	2
3	Тіркеп сүйрегіштер	4	-	4	-	1
4	Қосалқы кемелер	3	-	2	-	-
	Жиыны	18		16	-	4
Жайық-Каспий бассейні бойынша барлығы						
1	Жолаушылар кемелері	13	1403	11	2	2
2	Өздігінен жүретін жүк кемелері	4	233,6	4	-	1

3	Өздігінен жүрмейтін жүк кемелері	39	21650	36	3	5
4	Тіркеп сүйрегіштер	22	-	21	-	2
5	Қосалқы кемелер	12	-	11	-	-
6	Өзгелері	11	1160	8	-	-
	Жиыны	101		91	5	10

Іле-Балқаш бассейні

p/c N	Кеме үлгілері	Бірлік саны	Жалпы жүк көтергішті (жолаушылар сыйымдылығы) тонна (адам)	2005 жылдың (навигациясында жұмыс істеген флоттың бірлік саны)	Жоспарланатын сатып алу, бірлік	
					2010 жылға дейін	2012 жылға дейін
1	2	3	4	5	6	7
"Көктас" ЖШС						
1	Өздігінен жүрмейтін жүк кемелері	11	3600	10	2	-
2	Тіркеп сүйрегіштер	10	-	10	-	1
3	Қосалқы кемелер	2	-	2	-	-
	Жиыны:	23		23	2	1
"Қапшағайөзенпорты" ЖШС						
1	Жолаушылар кемелері	3	400	2	-	1
2	Өздігінен жүрмейтін жүк кемелері	3	1300	3	-	2
3	Қосалқы кемелер	1	-	1	-	1
	Жиыны:	7		6	-	4
"Балқашбалық фирмасы" ЖШС						
1	Өздігінен жүрмейтін жүк кемелері	2	120	2	-	-
2	Тіркеп сүйрегіштер	3	-	3	-	-
3	Қосалқы кемелер	7	-	7	-	-
4	Өзгелері	28	280	28	-	
	Жиыны:	40		40	-	-
"Қазақстан Балқашбалық" ЖШС						
1	Тіркеп сүйрегіштер	1	-	1	-	-
2	Қосалқы кемелер	2	-	2	-	-
3	Өзгелері	9	80	9	-	
	Жиыны:	12		12	-	-
"Alpina three stars" ЖШС						
1	Жолаушылар кемелері	4	50	4	-	-
	Жиыны:	4		4	-	-

Іле-Балқаш бассейні бойынша барлығы						
1	Жолаушылар кемелері	7	450	6	-	1
2	Өздігінен жүрмейтін жүк кемелері	15	5020	14	2	2
3	Тіркеп сүйрегіштер	14	-	14	-	1
4	Қосалқы кемелер	12	-	12	-	1
5	Өзгелері	37	360	37	-	-
	Жиыны:	23		22	2	5
Қазақстан Республикасы бойынша барлығы						
1	Жолаушылар кемелері	38	3435	34	3	7
2	Өздігінен жүретін жүк кемелері	24	28088,6	19	2	5
3	Өздігінен жүрмейтін жүк кемелері	104	71665	96	7	24
4	Тіркеп сүйрегіштер	65	-	57	1	7
5	Қосалқы кемелер	49	30	46	-	1
6	Өзгелері	65	2040	62	-	-
	Жиыны:	345		314	13	44

345 бірлік жүк флотының жалпы жүккөтергіштігі 99 754 тоннаны құрайды, ол навигацияда 9 тоннаға дейін жүк тасымалдауға қабілетті.

Ірі тоннажды көлік флотын тиімді пайдалануға кедергі келтіретін, кідіртетін фактор кеме жүрісінің жеткіліксіз габариті болып табылады.

3.4. Мемлекеттік техникалық өзен флотының жай-күйін талдау

Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникациялар министрінің 1995 жылғы 14 наурыздағы N 54 бұйрығымен бекітілген Өзен флотын техникалық пайдалану ережесіне сәйкес кемелердің жай-күйі кемелерге біліктілік органдары ұсынатын талаптарға, ішкі су жолдары бойынша жүзу ережесіне, қауіпсіздік техникасының, өрт қауіпсіздігі талаптарына, санитарлық және техникалық нормаларға, халықаралық конвенциялар мен келісімдерге сәйкес келуі тиіс.

Көрсетілген талаптарға сәйкес келмейтін кемелер пайдалануға жіберілмейді, ал қызмет мерзімі өтуімен есептен шығаруға жатады.

Белгіленген талаптарға қатысты төмендетілген параметрлері бар кемелер жыл сайын кемеңің негізгі буындарын түгендеу мен ақаусыздандыру жүргізумен пайдалануға шектеулі жарамды деп танылады.

Республикалық мемлекеттік қазыналық су жолдары кәсіпорындарының теңгерімінде 126 бірлік флот бар, соның ішінде:

Жабдықтау флотының кемелері
Барлығы 49 бірлік, соның ішінде:

5 бірлікті (10,2%) пайдалануға тыйым салынған және есептен шығаруға ж а т а д ы ;

5 бірлік (10,2%) қызмет ету мерзімін қысқартумен пайдалануға шектеулі ж а р а м д ы д е п т а н ы л ғ а н ;

39 бірлік (79,8%) пайдалануға жарамды деп танылған, бірақ шекті мерзімі бар және кезең-кезеңмен ауыстыруға жатады.

Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 1997 жылғы 17 шілдедегі N 519 бұйрығымен бекітілген Ішкі су жолдарының навигациялық жабдығын күтіп ұстау жөніндегі нұсқаулыққа сәйкес жалпы ұзақтығы 3 982 км су жолдарының қызмет көрсетілетін учаскелері 1, 2 және 3 күрделілік топтары учаскелеріне бөлінеді, соның ішінде:

1 күрделілік тобы учаскелеріне жалпы ұзақтығы 858 км (1 теплоходқа 50-60 км) с у ж о л д а р ы ж а т қ ы з ы л ғ а н ;

2 күрделілік тобы учаскесіне жалпы ұзақтығы 1816 км (1 теплоходқа 60-80 км) с у ж о л д а р ы ж а т қ ы з ы л ғ а н ;

3 күрделілік тобы учаскесіне жалпы ұзақтығы 1308 км (1 теплоходқа 80-100 км) с у ж о л д а р ы ж а т қ ы з ы л ғ а н .

Осы Нұсқаулыққа сәйкес жабдықтау флоты кемелеріне ағымдағы қажеттілік: $(858/55) + (1816/70) + (1308/90) - 49 = 7$ бірлікті құрайды.

2005-2006 жылдары жабдықтау флоты кемелерінің 3 бірлігін сатып алуды ескере отырып, жабдықтау флотындағы ағымдағы қаттылық 4 бірлікті құрайды.

Жоғарыда келтірілген деректерге сәйкес кеме қатынасы навигациялық жағдайға көрсетілген су жолдарында қызмет көрсету үшін 56 кеме қажет. Қазіргі уақытта осы кеме қатынасы су жолдарына қызмет етудің жоғары мерзімімен 49 теплоход қызмет көрсетеді. Кемелердің жеткіліксіз саны, сондай-ақ навигация ішінде оларды жүйелі жөндеу кеме қатынасы су жолдарын күтіп ұстау сапасына әсер етеді және оларды күтіп ұстауға қосымша қаржы шығындарын туындатады.

Кеме қатынасы су жолының бұрын пайдаланылмаған учаскелерін іске қосылуын ескерумен жабдықтау флоты кемелеріне жалпы қажеттілік 2012 жылға дейін 13 бірлікті құрайды.

Навигация жабдығына қызмет көрсету үшін жабдықтау флотының қажетті саны болмауына қарай оны күтіп ұстауға арналған шығыстар ұлғаюда, бұл ЖЖМ , материалдарды сатып алуға қосымша шығындарды, негізгі құралдардың тозуын , теплоходтарды техникалық жарамды жай-күйде ұстау жөнінде жөндеу жұмыстарын жүргізуге арналған қаражатты ұлғайтуды туындатады.

Түбін тереңдету техникасы

Кеме жүрісі габариттерін қамтамасыз ету, су жолдарының гидрологиялық жай-күйін жақсарту түбін тереңдету техникасымен және өзге де машиналармен және жабдықпен (бұдан әрі - мамандандырылған техникалық флот) қамтамасыз

етіледі. Мамандандырылған техникалық флоттың құрамына мыналар кіреді: жүзбелі крандар, качкрандар, жер снарядтары мен жер сорғыштар, мотоәкелгіштер, шағын қайықтар.

Қазіргі уақытта мамандандырылған техникалық флоттың 18 бірлігінен 5 бірлік (27,7%) тыйым салынған жай-күйде және есептен шығаруды қажет етеді, 2 бірлігі (11,1%) шектеулі жарамды және 11 бірлігі (61,2%) пайдалануға жарамды деп танылған.

2 бірлік (пайдалануға тыйым салынғандардан) Іле және Балқаш бассейндерінің кәсіпорындарына жатады, оларға осы өңірдің бақылау-қадағалау органдары кеме қатынасы қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында қызмет көрсетілетін су жолдары шекті қайраңдарында түбін тереңдету жұмыстарын жедел жүргізуді ұйғарған. Ұйғарымда көрсетілген іс-шараларды іске асыру мамандандырылған флоттың болмау жағдайында мүмкін емес.

Негізгі қорлары құрылымына Жайық-Каспий каналы кіретін Атырау республикалық мемлекеттік қазыналық су жолдары кәсіпорнында түбін тереңдету техникасы жоқ. Осы себептен 2004 - 2005 жылдары оны қайта жаңарту жөніндегі жұмыстарды жүргізу қажет болды. Жайық-Каспий каналын қайта жаңартуға республикалық бюджеттен жалпы шығындар 827 млн. теңгені құрады.

Жайық-Каспий каналын қайта жаңартқаннан кейін тиісті кепілді тереңдікті жыл сайын қамтамасыз ету үшін оны қайта жаңарту жөніндегі жұмыс жобасында жыл сайын шамамен 500 мың шаршы метр көлемінде жөндеу түбін тереңдету жұмыстарын жүргізу көзделген. Кәсіпорында өзінің мамандандырылған техникасының болмауы оны шетелдік компаниялардан тартуды талап етеді.

2004 жылы Павлодар және Шығыс Қазақстан республикалық мемлекеттік қазыналық су кәсіпорындарының КППЛ 5-30 жобасының 2 бірлік жүзбелі кранын сатып алуы және "Ақтау халықаралық теңіз сауда порты" РМК-дан Орал республикалық мемлекеттік қазыналық су кәсіпорнына өздігінен жүретін жер снарядын беру осы санат бойынша флоттың жай-күйіне оң әсер етті.

Ішкі су жолдары бойынша кеме қатынасының қарқындылығын ұлғайту бойынша болжамдарды негізге ала отырып, мамандандырылған техникалық флотты сатып алуға жалпы қажеттілік 2012 жылға дейін 22 бірлікті құрайды.

Қосалқы флот кемелері

Қосалқы флот кемелері жағдайлық флотқа, түбін тереңдету техникасына кешенді қызмет көрсету жөнінде қосалқы жұмыстарды орындауға, сондай-ақ кеме жүретін су жолдарын күтіп ұстауға байланысты басқа да жұмыстарды жүргізуге арналған.

Қосалқы флот кемелеріне мыналар жатады: тіркеп сүйрегіштер, пайдаланған және фекальдық суларды жинауыштар, баржалар, отын құйғыштар,

брандвахталар, мотоэжелгіштер, жол мастерінің катерлері, сүңгуірлік боттар және басқа да мамандандырылған кемелер.

Қазіргі уақытта қосалқы флоттың 59 бірлігінен 8 бірлік (13,6%) тыйым салынған жағдайда, 10 бірлік (17,0%) шектеулі жарамды және 41 бірлік (69,4%) пайдалануға жарамды деп танылған. Шағын өлшемді кемелер оларды пайдалану мерзімдерінің шектеулігін (5 жылға дейін) ескере отырып, есептен шығарылған (1999 жылға дейін).

2006 жылғы 1 қаңтардағы жай-күй бойынша кәсіпорындардың кеме қатынасы қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін орындалатын жұмыстарды жүзеге асыру үшін қажетті қосалқы флот кемелерін қосымша сатып алу қажеттілігі 45 бірлікті құрады.

Мемлекеттік техникалық өзен флотының жалпы жай-күйі және қосымша техникалық флотқа қажеттілік 2-диаграммада көрсетілген.

2-диаграмма

Техникалық флоттың жай-күйі және қосымша техникалық флотты сатып алу қажеттілігі

(Диаграмманы қағаз мәтінінен қараңыз)

3.5. Кеме қатынасы шлюздерінің жай-күйін талдау

Өскемен бір камералы кеме қатынасы шлюзі өзінің конструкциясы мен техникалық сипаттамасы бойынша шахталық үлгідегі, ұзындығы 80 км-ге дейін жасанды көл-су қоймасының таулы тар шатқалында орналасқан, су қысымының биіктігі 42 м бірегей құрылыс болып табылады.

1953 жылдың 3 маусымында бірінші шлюздеу жүргізілген. Өскемен шлюзі жұмыс істеуінің барлық уақытында 57851 шлюздеу жүргізілген және 82681 бірлік флот өткізілген.

Шлюзді 53 жыл пайдаланған уақытында бетондық және металдық конструкциялардың бір бөлігі бұзылды, коррозиялық тозды, оларды күрделі жөндеу немесе ауыстыру қажеттілігі пайда болды.

Өскемен шлюзінің іс жүзіндегі жағдайын анықтау үшін 2001 жылы "Ленгидросталь" СПҚТБ (Санкт-Петербург қаласы) тартумен Энергетикалық құрылыстардың ғылыми-зерттеу институты (Мәскеу қаласы) шлюздің бетондық және металдық конструкцияларына аспаптық зерттеу жүргізген.

Зерттеу нәтижесі бойынша шлюздің жұмыс жасайтын және авариялық-жөндеу қақпаларының металдық конструкциялары оларды ауыстыруды қажет ететін қауіпті ауытқу жағдайында екендігі туралы қорытынды

жасалды. Қақпалардың металдық конструкцияларының кейбір конструктивтік элементтеріндегі қауіп рұқсат етілген жүктемеден 30%-дан 90%-ға дейін асады. Уақытша пайдалану қажеттілігі кезінде (жаңа қақпалар орнатылғанға дейін) металдық конструкцияларды күшейту, ақауларды жою, коррозияға қарсы жұмыстарды жүргізу жөніндегі жөндеу жұмыстарын орындау қажет.

Бұқтырма кеме қатынасы шлюзі Шығыс Қазақстан облысының Серебрянск қаласының маңында Ертіс өзені оң жақ жағалауының жартас массивінде орналасқан, 1963 жылы пайдалануға берілген және оның су қысымының биіктігі 68,6 м төрт кеме өткізу камерасы бар.

Бұқтырма шлюзінің қауіпсіз жұмысын және Ертіс-өзенінде қауіпсіз кеме қатынасын қамтамасыз ету үшін жалпы (Қазақстан Республикасы шегінде 2-ші, 3-ші, 4-ші және 5-ші шлюз басының қақпаларын қайта жаңартуға арналған жобаны, екі жақты қақпаларды қайта жаңарту жөніндегі жұмыстарды жүргізуге төрт жинақты сметаны және 2-ші, 3-ші, 4-ші мен 5-ші шлюз бастарында құрылыс-монтаждық жұмыстарды жүргізуге арналған төрт жинақты сметаны жасаумен екі жақты қақпалардың металдық конструкциясын қайта жаңарту қажет. Шлюзді қырық үш жыл бойы пайдаланғаннан кейін 2002 жылы екі жақты қақпалардың жай-күйіне "Ленгидросталь" ААҚ зерттеу жүргізді. Шлюз қақпаларының бұзылуына соқтыратын күрделі учаскелердің пайда болуы анықталды.

Шлюздің жоғарғы басы жабдығына қызмет көрсету үшін қазіргі уақытта жүк көтергіштігі 40 т "Деррик" үлгісіндегі темір аяқты кран жұмыс жасауда. Бірақ, оны жүк көтергіштігі одан да жоғары (40-50 тонна) ұқсас кранға ауыстыру өндірістік қажеттілігі туды. Қолданыстағы кран 43 жыл жұмыс жасауда және өзінің моторесурсы біткен. Кранның істен шығуы бүкіл Бұқтырма шлюзі жұмысының тоқтауына әкеп соқтырады.

4. Бағдарламаның мақсаты мен міндеттері

Бағдарламаның мақсаты халықтың және шаруашылық жүргізуші субъектілердің Қазақстан Республикасының өзен көлігі көрсететін қызметтеріне қажеттілігін қанағаттандыру үшін ішкі су жолдарын кеме қатынасы үшін қауіпсіз жағдайда ұстау арқылы ішкі су жолдары бойынша кеме қатынасын дамыту болып табылады.

Көрсетілген мақсатқа қол жеткізу үшін мынадай міндеттерді жүзеге асыру көзделеді:

кеме қатынасын дамыту және өзен көлігімен жүк тасымалдау көлемін 7 млн. тоннаға дейін ұлғайту;
транзит әлеуетін дамыту;

өзен көлігі саласында кадр әлеуетін арттыру;
Қазақстан Республикасының ішкі су жолдарында экологиялық жағдайды
ж а қ с а р т у ;

өзен көлігімен жолаушылар мен жүктерді тасымалдауды жүзеге асыру
кезінде кеме қатынасы су жолдарына қойылатын қауіпсіздік талаптарын
қ а м т а м а с ы з е т у ;

мемлекеттік техникалық өзен флотының кемелерін кезең-кезеңмен ауыстыру
ж ә н е ж а ң ғ ы р т у ;

кеме қатынасы шлюздерінің құрылыстары мен жабдығын қайта жаңарту және
жаңғырту.

5. Бағдарламаны іске асырудың негізгі бағыттары мен тетігі

Бағдарламаны іске асыру екі кезеңде жүзеге асырылады:

1 кезең: 2007 - 2009 жылдар

Бағдарламаны іске асырудың бірінші кезеңі ішінде мынадай бағыттар өзен
көлігін дамыту және ішкі су жолдарында қауіпсіздікті қамтамасыз ету саласында
негізгі б а с ы м д а р ғ а и е б о л а д ы :

Жайық-Каспий каналы арқылы жүк тасымалын жүзеге асыру кезінде көлік
флотын қауіпсіз пайдалануға жағдай жасау;

мемлекеттік техникалық өзен флотын жаңарту мен жаңғыртудың бірінші
к е з е ң і н ж ү з е г е а с ы р у ;

Өскемен және Бұқтырма шлюздерінің құрылыстары мен жабдығын қайта
жаңарту мен жаңғыртудың бірінші кезеңін жүзеге асыру;

отандық кеме жасау, кеме жөндеу кәсіпорындарын қалпына келтіру үшін
ж а ғ д а й ж а с а у .

2 кезең: 2009 - 2012 жылдар

Саланың теңдестірілген қызметін қамтамасыз ету және алға қойылған
міндеттерді іске асыру мақсатында мыналар дамытудың негізгі бағыттары болып
т а б ы л а д ы :

өзен көлігімен жолаушыларды және жүкті тасымалдауды жүзеге асыру
кезінде кеме қатынайтын су жолдарының қауіпсіздігін қамтамасыз ету;

санын 163 бірлікке дейін жеткізумен мемлекеттік техникалық өзен флотын
жаңарту мен жаңғыртуды аяқтау;

і л е с п е ж а б д ы қ с а т ы п а л у ;

Өскемен және Бұқтырма шлюздерінің құрылыстары мен жабдығын қайта
жаңарту мен жаңғыртуды аяқтау;

өзен көлігімен жүк тасымалының көлемін жылына 7 млн. тоннаға дейін
ұ л ғ а й т у ;

су жолдарын кеме қатынайтын жай-күйде ұстау жөніндегі іс-шараларды іске асыруға байланысты қызметтердің құнын төмендету.

5.1. Кеме қатынасын дамыту және 2012 жылға дейінгі күтілетін тасымалдар көлемі

Е р т і с б а с с е й н і

Су көлігімен жүктердің негізгі тасымалы Ертіс өзенінің Қазақстан бөлігінің бүкіл ұзақтығында, сондай-ақ жүктердің экспорт-импорт тасымалдары Ресей Федерациясының Омбы және Ханты-Мансийск қалалары бағытында жүзеге асырылатын болады.

Омбы және Ханты-Мансийск (Ресей Федерациясы) қалалары бағытында құрылыс жұмыстарының ұлғаюын ескере отырып, мыналарды тасымалдауды ұлғайту жоспарланады:

құм-қиыршықтас қоспасын (ҚҚҚ) 450 мың тоннаға дейін;
шағылтасты 225 мың тоннаға дейін;
құмды 180 мың тоннаға дейін;

жыл сайын 100 мың тоннаға дейін темірбетонды және құрылыс материалдарын, кері жүк ағынымен 522,8 мың тоннаға дейін орман және 90 мың тоннаға дейін кірпіш зауытының өнімін.

Курчатов қаласының ауданында Ертіс өзенінің сол жағалауында орналасқан "Қаражыра" көмір кен орны анағұрлым перспективалы және нақты жүк ағыны болып табылады. Қазіргі уақытта көмірді тасымалдау темір жол көлігімен Риддерге, Зыряновке дейін және автомобиль көлігімен Өскемен, Семей қалаларына, Шығыс Қазақстан мен Павлодар маңындағы Ертістің сол жағалауына дейін жүзеге асырылады және жылына 1,7 млн. тонна көмірді құрайды.

Алдағы уақытта су көлігімен жүк тасымалдауды көбейтетін және 2012 жылы 374,4 мың тоннаға дейін жеткізетін су көлігімен көмір тасымалдауды қайта бөлу жоспарланып отыр.

Қазіргі уақытта су көлігімен орманды және орман материалдарын қайта экспорттауға мүмкіндік беретін "Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003 жылғы 10 маусымдағы N 681 қаулысына толықтыру енгізу туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2005 жылғы 11 шілдедегі N 717 қаулысының қабылдануына байланысты Ресейден су көлігімен Қытайдың шекаралас аудандарына орман материалдарын 300 мың тонна көлемінде жеткізу сызбасы пысықталуда.

Семей мен Павлодар облыстарының кеме иелері Екібастұз және Қарақожа көмір кен орындарынан жылына кемінде 516 мың тонна көлемінде Омбы

бағытында тас көмірді тасымалдайтын болады.

Қазіргі уақытта Бұқтырма су қоймасынан жоғары орналасқан Сатпаев ильменттік құм кен орнын өндіру басталды. Оның негізгі тұтынушысы - Өскемен титан-магний комбинаты (ТМК). Осыған байланысты тасымалдаудың аралас сызбасы жоспарлануда: кен-байыту фабрикасынан автокөлікпен Казнаковск өткеліне дейін, одан әрі - темір жолға қайта тиеумен өзен кемелерімен Өскемен айлағына дейін немесе автокөлікпен ТМК түсіру алаңына жеткізу үшін. Көрсетілген сызба бойынша су көлігімен перспективалық тасымалдар жылына кемінде 200 мың тоннаны құрайды.

Жайық - Каспий бассейні

Жайық-Каспий бассейнінде негізгі тасымалданатын жүктер Каспий мұнай шельфінің Қазақстандық бөлігінде Қашаған мұнай кен орнын өндіру және игеру жөніндегі жұмыстарды жүргізетін компаниялар, сондай-ақ оның техникалық қамтамасыз етілуімен байланысты инфрақұрылымдарды салу және дамыту үшін минералдық-құрылыстық жүктер мен жабдық болып табылады.

Сондай-ақ автожолдарды салу үшін Орал қаласы маңында орналасқан арналық кеніште жүзеге асырылатын 2012 жылға дейін су көлігімен жыл сайын 600 мың тонна дейін ҚҚҚ және 300 мың тоннаға дейін шағылтас тасмалдау жоспарланып отыр.

Құс фабрикаларының азықтық ұлу қабыршағына қажеттілігінің өсуін ескере отырып Зюйдвестовашалыға табиғи кен орнының жобалық қуатын 45 мың тоннаға жеткізу жоспарлануда, оларды тасымалдау су көлігі кемелерімен Атырау порты сағасына дейін кейіннен оны темір жол және автомобиль көлігімен тасымалдау үшін жүзеге асырылатын болады.

Жолаушыларды тасымалдау тұрақты және жыл сайын 50-55 мың адам шегінде құрайды. 2012 жыл кезеңіне дейін өңірдің кеме иелері Жайық өзені бойынша қыдыру және экскурсиялық рейстерді жүзеге асыру үшін қуаты 90 а.к. сыйымдылығы 100 адам, 792 А жобадағы теплоходының 2 бірлігін сатып алу мен пайдалануға енгізу жоспарлануда.

Іле - Балқаш бассейні

Республиканың экономикалық жағдайын тұрақтандыру мен құрылысты дамыту Іле-Балқаш бассейнінде құм-қиыршықтас өндіруін тасымалдауды ұлғайту және ҚҚҚ тасымалдауға байланысты, ол 2012 жылға қарай көлемі 233 мың тоннаға жетеді.

Ауыл шаруашылығы кәсіпорындарын дамыту, жабдықтау кәсіпорындарынан алшақтық, отарлы мал шаруашылығы жағдайында кірме жолдардың болмауы мал шаруашылығы мен ауыл шаруашылығы өнімдерін кемінде 550 мың тонна көлемінде болжамдауға мүмкіндік береді.

2012 жылға дейінгі кезеңге "Қазақмыс" корпорациясының "Балқаш түсті

металл" акционерлік қоғамы түсті металлургия өнімін шығаруды ұлғайтуды жоспарлауда. Осыған байланысты, мысы бар кенді комбинатқа дейін тасымалдауға байланысты шығыстарды азайту мақсатында корпорация Ақтоғай станциясынан Қарашығанақ шығанағы айлағына дейін темір жол тармағын, кенді қайта тиеу үшін айлақты және құрғақ жүк таситын кемелерді салуды көздейтін жобаны әзірлеу жөнінде жұмыстар жүргізуде. Осы жобаны іске асыру ұзақтығы 82 км су жолы учаскесін қосымша пайдалануға беруді және күтіп ұстауды талап е т е д і .

Компанияның баламалы жобасы бойынша кенді кейіннен су көлігімен комбинатқа дейін тасымалдаумен Лепсі станциясына дейін оны жеткізу көзделіп отыр. Осы жағдайда су көлігімен бағдарғының ұзақтығы 318 км-ді құрайды. Компания ұсынған деректер бойынша су көлігімен кенді тасымалдаудың болжанған жыл сайынғы көлемі кемінде 3 500 мың тоннаны құрайды.

Балық өнімдерін өндіру және қайта өңдеу кемінде 53 мың тонна көлемінде ж о с п а р л а н у д а .

Туристік қызметті дамыту мақсатында Балқаш өзенінің табиғи - климаттық ерекшеліктерімен таныстыратын круиздік бағдарғыларды ұйымдастыру жоспарлануда, осыған орай Балқаш өзені бойынша жолаушылар тасымалының болжамды көлемі 6 мың адамға дейін құрайды.

Осылайша, өзен көлігімен 2012 жылға дейін жылына жүк тасымалы көлемі 7 млн. тонна, жолаушы тасымалы 80 мың адам деңгейінде болады деп ж о с п а р л а н у д а .

Жүк тасымалы көлемінің 2012 жылға дейінгі болжамды өсуі 3-диаграммада көрсетілген.

3-диаграмма

**Өзен көлігімен 2012 жылға дейінгі жүк тасымалының өсуі
(Диаграмманы қағаз мәтінінен қараңыз)**

5.2. 2007-2012 жылдарда мемлекеттік техникалық өзен флотының кемелерін ауыстыру және қосымша бірлігін сатып алу

1-кезең

Мемлекеттік техникалық флот кемелерінің бар болу және ағымдағы жай-күйі туралы осы деректердің негізінде техникалық флоттың жоспарлы ауыстырылуы,

оны қосымша сатып алу және ілеспе жабдықты 2007-2009 жылдары сатып алу мынадай түрде болады:

Атауы	соның ішінде жылдар бойынша					
	2007	2008	2009			
Сан, бірлік	млн. теңге	Сан, бірлік	млн. теңге	Сан, бірлік	млн. теңге	
1	4	5	6	7	8	9
Қолда бар флотты жаңарту мен жаңғырту қажеттілігі						
Жағдайлық флот	4	277,0	7	474,3	7	474,3
Жұмыс машиналары және жабдық	1	254,0	2	248,6	2	248,6
Қосалқы флот	4	417,4	4	417,4	5	521,8
<i>Қолда бар флот бойынша барлығы</i>	9	948,4	13	1140,3	14	1244,7
Қосымша қажеттілік						
Жағдайлық флот	0	0	3	135,3	3	135,3
Жұмыс машиналары және жабдық	1	351,9	4	605,0	4	605,0
Қосалқы флот	2	330,7	7	394,4	7	394,4
<i>Қосымша қажеттілік бойынша барлығы</i>	3	682,6	14	1134,7	14	1134,7
Ілеспе жабдық	0	0	0	0	0	0
Барлығы	12	1631,0	27	2275,0	28	2379,4

2-кезең

2010-2012 жылдарда техникалық флотты ауыстыру және ілеспе жабдықты сатып алу техникалық флот кемелеріне деген қазіргі қажеттілікті толығымен қанағаттандыруға мүмкіндік береді.

Атауы	соның ішінде жылдар бойынша					
	2010	2011	2012			
Саны, бірлік	млн. теңге	Саны, бірлік	млн. теңге	Саны, бірлік	млн. теңге	
1	2	3	4	5	6	7
Қолда бар флотты жаңарту мен жаңғырту қажеттілігі						
Жағдайлық флот	7	474,3	8	539,1	8	539,7
Жұмыс машиналары және жабдық	2	248,6	3	300,3	3	300,2
Қосалқы флот	5	521,8	6	626,0	5	521,8
<i>Қолда бар флот бойынша барлығы</i>	14	1244,7	17	1465,4	16	1361,7
Қосымша қажеттілік						
Жағдайлық флот	3	135,3	3	135,3	2	135,7

Жұмыс машиналары және жабдық	4	605,0	5	556,2	5	619,7
Қосалқы флот	8	450,6	10	482,4	10	482,7
Қосымша қажеттілік бойынша барлығы	15	1190,9	18	1173,9	17	1238,1
Ілеспе жабдық	41	48,5				
Б а р л ы ғ ы , соның ішінде: ілеспе жабдық	7 0	2484,1	35	2639,3	33	2599,5
	41	48,5				

5.3. Кеме жөндеу-кеме жасау кәсіпорындарын дамыту

Кемелерді салу, сондай-ақ жөндеу мен жаңғыртуды Өскемен қаласындағы Шығыс Қазақстан кеме жасау - кеме жөндеу зауыты, Семей қаласындағы "Комплекс" ЖШС, Павлодар қаласындағы "Кеме жасау" ЖШС, Орал қаласындағы "Кеме жөндеу зауыты" сияқты қазақстандық кеме жасау және кеме жөндеу зауыттары жүргізеді.

Қазіргі уақытта кеме салуға айтарлықтай сұраныс болмағандықтан, кәсіпорындар кеме жөндеу жұмыстарымен, сондай-ақ өнеркәсіптік өндірістің әртүрлі өнімдерін шығарумен айналысады.

Кеме қатынасын дамыту және өзен көлігімен жүк тасымалын ұлғайту кеме иелерінің кеме жөндеу жұмыстарын және шекті табиғи және моральдық тозуымен кемелерді жоспарлы түрде ауыстыруды жүргізу қажеттілігіне ықпал етеді, бұл кеме жөндеу - кеме салу кәсіпорындарында қосымша жұмыс орындарын ашуға және өндірісті кеңейтуге, тиісті инфрақұрылымды салуға, ол дегеніміз - кеме қатынасы су бассейндері маңындағы өңірлердің экономикасына тікелей инвестиция, мүмкіндік береді.

5.4. Құқықтық және нормативтік-техникалық базаны жетілдіру

Саланың құқықтық нормативтік-техникалық базасын жетілдіру мынадай бағыттар бойынша жүзеге асырылады:

кемелерді қауіпсіз пайдалануды қамтамасыз ететін ішкі және аралас жүздегі (өзен-теңіз) жүзетін кемелер экипаждарының ең аз құрамы туралы ережені қайта ж а с а у ;

Қазақстан Республикасы ішкі су жолдарының жол шаруашылығына қызмет көрсету жөніндегі техникалық флот кемелерінің экипаж құрамының штат нормативтерін қайта ж а с а у ;

өзен көлігі кемелерінің электр құралдарын пайдалану және жөндеу кезінде қауіпсіздік техникасы ережесін қайта ж а с а у ;

Қазақстан Республикасының өзен көлігі кемелеріндегі радиобайланыс және электрнавигация құралдарын техникалық пайдалану және қызмет көрсету

қауіпсіздігі ережесін әзірлеу;

өзен көлігінің нормативтік-техникалық құжаттамасы туралы электрондық дерекқорды жетілдіру және оны іс-тәжірибеде пайдалану үшін жағдай жасау;
өзен көлігі кемелерін жобалау, салу, жөндеу және пайдалану жөнінде нормативтік-техникалық негіз әзірлеу.

5.5. Кеме қатынасы шлюздерінің құрылыстары мен жабдығын қайта жаңарту және жаңғырту

Бұқтырма және Өскемен кеме қатынасы шлюздерінде гидродинамикалық авариялар болу қаупін төмендету, кеме қатынасы, адам өмірі және "Табиғи және техногендік сипаттамадағы төтенше жағдайлар туралы" Қазақстан Республикасының 1996 жылғы 5 шілдедегі Заңының талаптарына сәйкес қоршаған орта қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында шлюздердің жабдығын және құрылыстарын қайта жөндеу және жаңғырту жүзеге асырылады.

Іс-шараларды жүзеге асыру Ертіс маңы аймағы кеме қатынасының қауіпсіздігін және сенімділігін арттыруға, Ертіс бойынша қазақстандық ішкі сауда тасымалының тиімділігін арттыруға және олардың халықаралық келісімдер және келісім шарттар негізінде жүзеге асырылу кепілдігін қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

5.6. Қоршаған ортаны қорғау

Кеме қатынасы су жолдарын пайдалану және кеме қатынасы қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша жұмыстар жүргізу Қазақстан Республикасының нормативтік-құқықтық кесімдеріне сәйкес қоршаған ортаны қорғау талаптарымен және төмендегі кепілдемелерімен іске асырылады:

өзен көлігі кемелерін пайдалану және жолдық жұмыстар суға ЖЖМ, шаруашылық қалдықтар, зәр-нәжістер және жаман сулар түсуіне жол бермейтін "Су бетін ластанудан қорғау ережесі" талаптарымен іске асырылады;

су жолдарын кеме қатынасы жағдайында күтіп ұстау жұмыстар жүргізу кезінде су бассейндерінің экологиялық жағдайына теріс ықпалды төмендету мақсатында жолдық жұмыстар жүргізу бойынша жаңа технологияларды дайындау және ендіру;

түбін тереңдету және түбін тазарту бойынша жұмыстар жүргізудің балық қорына теріс әсерін төмендету мақсатында балық қорғау органдарымен келісілген уақытта жүргізілетін болады;

өзен көлігінің барлық кемелерінде су көлігі кемелеріндегі жарғы, инструкцияларға және ережелерге сәйкес техника қауіпсіздігі және өрт қауіпсіздігі талаптарын қатаң сақтау керек;

Аталған шаралар өзен көлігі жұмысының қоршаған ортаға теріс әсерін төмендетуді көздейтін нормативтік-құқықтық базаны жетілдіру негізінде жүзеге асырылатын болады.

5.7. Кадр әлеуетін көтермелеу

Бағдарламаның табысты орындалуы үшін жоғарғы білікті маңызды еңбек ресурстарын тарту қажет. Саланың кадр әлеуетін дамытудағы негізгі көңіл кеме қатынасы шлюздерін қауіпсіз пайдалану және су жолдарын кеме қатынасы жағдайында қамтамасыз ететін кәсіпорындар персоналдарына сәйкес нығайтуға және жинақтауға бөлінетін болады.

Бағдарламаның талаптарын ескере отырып, жұмысшылар мен мамандардың әртүрлі санаты үшін кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесі жетілдірілетін болады.

Қазақстан Республикасы Білім және ғылым министрлігінің оқу орындарында жыл сайынғы мемлекеттік тапсырысты қалыптастыру кезінде қаралатын кадрлардың біліктілігін арттыру бағдарламасы жалғастырылады. Кадр әлеуетін дамыту басқару, техникалық мәселелер, жүйелерді қолдану және өндірістік қызметті ұйымдастыру сияқты бағыттарды ескеруі керек. Персонал ұйымдастыру нормаларын қадағалап ғана қоймай, сонымен бірге оларды талдай білуі қажет, сондай-ақ көптеген нұсқалардың ішінен тиімдісін таңдай білуі керек. Бұл үшін ішкі оқытуды жүргізумен қатар персоналды су көлігі саласындағы халықаралық жетістіктермен таныстырып отыруы қажет. Қолда бар басқарудың жүйесін және технологиясын жетілдіру қазіргі заманғы талаптармен сәйкес келуі керек. Басқарушы және инженерлік-техникалық персонал балама қорытынды жасау үшін қажетті білікті болуы керек.

Су көлігі саласындағы кадрлардың кәсіптік деңгейін көтермелеу жөніндегі нақты шаралар мыналардан тұрады:

саланың кадрларды даярлау және қайта даярлау қажеттіліктерін жыл сайын анықтау, оқыту бағдарламаларын жасауға, кадрлардың біліктілігін арттыру бойынша оқу курстарын ұйымдастыруға қатысу;

болашақта қолданылатын перспективалық технологияларды анықтау және жаңа технологиялар үшін қажетті кадрларды даярлауды ұйымдастыру; кадрларды даярлау және қайта даярлау бағдарламасын дайындау; су көлігі саласының кадрлар біліктілігін арттыру институтын дамыту және қалыптастыруды жалғастыру.

Су көлігі саласының алдағы уақыттағы кәсіптік кадрларға қажеттілігін орта-арнайы және кәсіптік-техникалық білім жүйесін дамыту бойынша Қазақстан Республикасы Білім және ғылым министрлігімен өзара іс-қимыл арқылы және

оқу бітірушілерді жұмысқа орналастыру жөнінде нақты шара қабылдаумен қамтамасыз ету жоспарланып отыр.

6. Қаржыландырудың қажетті ресурстары мен көздері

Бағдарламаны іске асыру республикалық бюджет есебінен жүзеге асырылатын болады. Бағдарламаны іске асыруға арналған бағдарлы шығыстар 16 693,7 млн. теңгені құрайды, соның ішінде 2007 жылы - 1 831,0 млн. теңге; 2008 жылы - 2 713,6 млн. теңге; 2009 жылы - 2 823,0 млн. теңге; 2010 жылы - 3 006,7 млн. теңге; 2011 жылы - 3 163,9 млн. теңге; 2012 жылы - 3 155,5 млн. теңге.

Тиісті қаржы жылына қажетті шығыстар көлемі республикалық бюджетті бекіту кезінде нақтыланатын болады.

7. Бағдарламаны іске асырудан күтілетін нәтижелер

Бағдарламаны орындаудың күтілетін нәтижелері мыналар болып табылады:
жүк тасымалдары көлемін арттыру және сапар бойында мүмкін болар қайта
ти е у г е ш ы ғы н д а р д ы а з а й т у ;

круиздік бағыттарды ұйымдастыру үшін қолайлы жағдайлар жасау;
су бассейндерінің экологиялық жағдайын жақсарту;
кеме қатынасы қауіпсіздігі талаптарына сәйкес кеме қатынасы су жолдары
мен шлюздерді ұстау сапасын арттыру;
мемлекеттік техникалық өзен көлігі кемелерінің паркін жаңарту және
т о л ы қ т ы р у ;

флотты жөндеуге арналған шығындарды азайту;
су жолдарын кеме жүретін жағдайда ұстау бойынша іс-шараларды іске
асырумен байланысты көлік қызметтері құнын төмендету;
отандық кеме жөндеу мен кеме салу кәсіпорындарын оңалту үшін жағдайлар
жасау.

8. Қазақстан Республикасының кеме қатынасын дамыту және ішкі су жолдарында қауіпсіздікті қамтамасыз етудің 2007-2012 жылдарға арналған бағдарламасын іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспары (1-кезең)

Р/с N	Іс-шаралар	Аяқтау нысаны	Орындау (іске асыру) үшін жауаптылар	Орындау (іске асыру) мерзімі	Көзделетін шығыстар (млн. теңге)	Қаржыландыру көзі
1	2	3	4	5	6	7
					2007 - 2012 жж. - 1224,0 оның ішінде:	

1	Жайық-Каспий каналында жыл сайын 500 мың текше метр көлемінде түбін тереңдету жөндеу жұмыстарын жүргізу*	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ККМ	Жыл сайын, қаңтар, шілде	2007 ж. - 200 ; 2008 ж. - 200 ; 2009 ж. - 205,0	Республикалық бюджет
2	Қазіргі жағдайлық флотты жаңарту және жаңғырту*	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	К К М (жинақтау), Э Б Ж М, республикалық мемлекеттік қазыналық су жолдары кәсіпорындары	Жыл сайын, қаңтар, шілде	2007 - 2012жж. - 2778,1 оның ішінде: 2007 ж. - 277,0; 2008 ж. - 474,3; 2009 ж. - 474,3	Республикалық бюджет
3	Жағдайлық флотты қосымша сатып алу*	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	К К М (жинақтау), Э Б Ж М, республикалық мемлекеттік қазыналық су жолдары кәсіпорындары	Жыл сайын, қаңтар, шілде	2008 - 2012жж. - 676,6 оның ішінде: 2008 ж. - 135,3; 2009 ж. - 135,3	Республикалық бюджет
4	Қазіргі түбін тереңдету техникасын және басқа машиналар мен жабдықтарды жаңарту және жаңғырту*	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	К К М (жинақтау), Э Б Ж М, республикалық мемлекеттік қазыналық су жолдары кәсіпорындары	Жыл сайын, қаңтар, шілде	2007 - 2012 жж. - 1616,3 оның ішінде: 2007 ж. - 254,0; 2008 ж. - 248,6; 2009 ж. - 248,6	Республикалық бюджет
5	Түбін тереңдету техникасын және басқа машиналар мен жабдықтарды қосымша сатып алу*	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	К К М (жинақтау), Э Б Ж М, республикалық мемлекеттік қазыналық су жолдары кәсіпорындары	Жыл сайын, қаңтар, шілде	2007 - 2012 жж. - 3 327,4 оның ішінде: 2007 ж. - 351,9; 2008 ж. - 605,0; 2009 ж. - 605,0	Республикалық бюджет
			К К М (жинақтау),		2007 - 2012 жж. - 2 534,9 оның ішінде:	

6	Қазіргі қосалқы флотты жаңарту және жаңғырту *	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ЭБЖМ, республикалық мемлекеттік қазыналық су жолдары кәсіпорындары	Жыл сайын, қаңтар, шілде	2007 ж. - 417,4; 2008 ж. - 417,4; 2009 ж. - 521,8	Республикалық бюджет
7	Қосалқы флотты қосымша сатып алу*	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	К К М (жинақтау), ЭБЖМ, республикалық мемлекеттік қазыналық су жолдары кәсіпорындары	Жыл сайын, қаңтар, шілде	2007 - 2012 жж. - 2 534,9 оның ішінде: 2007 ж. - 330,7; 2008 ж. - 394,4; 2009 ж. - 394,4;	Республикалық бюджет
8	Өскемен және Бұқтырма шлюздерінің құрылыстарын және жабдығын қайта жаңарту және жаңғырту *	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	К К М (жинақтау), ЭБЖМ, Шығыс Қазақстан республикалық мемлекеттік қазыналық су жолдары кәсіпорны(келісім бойынша)	Жыл сайын, қаңтар, шілде	2008 - 2012 жж. - 1 461,7 оның ішінде: 2008 ж. - 238,6; 2009 ж. - 238,6	Республикалық бюджет

Бағдарламаны іске асыруға болжанған шығыстардың көздері (I кезең)
(млн. теңге)

Болжанатын шығыстардың көздері	2007 жыл	2008 жыл	2009 жыл	Барлығы
Республикалық бюджет	1 831,6	2 713,6	2 823,0	7 368,2
Жиыны	1 831,6	2 713,6	2 823,0	7 368,6

Е с к е р т п е :

* - қаржыландыру көлемі тиісті қаржы жылына арналған республикалық бюджетті қалыптастыру кезінде жыл сайын нақтыланатын болады.

А б б р е в и а т у р а л а р д ы ң м ә н і :

ЭБЖМ - Қазақстан Республикасы Экономика және бюджеттік жоспарлау министрлігі ;

ККМ - Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі