

**Қазақстан Республикасының кеме қатынасын дамытудың және iшкi су жолдарында қауiпсiздiктi қамтамасыз етудiң 2007 - 2012 жылдарға арналған бағдарламасын бекiту 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 дейiнгi көлiк стратегиясы туралы" Қазақстан Республикасы Президентiнiң 2006 жылғы 11 сәуiрдегi N 86  Жарлығына және "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 Үкiметiнiң 2006 жылғы 31 наурыздағы N 222  қаулысына сәйкес Қазақстан Республикасының Үкiметi  **ҚАУЛЫ ЕТЕДI:**

      1. Қоса берiлiп отырған Қазақстан Республикасының кеме қатынасын дамытудың және iшкi су жолдарында қауiпсiздiктi қамтамасыз етудiң 2007-2012 жылдарға арналған бағдарламасы (бұдан әрi - Бағдарлама) бекiтiлсiн.

      2. Қазақстан Республикасы Көлiк және коммуникация министрлiгi жыл сайын қаңтарда және шілдеде Қазақстан Республикасының Yкiметіне Бағдарламаның iске асырылу барысы туралы ақпарат берсiн.

      3. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгiзiледi.

*Қазақстан Республикасының*

*Премьер-Министрі*

  Қазақстан Республикасы

Үкiметiнiң

2006 жылғы 26 қыркүйектегі

N 917 қаулысымен

бекiтiлген

 **Қазақстан Республикасының кеме қатынасын дамытудың және iшкi су жолдарында қауiпсiздiктi қамтамасыз етудiң 2007-2012 жылдарға арналған**
**БАҒДАРЛАМАСЫ**

 **Мазмұны**

1.  Бағдарламаның паспорты

2.  Кiрiспе

3.  Iшкi су көлiгiнiң қазiргi жай-күйiн талдау

3.1. Кеме қатынасы су жолдарының жай-күйiн талдау

3.2. Қазiргi жүк-жолаушылар тасымалын талдау

3.3. Көлiк флотының ағымдағы жай-күйiн талдау

3.4. Мемлекеттiк техникалық өзен флотының жай-күйiн талдау

3.5. Кеме қатынасы шлюздерiнiң жай-күйiн талдау

4.  Бағдарламаның мақсаты мен мiндеттерi

5.  Бағдарламаны iске асырудың негiзгi бағыттары мен тетiгi

5.1. Кеме қатынасын дамыту және 2012 жылға дейiн күтiлетiн тасымалдар көлемi

5.2. 2007-2012 жылдарда мемлекеттiк техникалық өзен флотының кемелерiн ауыстыру және қосымша санын сатып алу

5.3. Кеме жөндеу - кеме салу кәсiпорындарын дамыту

5.4. Құқықтық және нормативтiк-техникалық базаны жетiлдiру

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

5.6. Қоршаған ортаны қорғау

5.7. Кадр әлеуетiн арттыру

6.  Қажеттi ресурстар мен қаржыландыру көздерi

7.  Бағдарламаны iске асырудан күтiлетiн нәтижелер

8.  Қазақстан Республикасының кеме қатынасын дамыту және iшкi су жолдарында қауiпсiздiктi қамтамасыз етудiң 2007 - 2012 жылдарға арналған бағдарламасын iске асыру жөнiндегi iс-шаралар жоспары

 **1. Бағдарламаның паспорты**

**Атауы**                Қазақстан Республикасының кеме қатынасын

                     дамытудың және iшкi су жолдарында

                     қауiпсiздiктi қамтамасыз етудiң 2007-2012

                     жылдарға арналған бағдарламасы

**Әзiрлеу үшiн**       "Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейiнгi

**негiз**                 көлiк стратегиясы туралы" Қазақстан

                     Республикасы Президентiнiң 2006 жылғы 11

                     сәуiрдегi N 86  Жарлығы және "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  қаулысы

**Әзiрлеушi**            Қазақстан Республикасы Көлiк және коммуникация

                     министрлiгi

**Бағдарламаның**        Халықтың және шаруашылық жүргiзушi

**мақсаты**              субъектiлердiң Қазақстан Республикасының өзен

                     көлiгi көрсететiн қызметтерiне қажеттiлiгiн

                     қанағаттандыру үшiн iшкi су жолдарын кеме

                     қатынасы үшiн қауiпсiз жағдайда ұстау арқылы

                     iшкi су жолдары бойынша кеме қатынасын дамыту

**Бағдарламаның**        Қазақстанның өзен көлiгiн дамыту;

**мiндеттерi** өзен көлiгiмен жолаушылар мен жүктердi

                     тасымалдауды жүзеге асыру кезiнде кеме

                     қатынасы су жолдарының қауiпсiздiгiн

                     қамтамасыз ету;

                     санын 163 бiрлiкке дейiн жеткiзумен

                     мемлекеттiк техникалық өзен флотының кемелерiн

                     кезең-кезеңмен ауыстыру және жаңғырту;

                     су жолдарын кеме жүзетiн жай-күйде ұстау

                     жөнiндегi iс-шараларды iске асырумен

                     байланысты қызметтер құнын төмендету;

                     кеме қатынасы шлюздерiнiң құрылыстары мен

                     жабдығын қайта жаңарту және жаңғырту

**Iске асыру мерзiмi** 2007-2012 жылдар

**Қаржыландырудың**      Бағдарламаның жалпы құны республикалық

**қажетті ресурстары** бюджеттен 16 693,7 млн. теңгенi құрайды,

**мен көздерi** соның iшiнде: 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 бөлiнетiн

                      жыл сайынғы қаражат көлемi тиiстi жылға

                      бюджеттi қалыптастыру кезiнде нақтыланатын

                      болады

**Күтiлетiн нәтижелер** Қазақстанның өзен көлiгiн дамыту және жүк

                      тасымалдау көлемiн 7 млн. тоннаға дейiн

                      ұлғайту;

                      өзен көлiгімен жолаушылар мен жүктердi

                      тасымалдауды жүзеге асыру кезiнде кеме

                      қатынасы су жолдарының қауiпсiздiгiн

                      қамтамасыз ету;

                      мемлекеттiк техникалық өзен флотының

                      кемелерiн олардың санын 163 бiрлiкке дейiн

                      жеткiзумен кезең-кезеңмен ауыстыру және

                      жаңғырту;

                      кеме қатынасы шлюздерiнiң құрылыстары мен

                      жабдықтарын қайта салу және жаңғырту;

                      су жолдарын кеме жүзетiн жағдайда ұстау

                      жөнiндегi iс-шараларды iске асырумен

                      байланысты қызметтер құнын төмендету.

 **2. Кiрiспе**

      Қазақстан Еуропа мен Азия тоғысқан жерде орналасқандықтан едәуiр транзит-көлiк әлеуетiне ие болып отыр және халықаралық көлiк дәлiздерiнiң дамуымен су көлiгiн пайдаланудың тиiмдiлiгi кеме қатынасы үшiн жасалатын жағдайларға тiкелей байланысты.

      Осы Қазақстан Республикасының кеме қатынасын дамытудың және iшкi су жолдарында қауiпсiздiктi қамтамасыз етудiң 2007 - 2012 жылдарға арналған бағдарламасы "Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейiнгi көлiк стратегиясы туралы" Қазақстан Республикасы Президентiнiң 2006 жылғы 11 сәуiрдегi N 86 Жарлығының және "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 Үкiметiнiң 2006 жылғы 31 наурыздағы N 222 қаулысының негiзiнде әзiрленген.

      Бағдарлама iшкi су көлiгi саласының қазiргi жай-күйiн талдаудың нәтижелерiне негiзделедi және оны одан әрi жетiлдiруге бағытталған.

      Бағдарламаны iске асыру кеме қатынасы су жолдарын және шлюздердi күтiп ұстаудың сапасын жоғарылатуға, су объектiлерiнiң экологиялық жүйесiне терiс жүктеменi төмендетуге, жүк көлемiн ұлғайтуға, сондай-ақ круиздiк туристтiк бағыттарды ұйымдастыру үшiн қолайлы жағдай жасауға мүмкiндiк бередi.

 **3. Iшкi су көлiгiнiң қазiргi жай-күйiн талдау**

 **3.1. Кеме қатынасы су жолдарының жай-күйiн талдау**

      "Cу объектiлерiн кеме жүзетiн су жолдары санатына жатқызу ережесiн және кеме жүзуi үшiн ашық кеме жүретiн су жолдарының тiзбесiн бекiту туралы" Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 2004 жылғы 29 қаңтардағы N 105  қаулысымен кеме жүзуi үшiн ашық кеме жүретiн су жолдарына мыналар жатқызылған:

      Қара Ертiс өзенi (Қытай Халық Республикасымен шекарадан) - Зайсан көлi - Бұқтырма, Өскемен және Шульба су қоймаларымен Ертiс өзенi (Ресей Федерациясымен шекараға дейiн);

      Қытай Халық Республикасының шекарасынан Қапшағай ГЭС бөгетiне дейiн Қапшағай су қоймасымен Iле өзенi;

      Жайық-Каспий арнасы;

      Балқаш көлi;

      Петропавл су қоймасының бөгетiнен Ресей Федерациясымен шекараға дейiн Есiл өзенi;

      Қиғаш өзенiнiң Қазақстан Республикасының аумағындағы учаскесi (Волга өзенiнiң сағасы);

      Ресей Федерациясымен шекарадан оның сағасына дейiн Жайық өзенi;

      Қызылорда қаласы мен паром өткелдерiнiң ауданындағы Сырдария өзенi.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **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** |

       Iшкi су жолдары жалпы пайдаланымдағы жолдар болып табылады және олар мемлекеттiк меншiкте. Оларды күтiп ұстауды және пайдалануды республикалық бюджеттен қаржыландырылатын мемлекеттiк тапсырысқа сәйкес, Өскемен, Семей, Павлодар, Орал, Атырау, Қапшағай және Балқаш қалаларында орналасқан жетi республикалық мемлекеттiк қазыналық су жолдары кәсiпорындары жүзеге асырады.

      Iшкi су жолдарын күтiп ұстау Қазақстан Республикасының Су  Кодексiмен , " Қазақстан Республикасындағы көлiк туралы ", " Iшкi су көлiгi туралы " Қазақстан Республикасының заңдарымен және өзге де нормативтiк құқықтық актiлермен регламенттеледi. Су жолдарының барлық учаскелерiнiң және шлюздердiң өткiзу қабiлетi қазiргi уақыттағы көлемде жүк тасымалын жүзеге асыруға мүмкiндiк бередi және оның ұлғаюы үшiн жеткiлiктi резервi бар.

      Қазақстан Республикасының су жолдары мынадай тәртiпте жiктеледi:

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

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

      "Л" санатындағы бассейндерге Ертіс, Қара Ертiс, Жайық, Іле, Есiл, Сырдария өзендерi, өзге де каналдар мен өзендер жатады.

      Жайық, Iле, Есiл, Сырдария өзендерiндегi кеме жүзудiң көлемiнiң жай-күйi бассейндердегi табиғи су көлемiмен, Ертiс өзенiнде Бұқтырма, Өскемен және Шульба су қоймаларынан ГЭС-тың төменгi бъефтерiне су өткiзу мөлшерiмен белгiленедi. Су өткiзу Қазақстан Республикасы Ауыл шаруашылығы министрлiгiнiң Су ресурстары жөнiндегi комитетi комиссиясының шешiмiмен белгiленедi.

**Пайдаланылатын кеме қатынасы су жолдарының сипаттамасы:**

**Ертiс өзенi:**

      Қытай Халық Республикасының шекарасынан Ресей шекарасына дейiн қашықтығы 1718 км кеме жүзетiн санатына жатады. Қара Ертiс өзенi ҚХР-дан басталады, Бұрғымадан Зайсан көлiне дейiн кеме жүзедi, тереңдiгi 100 см-ге дейiн. Зайсан көлi Өскемен су қоймасымен жалғасатын Бұқтырма су қоймасымен қосылады. Өзенде және су қоймаларында кеме жүзу көлемi шектелмеген. Өскемен ГЭС-iнен Өскемен портына дейiн 10 км, кеме жүзу тереңдiгi 210 см. Өскемен портынан Шульба су қоймасының сыналау аймағына дейiн 124 км, Ертiс өзенiнiң бос учаскесi Yлбi өзенiнiң зор құйылуымен. Ертiс өзенiнiң осы учаскесiнiң тереңдiгi 105 см. Одан әрi ұзындығы 50 км Шульба су қоймасы бар, оған Уба өзенi қосылады. Шульба ГЭС-iнен Семейге дейiн 75 км, тереңдiгi 105 см. ГЭС-тен төмен кеме жүзу тереңдiгiнiң жай-күйi, негiзiнде, ГЭC-тың төменгi бъефтерiне Бұқтырма, Өскемен және Шульба су қоймаларын пайдалану ережесiнде белгiленген су өткiзу көлемiмен анықталады. Өткiзу көлемi жиi бұзылады, бұл кеме жүзуiнiң күрт нашарлауына әкеледi және кемелердiң аварияға ұшырауына алғышарттар жасайды. Бұл жағдай қолда бар техникалық құралдармен тереңдетiлмейтiн түбi тасты қайрандары бар бiрқатар учаскелердiң (Семей-Майск учаскесiнде 19 учаске бар) бар болуы қиындыққа соқтырады. Семейден Павлодарға дейiн 463 км, тереңдiгi 145 см. Өзенге тән көрсеткiш - Семей - Павлодар учаскесi үшiн судың реттелуiне дейiн арна құрастыру шығысы - 2 950 м 3 /сек, реттелгеннен кейiн барлығы - 750 м 3 /сек, бұл кеме қатынасы жағдайын күрт және едәуiр нашарлатады, оның нәтижесiнде осы учаскеде 1992 жылдан бастап тереңдiктер навигацияда 90 күннен астам кепiлдi тереңдiктерден төмен болады. Павлодардан Ресеймен шекараға дейiн 381 км, тереңдiгi 190 см.

      Ертiс өзенiнде су жолдарын күтiп ұстауды және гидротехникалық құрылыстардың (шлюздердiң) техникалық жай-күйiн қамтамасыз етудi үш республикалық мемлекеттiк қазыналық су жолдары кәсiпорындары жүзеге асырады, олар:

**Шығыс Қазақстан республикалық мемлекеттiк қазыналық су жолдары кәсiпорны** ҚХР шекарасының Боран станциясынан Шульба ГЭС-iне дейiн ұзындығы 796 км учаскесiнде кеме қатынасы жағдайын, соның iшiнде кемелердiң төрт камералы Бұқтырма, бiр камералы Өскемен және Шульба шлюздерi арқылы өтуiн қамтамасыз етедi.

**Семей республикалық мемлекеттiк қазыналық су жолдары кәсiпорны** Шульба ГЭС-iнен Майскке дейiн ұзындығы 298 км учаскесiнде кеме қатынасы жағдайын қамтамасыз етедi.

**Павлодар республикалық мемлекеттiк қазыналық су жолдары кәсiпорны** Майсктен Клинге дейiн ұзындығы 634 км учаскесiнде кеме қатынасы жағдайын қамтамасыз етедi.

**Жайық өзенi:**

      Пайдаланылатын кеме қатынасы су жолдарының ұзындығы 956 км.

      Жайық өзенi Орал қаласынан Атырау қаласына дейiн Каспий маңы ойпатының шегiнде орналасқан, ұзындығы 816 км. Тереңдiгi Оралдан Индерге дейiн 100 см, Индерден Атырауға дейiн 120 см. Өзен маңындағы жердiң бедерi Көшiм станциясына дейiн басым толқынды. Төменiрек, теңiзге дейiн жазық, сәлiрек қиылысқан. Жайық өзенi су бетiнiң еңiстiгi 0,07 о .

      Жайық өзенiнiң арнасы көрiнетiн меандрлармен иректi (иректiлiк коэффициентi 1,5-2,0). Калмыков кентiнен төмен иректiлiк айтарлықтай азаюда. Енi 80 метрден 220 метрге дейiн ауыспалы. Терең сулардағы тереңдiк 2-6 метр, жекелеген жерлерде 8-12 метр. Қайраңдардың орташа тереңдiгi 1-2 метр, кей жерлерде 0,4-0,8 метрге дейiн төмендеуде. Терең су сағаларында ағын жылдамдығы 0,25-0,60 м/сек. Атырау қаласына дейiн ағын бойынша жылдамдық 0,15-0,30 м/сек құрайды.

      Жағалаулар биiк жарлардан және құмды қайрандардан құралған. Жағалаулар биiктiгi жоғарғы бөлiгi 5-8 метрден төменгi бөлiгi 4-5 метрге дейiн өзгередi. Жағалаулар террасалардың сағаларымен немесе аңғарлардың жергiлiктi жағалауларымен түйiсу жерлерiнде өзен жағалауы биiктiгi 10-20 метрге дейiн жетедi.

      Атыраудан Каспий теңiзiне дейiн Жайық-Каспий каналы бар, ұзындығы 56 км, соның iшiнде өзен бөлiгi 34,5 км және теңiз бөлiгi 21,5 км.

      2005 жылы Жайық-Каспий кеме қатынасы каналын қайта жаңарту бойынша жұмыстар аяқталып, ол пайдалануға берiлдi, ол бұрын болмаған жүк тасымалы көлемiн 160 мың тоннаға дейiн жеткiзуге және мұнай шельфiн өндiрудi жүргiзетiн компанияларды тұрақты көлiкпен қамтамасыз етуге, сондай-ақ Атырау сағалық портына дейiн кемелердiң қауiпсiз өтуiн қамтамасыз етуге мүмкiндiк бердi.

      Сонымен бiрге, каналды пайдалану жай-күйiнде ұстау үшiн болып жатырған арналық қайта құрылымдауды ескере отырып, жыл сайын жөндеу түбiн тазарту жұмыстарын жүргiзу қажет.

      Жайық өзенiнде кеме қатынасы су жолдарын күтiп ұстауды екi республикалық мемлекеттiк қазыналық су жолдары кәсiпорындары жүзеге асырады, олар:

**Орал республикалық мемлекеттiк қазыналық су жолдары кәсiпорны** Рубежка кентiнен Индер кентiне дейiнгi учаскеде ұзындығы 623 км кеме қатынасы жағдайын қамтамасыз етедi;

**Атырау республикалық мемлекеттiк қазыналық су жолдары кәсiпорны** Горы кентiнен Жайық-Каспий каналының (теңiз бөлiгi) шыға берiсiне дейiнгi учаскеде ұзындығы 333 км кеме қатынасы жағдайын қамтамасыз етедi.

**Iле өзенi:**

      Кеме қатынасы жолдарының ұзындығы 350 км, ҚХР-дың шекарасынан Қапшағай ГЭС-iне дейiн. Соның iшiнде 240 км табиғи өзен және 110 км Қапшағай су қоймасы. Қойманың жобалық деңгейге дейiн толмауына байланысты су деңгейi төмендеген кезде қоймада кеме қатынасын қиындыққа соқтыратын сыналау аймағында таяз жал қалыптасқан, оның түбiн тұрақты тазарту жұмыстарын жүргiзу қажет. Өзен арнасы майда құмнан тұрады, онда айтарлықтай өзгерiстер болады, сондықтан өзеннiң түбiн тереңдету жөнiндегi жер қазу жұмыстары тиiмсiз болып отыр.

      Навигация наурыздың аяғында сәуiрдiң басында тек таудағы қарлардың еруi кезiнде көтерiлетiн өзендегi төмен деңгейге және аз тереңдiкке байланысты басталады. Жоғарыда келтiрiлген себептер бойынша барынша бар тереңдiктер навигациялық қоршау белгiлерiнiң орнын ауыстыру арқылы ғана қамтамасыз етiледi.

      Iле өзенiнде кеме қатынасы су жолдарын күтiп ұстауды Қапшағай су қоймасынан Дубунь кентiне дейiн ұзындығы 330 км учаскеде  **Iле республикалық мемлекеттiк қазыналық су жолдары кәсiпорны** жүзеге асырады.

**Есiл өзенi** :

      Кеме қатынасы су жолының ұзындығы 50 км Петропавл қаласы ауданында. Жергiлiктi көлiк тасымалдарын жүзеге асыратын "Есiлөзенфлоты" АҚ-тың механикаландырылған айлағы бар. Негiзгi тасымалдау жүгi - өңiрдiң шаруашылық қажеттiлiгi үшiн құм болып табылады.

**Балқаш көлi:**

      Кеме қатынасы жолының ұзындығы 978 км құрайды. Навигация ұзақтығы 210 тәулiк. Көлiк бағыттарының негiзгi мiндетi балық өнiмiн аулауды және оны тасымалдаумен байланысты.

      Балқаш көлiнде кеме қатынасы су жолдарын күтiп ұстауды  **Балқаш республикалық мемлекеттiк қазыналық су жолдары кәсiпорны** жүзеге асырады.

      Қазiргi уақытта техникалық флоттың қажеттi санының жоқтығына және оның техникалық жай-күйiн қамтамасыз етуге бюджет қаражатының жеткiлiктi бөлiнбеуiне байланысты барлық бассейндерде жүргiзiлетiн түбiн тазарту және түбiн тереңдету жұмыстарының, түзету жұмыстарының көлемдерi ең төмен деңгейде, кеме қатынасы жағдайы жарықтандырылмайды, көптеген учаскелерде кеме жүзудiң кепiлдi көлемдерi iрi тоннажды флотты пайдалануды жүзеге асыруға мүмкiндiк бермейдi.

 **3.2. Қазiргi жүк-жолаушылар тасымалын талдау**

**Ертiс бассейнi**

      Ертiс өзенi бойынша су көлiгiмен тасымалданатын негiзгi жүктер мыналар болған және болып табылады:

      көмiр;

      орман;

      оқшау материалдары (тасымалдау көлемiнен 70%);

      мұнай және мұнай өнiмдерi.

      1991 жылы Ертiс бассейнiнде 3 139 мың жолаушы тасымалданды, ал 2001 жылы жолаушылар тасымалының көлемi 31 мың жолаушыны құрады, яғни 1991 жылға қарағанда 100 есе аз.

      Өңiрде жүк-жолаушылар тасымалының күрт қысқартылуы саладағы жұмыс орындарының және, тиiсiнше, экономиканың ұқсас салаларында едәуiр қысқаруына әкеп соқтырды. Флот бiртiндеп консервацияға қойылды, ал тез пайда табу жолында металл сынығына тапсырылды, соның нәтижесiнде флоттың бiр бөлiгi уақытынан бұрын кәдеге жаратылды. Жүк тасымалының азаюына байланысты флоттың талап етiлмеген бөлiгi сатылды немесе Ресейге ұзақ мерзiмдi жалға берiлдi. Жалдау мерзiмi 2007 жылы өтуiне қарамастан, егер кеме қатынасы үшiн қажеттi жүк тасымалының көлемiн ұлғайтуға ықпал ететiн жағдай жасалмаса, осы флоттың Қазақстанға қайтып келмеуi мүмкiн деген қауiп бар. Соның салдарынан кеме жасау және кеме жөндеу зауыттарының iрi қуаттары талап етiлмеген болып қалды, олардың негiзгi бөлiгi кейiннен басқа өнiм шығаруға қайта бағдарландырылды. Бiлiктi кадрлар елдiң және шетелдiң басқа өңiрлерiне табыс табуға көштi. Бұдан басқа, Шульба ГЭС-iн салуға байланысты 1987 жылы Ертiс өзенi 17 жылға жабылған болатын, бұл Өскемен, Семей, Павлодар және Ресей қалалары арасында кеме қатынасының толық тоқтауына себеп болды және де Ертiс бассейнiнiң су көлiгiн дамытуға терiс әсер еттi.

      Соңғы жылдары жүк тасымалы көлемiнiң өсуi байқалды, 2005 жылы қолданыстағы жылжымалы құраммен 550 мың тонна жүк тасымалданды, бұл 2004 жылдың жүк тасымалы көлемiнен 1,2 есе ұлғайғандығын көрсетедi.

**Жайық-Каспий бассейнi**

      Өзен бойынша су көлiгiмен тасымалданатын негiзгi жүктер:

      минералдық-құрылыс жүктер;

      металл және металл конструкциялары.

      Бұрын Ертiс өзенi бойынша жыл сайын 2 447 мың тоннаға дейiн жүк тасымалданған.

      2005 жылдың навигациясында Жайық-Каспий бассейнiнiң кәсiпорындары 296 мың тоннаға дейiн жүк тасымалдады немесе 90 жылдардың басында тасымалданған жүктiң көлемiнен 8,6%.

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

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

      Қиыршықтасты өндiру оны автокөлiкпен Мамай Жарының жағалауына шығарумен одан әрi өзен кемелерiне тиеумен индер карьерлерiнде жүргiзiлдi. Қиыршықтасты Индер кентiнен жоғары Антоновка және Жасыл Жарға дейiн 130-дан 185 км-ға дейiнгi қашықтыққа тасымалдау жүргiзiлдi.

      Ұлу тас қабыршағын өндiру Зюйдвестовая шалыга кен орнында жүргiзiлдi. Құс фабрикалары үшiн кейін темiр жол көлiгiмен тұтыну орнына тасымалдаумен тасымалдау өзен көлiгi кемелерiмен 57 км қашықтыққа Атырау қаласына дейiн жүзеге асырылады.

      Қашаған кен орнын өндiрудi жүргiзушi компаниялар үшiн көлемдi емес темiрбетонды конструкциялар мен жабдықты 200 км-ге дейiн қашықтыққа тасымалдау.

**Iле-Балқаш бассейнi**

      Өзен бойынша су көлiгiмен тасымалданатын негiзгi жүктер:

      минералдық-құрылыс жүктер;

      балық өнiмдерiн өндiру және тасымалдау.

      90 жылдардың басында Қапшағай су қоймасы мен Iле өзенi бойынша (Қапшағай қаласы портынан Борохудзир айлағына дейiн) көмiр, құрама жем, құм, қиыршықтас, орман, мұнай өнiмдерi, кен, контейнерлердiң жүк тасымалы жасалды. Жүк тасымалы көлемi сәуiрден бастап қараша айын қоса алғандағы навигация кезеңiнде 800 мың тонна жүкке және круиздiк бағыттарда 5 мың адам жолаушыға дейiн жеттi.

      Қазiргi уақытта Қапшағай су қоймасы бойынша Қапшағай қаласының портына 30 мың тонна көлемiнде тек минералдық-құрылыс жүктерiн және круиздiк бағыттарда 1,5 мың адамға дейiн тасымалдау жүзеге асырылады.

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

      Қазiргi уақытта Балқаш көлiнде круиз-туристiк бағыттарда 1 мың жолаушыға дейiн, сондай-ақ балық өнiмiн өндiру мен тасымалдау 43 мың тоннаға дейiнгi көлемде тасымалдануда.

      Қазақстан Республикасы Статистика агенттiгiнiң мәлiметтерiне сәйкес статистика бойынша 2005 жылғы навигация кезiнде өзен көлiгiмен 825 мың тонна әртүрлi жүк тасымалданған, бұл 2004 жылғы деңгейге қарағанда 144,2% құрайды, жүк айналымы 89 млн. т/км немесе 108,6% құрайды.

**Халықаралық тәжiрибе**

      Өзен көлiгi жүктердiң үлкен көлемдерiн жеткiзудiң басқа мүмкiндiгi болмағандықтан Ресей Федерациясының көптеген өңiрлерi үшiн маңызды стратегиялық қызмет түрлерiнiң бiрi болып табылады.

      Экономика үшiн өзен көлiгiнiң ерекше маңызын және жүк тасымалының болжанған өсуiн ескере отырып, Ресей Федерациясының Көлiк министрлiгi 2003 жылдың маусым айынан бастап iшкi су көлiгiмен жүк тасымалының көлемiн ұлғайту перспективасын ескерумен, қолданыстағы бассейндердiң (Енисей, Волга-Дон, Обь-Иртыш) магистральдық су жолдарының кепiлденген өлшемдерiн сақтау мен арттырудың бағдарламаларын бекiттi.

      Iшкi су жолдарын күтiп ұстаудағы, сервистiк инфрақұрылымды дамытудағы, техникалық флотты арттырудағы проблеманы, сондай-ақ барлық бөлiнген қаражаттың бағытталуына және жолшылардың оларды пайдалануына объективтi және толығымен бақылау проблемасын шешу бағдарламаның негiзгi акцентi болып табылды.

      Бағдарламаның iске асырылуы кеме навигациясын дамыту, арналық iздестiру және тралдық жұмыстарды орындау сияқты мәселелердi шештi.

      Көптеген жүзбелi және жағалаудағы, тұманда немесе орман өрттерiнiң түтiнiнен көрiнбейтiн белгiлер бойынша көру бағдарғысының орнына спутниктiк бағдарғының әдiстерiн пайдаланатын жүйе, жол кемелерiне қазiргi заманғы арналық iздестiру кешендерi енгiзiлдi.

      Iшкi су жолдарын кеме жүзетiн жай-күйде ұстауды тиiмдi қамтамасыз ету және тиiсiнше өзен көлiгiне жүктiң кейбiр түрлерiнiң қайта бағытталуы жүк тасымалының қазiргi көлемдерiн 2005 жылы 1,5 есе ұлғайтуға мүмкiндiк бердi.

 **3.3. Көлiк флотының ағымдағы жай-күйiн талдау**

      Iшкi су жолдарында жолаушылар мен жүктiң тасымалын жекеменшiктi кеме иеленушiлер жүзеге асырады, олардың негiзгiлерi:

      Ертiс өзенi бассейнiнде: "Ертiскөлiк" ЖШС, "Отей" ЖШС, "Алтайимпорт" ЖШС, "Жоғарғы Ертiс өзен пароход шаруашылығы" ЖШС, "Павлодар өзен флоты" АҚ;

      Жайық өзенiнiң бассейнiнде: "Флот" ЖШС, "Нева-Каспий" ЖШС, "Құрсай-7" ЖШС;

      Iле-Балқаш бассейнiнде: "Көктас" ЖШС, "Айна cу" ЖШС, "Балқаш балық фирмасы" ЖШС, "Қазақстан Балқаш балық" ЖШС, "Alpina three stars" ЖШС.

      Ықтимал жүк тасымалдаушыларын анықтау жөнiнде жүргiзiлген зерттеулер бойынша, шағын өлшемдi, қызметтiк жүрiп-тұратын, серуендеу және техникалық флотты қоспағанда, Қазақстанда тiркелген флоттың 821 бiрлiгiнен жүк-жолаушы тасымалы процесiне флоттың тек 345 бiрлiгi қатысады.

      2005 жылдың навигациясында iрi тоннажды флотты пайдалануға байланысты күрделiлiктен көлiк процесiне көлiк флотының 314 бiрлiгi қатысты, соның iшiнде:

**Ертiс бассейнi**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Р/с 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** |
|
 | **"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**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Р/с 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** |
|
 | **"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**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **р/с**
**N**  | **Кеме үлгілері** | **Бірліксаны** | **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.

      Iрi тоннажды көлiк флотын тиiмдi пайдалануға кедергi келтiретiн, кiдiртетiн фактор кеме жүрiсiнiң жеткiлiксiз габаритi болып табылады.

 **3.4. Мемлекеттiк техникалық өзен флотының жай-күйiн талдау**

      Қазақстан Республикасы Көлiк және коммуникациялар министрiнiң 1995 жылғы 14 наурыздағы N 54 бұйрығымен бекiтiлген Өзен флотын техникалық пайдалану ережесiне сәйкес кемелердiң жай-күйi кемелерге бiлiктiлiк органдары ұсынатын талаптарға, iшкi су жолдары бойынша жүзу ережесiне, қауiпсiздiк техникасының, өрт қауiпсiздiгi талаптарына, санитарлық және техникалық нормаларға, халықаралық конвенциялар мен келiсiмдерге сәйкес келуi тиiс.

      Көрсетiлген талаптарға сәйкес келмейтiн кемелер пайдалануға жiберiлмейдi, ал қызмет мерзiмi өтуiмен есептен шығаруға жатады.

      Белгiленген талаптарға қатысты төмендетiлген параметрлерi бар кемелер жыл сайын кеменiң негiзгi буындарын түгендеу мен ақаусыздандыру жүргiзумен пайдалануға шектеулi жарамды деп танылады.

      Республикалық мемлекеттiк қазыналық су жолдары кәсiпорындарының теңгерiмiнде 126 бiрлiк флот бар, соның iшiнде:

**Жабдықтау флотының кемелерi**

      Барлығы 49 бiрлiк, соның iшiнде:

      5 бiрлiктi (10,2%) пайдалануға тыйым салынған және есептен шығаруға жатады;

      5 бiрлiк (10,2%) қызмет ету мерзiмiн қысқартумен пайдалануға шектеулi жарамды деп танылған;

      39 бiрлiк (79,8%) пайдалануға жарамды деп танылған, бiрақ шектi мерзiмi бар және кезең-кезеңмен ауыстыруға жатады.

      Қазақстан Республикасы Көлiк және коммуникация министрiнiң 1997 жылғы 17 шiлдедегi N 519 бұйрығымен бекiтiлген Iшкi су жолдарының навигациялық жабдығын күтiп ұстау жөнiндегi нұсқаулыққа сәйкес жалпы ұзақтығы 3 982 км су жолдарының қызмет көрсетiлетiн учаскелерi 1, 2 және 3 күрделiлiк топтары учаскелерiне бөлiнедi, соның iшiнде:

      1 күрделiлiк тобы учаскелерiне жалпы ұзақтығы 858 км (1 теплоходқа 50-60 км) су жолдары жатқызылған;

      2 күрделiлiк тобы учаскесiне жалпы ұзақтығы 1816 км (1 теплоходқа 60-80 км) су жолдары жатқызылған;

      3 күрделiлiк тобы учаскесiне жалпы ұзақтығы 1308 км (1 теплоходқа 80-100 км) су жолдары жатқызылған.

      Осы Нұсқаулыққа сәйкес жабдықтау флоты кемелерiне ағымдағы қажеттiлiк:

      (858/55) + (1816/70) + (1308/90) - 49 = 7 бiрлiктi құрайды.

      2005-2006 жылдары жабдықтау флоты кемелерiнiң 3 бiрлiгiн сатып алуды ескере отырып, жабдықтау флотындағы ағымдағы қаттылық 4 бiрлiктi құрайды.

      Жоғарыда келтiрiлген деректерге сәйкес кеме қатынасы навигациялық жағдайға көрсетiлген су жолдарында қызмет көрсету үшiн 56 кеме қажет. Қазiргi уақытта осы кеме қатынасы су жолдарына қызмет етудiң жоғары мерзiмiмен 49 теплоход қызмет көрсетедi. Кемелердiң жеткiлiксiз саны, сондай-ақ навигация iшiнде оларды жүйелi жөндеу кеме қатынасы су жолдарын күтiп ұстау сапасына әсер етедi және оларды күтiп ұстауға қосымша қаржы шығындарын туындатады.

      Кеме қатынасы су жолының бұрын пайдаланылмаған учаскелерiн iске қосылуын ескерумен жабдықтау флоты кемелерiне жалпы қажеттiлiк 2012 жылға дейiн 13 бiрлiктi құрайды.

      Навигация жабдығына қызмет көрсету үшiн жабдықтау флотының қажеттi саны болмауына қарай оны күтiп ұстауға арналған шығыстар ұлғаюда, бұл ЖЖМ, материалдарды сатып алуға қосымша шығындарды, негiзгi құралдардың тозуын, теплоходтарды техникалық жарамды жай-күйде ұстау жөнiнде жөндеу жұмыстарын жүргiзуге арналған қаражатты ұлғайтуды туындатады.

**Түбiн тереңдету техникасы**

      Кеме жүрiсi габариттерiн қамтамасыз ету, су жолдарының гидрологиялық жай-күйін жақсарту түбiн тереңдету техникасымен және өзге де машиналармен және жабдықпен (бұдан әрi - мамандандырылған техникалық флот) қамтамасыз етiледi. Мамандандырылған техникалық флоттың құрамына мыналар кiредi: жүзбелi крандар, качкрандар, жер снарядтары мен жер сорғыштар, мотоәкелгiштер, шағын қайықтар.

      Қазiргi уақытта мамандандырылған техникалық флоттың 18 бiрлiгiнен 5 бiрлiк (27,7%) тыйым салынған жай-күйде және есептен шығаруды қажет етедi, 2 бiрлiгi (11,1%) шектеулi жарамды және 11 бiрлiгi (61,2%) пайдалануға жарамды деп танылған.

      2 бiрлiк (пайдалануға тыйым салынғандардан) Iле және Балқаш бассейндерiнiң кәсiпорындарына жатады, оларға осы өңiрдiң бақылау-қадағалау органдары кеме қатынасы қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету мақсатында қызмет көрсетiлетiн су жолдары шектi қайраңдарында түбiн тереңдету жұмыстарын жедел жүргiзудi ұйғарған. Ұйғарымда көрсетiлген iс-шараларды iске асыру мамандандырылған флоттың болмау жағдайында мүмкiн емес.

      Негiзгi қорлары құрылымына Жайық-Каспий каналы кiретiн Атырау республикалық мемлекеттiк қазыналық су жолдары кәсiпорнында түбiн тереңдету техникасы жоқ. Осы себептен 2004 - 2005 жылдары оны қайта жаңарту жөнiндегi жұмыстарды жүргiзу қажет болды. Жайық-Каспий каналын қайта жаңартуға республикалық бюджеттен жалпы шығындар 827 млн. теңгенi құрады.

      Жайық-Каспий каналын қайта жаңартқаннан кейiн тиiстi кепiлдi тереңдiктi жыл сайын қамтамасыз ету үшiн оны қайта жаңарту жөнiндегi жұмыс жобасында жыл сайын шамамен 500 мың шаршы метр көлемiнде жөндеу түбiн тереңдету жұмыстарын жүргiзу көзделген. Кәсiпорында өзiнiң мамандандырылған техникасының болмауы оны шетелдiк компаниялардан тартуды талап етедi.

      2004 жылы Павлодар және Шығыс Қазақстан республикалық мемлекеттiк қазыналық су кәсiпорындарының КПЛ 5-30 жобасының 2 бiрлiк жүзбелi кранын сатып алуы және "Ақтау халықаралық теңiз сауда порты" РМК-дан Орал республикалық мемлекеттiк қазыналық су кәсiпорнына өздiгiнен жүретiн жер снарядын беру осы санат бойынша флоттың жай-күйiне оң әсер еттi.

      Iшкi су жолдары бойынша кеме қатынасының қарқындылығын ұлғайту бойынша болжамдарды негiзге ала отырып, мамандандырылған техникалық флотты сатып алуға жалпы қажеттiлiк 2012 жылға дейiн 22 бiрлiктi құрайды.

**Қосалқы флот кемелерi**

      Қосалқы флот кемелерi жағдайлық флотқа, түбiн тереңдету техникасына кешендi қызмет көрсету жөнiнде қосалқы жұмыстарды орындауға, сондай-ақ кеме жүретiн су жолдарын күтiп ұстауға байланысты басқа да жұмыстарды жүргiзуге арналған.

      Қосалқы флот кемелерiне мыналар жатады: тiркеп сүйрегiштер, пайдаланған және фекальдық суларды жинауыштар, баржалар, отын құйғыштар, брандвахталар, мотоәкелгiштер, жол мастерiнiң катерлерi, сүңгуiрлiк боттар және басқа да мамандандырылған кемелер.

      Қазiргi уақытта қосалқы флоттың 59 бiрлiгiнен 8 бiрлiк (13,6%) тыйым салынған жағдайда, 10 бiрлiк (17,0%) шектеулi жарамды және 41 бiрлiк (69,4%) пайдалануға жарамды деп танылған. Шағын өлшемдi кемелер оларды пайдалану мерзiмдерiнiң шектеулiгiн (5 жылға дейiн) ескере отырып, есептен шығарылған ( 1999 жылға дейiн).

      2006 жылғы 1 қаңтардағы жай-күй бойынша кәсiпорындардың кеме қатынасы қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету үшiн орындалатын жұмыстарды жүзеге асыру үшiн қажеттi қосалқы флот кемелерiн қосымша сатып алу қажеттiлiгi 45 бiрлiктi құрады.

      Мемлекеттiк техникалық өзен флотының жалпы жай-күйi және қосымша техникалық флотқа қажеттiлiк 2-диаграммада көрсетiлген.

 **2-диаграмма**
**Техникалық флоттың жай-күйi және қосымша техникалық флотты сатып алу қажеттiлiгi**
**(Диаграмманы қағаз мәтінінен қараңыз)**

 **3.5. Кеме қатынасы шлюздерiнiң жай-күйiн талдау**

      Өскемен бiр камералы кеме қатынасы шлюзi өзiнiң конструкциясы мен техникалық сипаттамасы бойынша шахталық үлгiдегi, ұзындығы 80 км-ге дейiн жасанды көл-су қоймасының таулы тар шатқалында орналасқан, су қысымының биiктiгi 42 м бiрегей құрылыс болып табылады.

      1953 жылдың 3 маусымында бiрiншi шлюздеу жүргiзiлген. Өскемен шлюзi жұмыс iстеуiнiң барлық уақытында 57851 шлюздеу жүргiзiлген және 82681 бiрлiк флот өткiзiлген.

      Шлюздi 53 жыл пайдаланған уақытында бетондық және металдық конструкциялардың бiр бөлiгi бұзылды, коррозиялық тозды, оларды күрделi жөндеу немесе ауыстыру қажеттiлiгi пайда болды.

      Өскемен шлюзiнiң iс жүзiндегi жағдайын анықтау үшiн 2001 жылы "Ленгидросталь" СПҚТБ (Санкт-Петербург қаласы) тартумен Энергетикалық құрылыстардың ғылыми-зерттеу институты (Мәскеу қаласы) шлюздiң бетондық және металдық конструкцияларына аспаптық зерттеу жүргiзген.

      Зерттеу нәтижесi бойынша шлюздiң жұмыс жасайтын және авариялық-жөндеу қақпаларының металдық конструкциялары оларды ауыстыруды қажет ететiн қауiптi ауытқу жағдайында екендiгi туралы қорытынды жасалды. Қақпалардың металдық қонструкцияларының кейбiр конструктивтiк элементтерiндегi қауiп рұқсат етiлген жүктемеден 30%-дан 90%-ға дейiн асады. Уақытша пайдалану қажеттiлiгi кезiнде (жаңа қақпалар орнатылғанға дейiн) металдық конструкцияларды күшейту, ақауларды жою, коррозияға қарсы жұмыстарды жүргiзу жөнiндегi жөндеу жұмыстарын орындау қажет.

      Бұқтырма кеме қатынасы шлюзi Шығыс Қазақстан облысының Серебрянск қаласының маңында Ертiс өзенi оң жақ жағалауының жартас массивiнде орналасқан, 1963 жылы пайдалануға берiлген және оның су қысымының биiктiгi 68,6 м төрт кеме өткiзу камерасы бар.

      Бұқтырма шлюзiнiң қауiпсiз жұмысын және Ертiс-өзенiнде қауiпсiз кеме қатынасын қамтамасыз ету үшiн жалпы (Қазақстан Республикасы шегiнде 2-шi, 3-шi, 4-шi және 5-шi шлюз басының қақпаларын қайта жаңартуға арналған жобаны, екi жақты қақпаларды қайта жаңарту жөнiндегi жұмыстарды жүргiзуге төрт жинақты сметаны және 2-шi, 3-шi, 4-шi мен 5-шi шлюз бастарында құрылыс-монтаждық жұмыстарды жүргiзуге арналған төрт жинақты сметаны жасаумен екi жақты қақпалардың металдық конструкциясын қайта жаңарту қажет. Шлюздi қырық үш жыл бойы пайдаланғаннан кейiн 2002 жылы екi жақты қақпалардың жай-күйiне "Ленгидросталь" ААҚ зерттеу жүргiздi. Шлюз қақпаларының бұзылуына соқтыратын күрделi учаскелердiң пайда болуы анықталды.

      Шлюздiң жоғарғы басы жабдығына қызмет көрсету үшiн қазiргi уақытта жүк көтергiштiгi 40 т "Деррик" үлгiсiндегi темiр аяқты кран жұмыс жасауда. Бiрақ, оны жүк көтергiштiгi одан да жоғары (40-50 тонна) ұқсас кранға ауыстыру өндiрiстiк қажеттiлiгi туды. Қолданыстағы кран 43 жыл жұмыс жасауда және өзiнiң моторесурсы бiткен. Кранның iстен шығуы бүкiл Бұқтырма шлюзi жұмысының тоқтауына әкеп соқтырады.

 **4. Бағдарламаның мақсаты мен мiндеттерi**

      Бағдарламаның мақсаты халықтың және шаруашылық жүргiзушi субъектiлердiң Қазақстан Республикасының өзен көлiгi көрсететiн қызметтерiне қажеттiлiгiн қанағаттандыру үшiн iшкi су жолдарын кеме қатынасы үшiн қауiпсiз жағдайда ұстау арқылы iшкi су жолдары бойынша кеме қатынасын дамыту болып табылады.

      Көрсетiлген мақсатқа қол жеткiзу үшiн мынадай мiндеттердi жүзеге асыру көзделедi:

      кеме қатынасын дамыту және өзен көлiгiмен жүк тасымалдау көлемiн 7 млн. тоннаға дейiн ұлғайту;

      транзит әлеуетiн дамыту;

      өзен көлiгi саласында кадр әлеуетiн арттыру;

      Қазақстан Республикасының iшкi су жолдарында экологиялық жағдайды жақсарту;

      өзен көлiгiмен жолаушылар мен жүктердi тасымалдауды жүзеге асыру кезiнде кеме қатынасы су жолдарына қойылатын қауiпсiздiк талаптарын қамтамасыз ету;

      мемлекеттiк техникалық өзен флотының кемелерiн кезең-кезеңмен ауыстыру және жаңғырту;

      кеме қатынасы шлюздерiнiң құрылыстары мен жабдығын қайта жаңарту және жаңғырту.

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

      Бағдарламаны iске асыру екi кезеңде жүзеге асырылады:

**1 кезең: 2007 - 2009 жылдар**

      Бағдарламаны iске асырудың бiрiншi кезеңi iшiнде мынадай бағыттар өзен көлiгiн дамыту және iшкi су жолдарында қауiпсiздiктi қамтамасыз ету саласында негiзгi басымдарға ие болады:

      Жайық-Каспий каналы арқылы жүк тасымалын жүзеге асыру кезiнде көлiк флотын қауiпсiз пайдалануға жағдай жасау;

      мемлекеттiк техникалық өзен флотын жаңарту мен жаңғыртудың бiрiншi кезеңін жүзеге асыру;

      Өскемен және Бұқтырма шлюздерiнiң құрылыстары мен жабдығын қайта жаңарту мен жаңғыртудың бiрiншi кезеңiн жүзеге асыру;

      отандық кеме жасау, кеме жөндеу кәсiпорындарын қалпына келтiру үшiн жағдай жасау.

**2 кезең: 2009 - 2012 жылдар**

      Саланың теңдестiрiлген қызметiн қамтамасыз ету және алға қойылған мiндеттердi iске асыру мақсатында мыналар дамытудың негiзгi бағыттары болып табылады:

      өзен көлiгiмен жолаушыларды және жүктi тасымалдауды жүзеге асыру кезiнде кеме қатынайтын су жолдарының қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету;

      санын 163 бiрлiкке дейiн жеткiзумен мемлекеттiк техникалық өзен флотын жаңарту мен жаңғыртуды аяқтау;

      iлеспе жабдық сатып алу;

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

      өзен көлiгiмен жүк тасымалының көлемiн жылына 7 млн. тоннаға дейiн ұлғайту;

      су жолдарын кеме қатынайтын жай-күйде ұстау жөнiндегi iс-шараларды iске асыруға байланысты қызметтердiң құнын төмендету.

 **5.1. Кеме қатынасын дамыту және 2012 жылға дейiнгi күтiлетiн тасымалдар көлемi**

**Ертiс бассейнi**

      Су көлiгiмен жүктердiң негiзгi тасымалы Ертiс өзенiнiң Қазақстан бөлiгiнiң бүкiл ұзақтығында, сондай-ақ жүктердiң 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 жоспарлануда:

      құм-қиыршықтас қоспасын (ҚҚҚ) 450 мың тоннаға дейiн;

      шағылтасты 225 мың тоннаға дейiн;

      құмды 180 мың тоннаға дейiн;

      жыл сайын 100 мың тоннаға дейiн темiрбетонды және құрылыс материалдарын, керi жүк ағынымен 522,8 мың тоннаға дейiн орман және 90 мың тоннаға дейiн кiрпiш зауытының өнiмiн.

      Курчатов қаласының ауданында Ертiс өзенiнiң сол жағалауында орналасқан "Қаражыра" көмiр кен орны анағұрлым перспективалы және нақты жүк ағыны болып табылады. Қазiргi уақытта көмiрдi тасымалдау темiр жол көлiгiмен Риддерге, Зыряновке дейiн және автомобиль көлiгiмен Өскемен, Семей қалаларына, Шығыс Қазақстан мен Павлодар маңындағы Ертiстiң сол жағалауына дейiн жүзеге асырылады және жылына 1,7 млн. тонна көмiрдi құрайды.

      Алдағы уақытта су көлiгiмен жүк тасымалдауды көбейтетiн және 2012 жылы 374,4 мың тоннаға дейiн жеткiзетiн су көлiгiмен көмiр тасымалдауды қайта бөлу жоспарланып отыр.

      Қазiргi уақытта су көлiгiмен орманды және орман материалдарын қайта экспорттауға мүмкiндiк беретiн "Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 2003 жылғы 10 маусымдағы N 681 қаулысына толықтыру енгiзу туралы" Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 2005 жылғы 11 шiлдедегi N 717  қаулысының қабылдануына байланысты Ресейден су көлiгiмен Қытайдың шекаралас аудандарына орман материалдарын 300 мың тонна көлемiнде жеткiзу сызбасы пысықталуда.

      Семей мен Павлодар облыстарының кеме иелерi Екiбастұз және Қарақожа көмiр кен орындарынан жылына кемiнде 516 мың тонна көлемiнде Омбы бағытында тас көмiрдi тасымалдайтын болады.

      Қазiргi уақытта Бұқтырма су қоймасынан жоғары орналасқан Сатпаев ильменттiк құм кен орнын өндiру басталды. Оның негiзгi тұтынушысы - Өскемен титан-магний комбинаты (ТМК). Осыған байланысты тасымалдаудың аралас сызбасы жоспарлануда: кен-байыту фабрикасынан автокөлiкпен Казнаковск өткелiне дейiн, одан әрi - темiр жолға қайта тиеумен өзен кемелерiмен Өскемен айлағына дейiн немесе автокөлiкпен ТМК түсiру алаңына жеткiзу үшiн. Көрсетiлген сызба бойынша су көлiгiмен перспективалық тасымалдар жылына кемiнде 200 мың тоннаны құрайды.

**Жайық-Каспий бассейнi**

      Жайық-Каспий бассейнiнде негiзгi тасымалданатын жүктер Каспий мұнай шельфiнiң Қазақстандық бөлiгiнде Қашаған мұнай кен орнын өндiру және игеру жөнiндегi жұмыстарды жүргiзетiн компаниялар, сондай-ақ оның техникалық қамтамасыз етiлуiмен байланысты инфрақұрылымдарды салу және дамыту үшiн минералдық-құрылыстық жүктер мен жабдық болып табылады.

      Сондай-ақ автожолдарды салу үшiн Орал қаласы маңында орналасқан арналық кенiште жүзеге асырылатын 2012 жылға дейiн су көлiгiмен жыл сайын 600 мың тонна дейiн ҚҚҚ және 300 мың тоннаға дейiн шағылтас тасмалдау жоспарланып отыр.

      Құс фабрикаларының азықтық ұлу қабыршағына қажеттiлiгiнiң өсуiн ескере отырып Зюйдвестовашалыга табиғи кен орнының жобалық қуатын 45 мың тоннаға жеткiзу жоспарлануда, оларды тасымалдау су көлiгi кемелерiмен Атырау порты сағасына дейiн кейiннен оны темiр жол және автомобиль көлiгiмен тасымалдау үшiн жүзеге асырылатын болады.

      Жолаушыларды тасымалдау тұрақты және жыл сайын 50-55 мың адам шегінде құрайды. 2012 жыл кезеңiне дейiн өңiрдің кеме иелерi Жайық өзенi бойынша қыдыру және экскурсиялық рейстердi жүзеге асыру yшiн қуаты 90 а.к. сыйымдылығы 100 адам, 792 А жобадағы теплоходының 2 бiрлiгiн сатып алу мен пайдалануға енгiзу жоспарлануда.

**Іле-Балқаш бассейні**

      Республиканың экономикалық жағдайын тұрақтандыру мен құрылысты дамыту Iле-Балқаш бассейнiнде құм-қиыршықтас өндiруiн тасымалдауды ұлғайту және ҚҚҚ тасымалдауға байланысты, ол 2012 жылға қарай көлемi 233 мың тоннаға жетедi.

      Ауыл шаруашылығы кәсiпорындарын дамыту, жабдықтау кәсiпорындарынан алшақтық, отарлы мал шаруашылығы жағдайында кiрме жолдардың болмауы мал шаруашылығы мен ауыл шаруашылығы өнiмдерiн кемiнде 550 мың тонна көлемiнде болжамдауға мүмкiндiк бередi.

      2012 жылға дейiнгi кезеңге "Қазақмыс" корпорациясының "Балқаш түстi металл" акционерлiк қоғамы түстi металлургия өнiмiн шығаруды ұлғайтуды жоспарлауда. Осыған байланысты, мысы бар кендi комбинатқа дейiн тасымалдауға байланысты шығыстарды азайту мақсатында корпорация Ақтоғай станциясынан Қарашығанақ шығанағы айлағына дейiн темiр жол тармағын, кендi қайта тиеу үшiн айлақты және құрғақ жүк таситын кемелердi салуды көздейтiн жобаны әзiрлеу жөнiнде жұмыстар жүргiзуде. Осы жобаны iске асыру ұзақтығы 82 км су жолы учаскесiн қосымша пайдалануға берудi және күтiп ұстауды талап етедi.

      Компанияның баламалы жобасы бойынша кендi кейіннен су көлiгiмен комбинатқа дейiн тасымалдаумен Лепсi станциясына дейiн оны жеткiзу көзделiп отыр. Осы жағдайда су көлiгiмен бағдарғының ұзақтығы 318 км-дi құрайды. Компания ұсынған деректер бойынша су көлiгiмен кендi тасымалдаудың болжанған жыл сайынғы көлемi кемiнде 3 500 мың тоннаны құрайды.

      Балық өнімдерін өндіру және қайта өңдеу кемінде 53 мың тонна көлемiнде жоспарлануда.

      Туристiк қызметтi дамыту мақсатында Балқаш өзенiнiң табиғи - климаттық ерекшелiктерiмен таныстыратын круиздiк бағдарғыларды ұйымдастыру жоспарлануда, осыған орай Балқаш өзенi бойынша жолаушылар тасымалының болжамды көлемi 6 мың адамға дейiн құрайды.

      Осылайша, өзен көлiгiмен 2012 жылға дейiн жылына жүк тасымалы көлемi 7 млн. тонна, жолаушы тасымалы 80 мың адам деңгейiнде болады деп жоспарлануда.

      Жүк тасымалы көлемiнiң 2012 жылға дейiнгi болжамды өсуi 3-диаграммада көрсетiлген.

 **3-диаграмма**
**Өзен көлiгiмен 2012 жылға дейiнгi жүк тасымалының өсуi**
**(Диаграмманы қағаз мәтінінен қараңыз)**

 **5.2. 2007-2012 жылдарда мемлекеттiк техникалық өзен флотының кемелерiн ауыстыру және қосымша бiрлiгiн сатып алу**

 **1-кезең**

      Мемлекеттiк техникалық флот кемелерiнiң бар болу және ағымдағы жай-күйi туралы осы деректердiң негiзiнде техникалық флоттың жоспарлы ауыстырылуы, оны қосымша сатып алу және iлеспе 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  |
| *Қолда бар флот бойынша барлығы*  | 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  |
| *Қосымша қажеттілік бойынша барлығы*  | 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  |
| *Қолда бар флот бойынша барлығы*  | 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  |
 |
 |
 |
 |
| **Барлығы,**
**соның ішінде: ілеспе жабдық**  | 70

  41  | 2484,1

  48,5  | 35  | 2639,3  | 33  | 2599,5  |

 **5.3. Кеме жөндеу-кеме жасау кәсiпорындарын дамыту**

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

      Қазiргi уақытта кеме салуға айтарлықтай сұраныс болмағандықтан, кәсiпорындар кеме жөндеу жұмыстарымен, сондай-ақ өнеркәсiптiк өндiрiстiң әр түрлi өнiмдерiн шығарумен айналысады.

      Кеме қатынасын дамыту және өзен көлiгiмен жүк тасымалын ұлғайту кеме иелерiнiң кеме жөндеу жұмыстарын және шектi табиғи және моральдық тозуымен кемелердi жоспарлы түрде ауыстыруды жүргiзу қажеттiлiгiне ықпал етедi, бұл кеме жөндеу - кеме салу кәсiпорындарында қосымша жұмыс орындарын ашуға және өндiрiстi кеңейтуге, тиiстi инфрақұрылымды салуға, ол дегенiмiз - кеме қатынасы су бассейiндерi маңындағы өңiрлердiң экономикасына тiкелей инвестиция, мүмкiндiк бередi.

 **5.4. Құқықтық және нормативтiк-техникалық базаны жетiлдiру**

      Саланың құқықтық нормативтiк-техникалық базасын жетiлдiру мынадай бағыттар бойынша жүзеге асырылады:

      кемелердi қауiпсiз пайдалануды қамтамасыз ететiн iшкi және аралас жүзудегi (өзен-теңiз) жүзетiн кемелер экипаждарының ең аз құрамы туралы ереженi қайта жасау;

      Қазақстан Республикасы iшкi су жолдарының жол шаруашылығына қызмет көрсету жөнiндегi техникалық флот кемелерiнiң экипаж құрамының штат нормативтерiн қайта жасау;

      өзен көлiгi кемелерiнiң электр құралдарын пайдалану және жөндеу кезiнде қауiпсiздiк техникасы ережесiн қайта жасау;

      Қазақстан Республикасының өзен көлiгi кемелерiндегi радиобайланыс және электрнавигация құралдарын техникалық пайдалану және қызмет көрсету қауiпсiздiгi ережесiн әзiрлеу;

      өзен көлiгiнiң нормативтiк-техникалық құжаттамасы туралы электрондық дерекқорды жетiлдiру және оны iс-тәжiрибеде пайдалану үшiн жағдай жасау;

      өзен көлiгi кемелерiн жобалау, салу, жөндеу және пайдалану жөнiнде нормативтiк-техникалық негiз әзiрлеу.

 **5.5. Кеме қатынасы шлюздерiнiң құрылыстары мен жабдығын қайта жаңарту және жаңғырту**

      Бұқтырма және Өскемен кеме қатынасы шлюздерiнде гидродинамикалық авариялар болу қаупiн төмендету, кеме қатынасы, адам өмiрi және "Табиғи және техногендiк сипаттамадағы төтенше жағдайлар туралы" Қазақстан Республикасының 1996 жылғы 5 шiлдедегi  Заңының талаптарына сәйкес қоршаған орта қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету мақсатында шлюздердiң жабдығын және құрылыстарын қайта жөндеу және жаңғырту жүзеге асырылады.

      Iс-шараларды жүзеге асыру Ертiс маңы аймағы кеме қатынасының қауiпсiздiгiн және сенiмдiлiгiн арттыруға, Ертiс бойынша қазақстандық iшкi сауда тасымалының тиiмдiлiгiн арттыруға және олардың халықаралық келiсiмдер және келiсiм шарттар негiзiнде жүзеге асырылу кепiлдiгiн қамтамасыз етуге мүмкiндiк бередi.

 **5.6. Қоршаған ортаны қорғау**

      Кеме қатынасы су жолдарын пайдалану және кеме қатынасы қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету бойынша жұмыстар жүргiзу Қазақстан Республикасының нормативтiк-құқықтық кесiмдерiне сәйкес қоршаған ортаны қорғау талаптарымен және төмендегi кепiлдемелерiмен iске асырылады:

      өзен көлiгi кемелерiн пайдалану және жолдық жұмыстар суға ЖЖМ, шаруашылық қалдықтар, зәр-нәжiстер және жаман сулар түсуiне жол бермейтiн "Су бетiн ластанудан қорғау ережесi" талаптарымен iске асырылады;

      су жолдарын кеме қатынасы жағдайында күтiп ұстау жұмыстар жүргiзу кезiнде су бассейндерiнiң экологиялық жағдайына терiс ықпалды төмендету мақсатында жолдық жұмыстар жүргiзу бойынша жаңа технологияларды дайындау және ендiру;

      түбiн тереңдету және түбiн тазарту бойынша жұмыстар жүргiзудiң балық қорына терiс әсерiн төмендету мақсатында балық қорғау органдарымен келiсiлген уақытта жүргiзiлетiн болады;

      өзен көлiгiнiң барлық кемелерiнде су көлiгi кемелерiндегi жарғы, инструкцияларға және ережелерге сәйкес техника қауiпсiздiгi және өрт қауiпсiздiгi талаптарын қатаң сақтау керек;

      Аталған шаралар өзен көлiгi жұмысының қоршаған ортаға терiс әсерiн төмендетудi көздейтiн нормативтiк-құқықтық базаны жетiлдiру негiзiнде жүзеге асырылатын болады.

 **5.7. Кадр әлеуетiн көтермелеу**

      Бағдарламаның табысты орындалуы үшiн жоғарғы бiлiктi маңызды еңбек ресурстарын тарту қажет. Саланың кадр әлеуетiн дамытудағы негiзгi көңiл кеме қатынасы шлюздерiн қауiпсiз пайдалану және су жолдарын кеме қатынасы жағдайында қамтамасыз ететiн кәсiпорындар персоналдарына сәйкес нығайтуға және жинақтауға бөлiнетiн болады.

      Бағдарламаның талаптарын ескере отырып, жұмысшылар мен мамандардың әртүрлi санаты үшiн кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесi жетiлдiрiлетiн болады.

      Қазақстан Республикасы Бiлiм және ғылым министрлiгiнiң оқу орындарында жыл сайынғы мемлекеттiк тапсырысты қалыптастыру кезiнде қаралатын кадрлардың бiлiктiлiгiн арттыру бағдарламасы жалғастырылады. Кадр әлеуетiн дамыту басқару, техникалық мәселелер, жүйелердi қолдану және өндiрiстiк қызметтi ұйымдастыру сияқты бағыттарды ескеруi керек. Персонал ұйымдастыру нормаларын қадағалап ғана қоймай, сонымен бiрге оларды талдай бiлуi қажет, сондай-ақ көптеген нұсқалардың iшiнен тиiмдiсiн таңдай бiлуi керек. Бұл үшiн iшкi оқытуды жүргiзумен қатар персоналды су көлiгi саласындағы халықаралық жетiстiктермен таныстырып отыруы қажет. Қолда бар басқарудың жүйесiн және технологиясын жетiлдiру қазiргi заманғы талаптармен сәйкес келуi керек. Басқарушы және инженерлiк-техникалық персонал балама қорытынды жасау үшiн қажеттi бiлiктi болуы керек.

      Су көлiгi саласындағы кадрлардың кәсiптiк деңгейiн көтермелеу жөнiндегi нақты шаралар мыналардан тұрады:

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

      болашақта қолданылатын перспективалық технологияларды анықтау және жаңа технологиялар үшiн қажеттi кадрларды даярлауды ұйымдастыру;

      кадрларды даярлау және қайта даярлау бағдарламасын дайындау;

      су көлiгi саласының кадрлар бiлiктiлiгiн арттыру институтын дамыту және қалыптастыруды жалғастыру.

      Су көлiгi саласының алдағы уақыттағы кәсiптiк кадрларға қажеттiлiгiн орта-арнайы және кәсiптiк-техникалық бiлiм жүйесiн дамыту бойынша Қазақстан Республикасы Бiлiм және ғылым министрлiгімен өзара iс-қимыл арқылы және оқу бiтiрушiлердi жұмысқа орналастыру жөнiнде нақты шара қабылдаумен қамтамасыз ету жоспарланып отыр.

 **6. Қаржыландырудың қажеттi ресурстары мен көздерi**

      Бағдарламаны iске асыру республикалық бюджет есебiнен жүзеге асырылатын болады. Бағдарламаны iске асыруға арналған бағдарлы шығыстар 16 693,7 млн. теңгенi құрайды, соның ішiнде 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.

      Тиiстi қаржы жылына қажеттi шығыстар көлемi республикалық бюджеттi бекiту кезiнде нақтыланатын болады.

 **7. Бағдарламаны iске асырудан күтiлетiн нәтижелер**

      Бағдарламаны орындаудың күтiлетiн нәтижелерi мыналар болып табылады:

      жүк тасымалдары көлемiн арттыру және сапар бойында мүмкiн болар қайта тиеуге шығындарды азайту;

      круиздiк бағыттарды ұйымдастыру үшiн қолайлы жағдайлар жасау;

      су бассейндерiнiң экологиялық жағдайын жақсарту;

      кеме қатынасы қауiпсiздiгi талаптарына сәйкес кеме қатынасы су жолдары мен шлюздердi ұстау сапасын арттыру;

      мемлекеттiк техникалық өзен көлiгi кемелерiнiң паркiн жаңарту және толықтыру;

      флотты жөндеуге арналған шығындарды азайту;

      су жолдарын кеме жүретiн жағдайда ұстау бойынша iс-шараларды iске асырумен байланысты көлiк қызметтерi құнын төмендету;

      отандық кеме жөндеу мен кеме салу кәсiпорындарын оңалту үшiн 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  |
| 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 -
2012 жж. -
1224,0
оның ішінде:
2007 ж. - 200;
2008 ж. - 200;
2009 ж. - 205,0  | Республикалық бюджет  |
| 2  | Қазіргі жағдайлық флотты жаңарту және жаңғырту\*  | Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат  | ККМ
(жинақтау),
ЭБЖМ,
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  | ККМ
(жинақтау),
ЭБЖМ,
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  | ККМ
(жинақтау),
ЭБЖМ,
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  | ККМ
(жинақтау),
ЭБЖМ,
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  |
| 6  | Қазіргі қосалқы флотты жаңарту және жаңғырту\*  | Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат  | ККМ
(жинақтау),
ЭБЖМ,
республикалық мемлекеттік қазыналық су жолдары кәсіпорындары  | Жыл сайын, қаңтар, шілде  | 2007 -
2012 жж. - 2 534,9
оның ішінде:
2007 ж. -
417,4;
2008 ж. -
417,4;
2009 ж. - 521,8  | Республикалық бюджет  |
| 7  | Қосалқы флотты қосымша сатып алу\*  | Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат  | ККМ
(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  | ККМ
(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  |

**Ескертпе:**

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

      Аббревиатуралардың мәні:

      ЭБЖМ - Қазақстан Республикасы Экономика және бюджеттік жоспарлау министрлігі;

      ККМ - Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі

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