



Об утверждении Программы развития судоходства и обеспечения безопасности на внутренних водных путях Республики Казахстан на 2007-2012 годы

Утративший силу

Постановление Правительства Республики Казахстан от 26 сентября 2006 года N 917. Утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 14 апреля 2010 года N 302

Сноска. Утратило силу постановлением Правительства РК от 14.04.2010 N 302.

В соответствии с Указом Президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 года N 86 "О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года" и постановлением Правительства Республики Казахстан от 31 марта 2006 года N 222 "О Сетевом графике исполнения Общенационального плана мероприятий по реализации Послания Президента Республики Казахстан народу Казахстана от 1 марта 2006 года и Программы Правительства Республики Казахстан на 2006-2008 годы" Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Утвердить прилагаемую Программу развития судоходства и обеспечения безопасности на внутренних водных путях Республики Казахстан на 2007-2012 годы (далее - Программа).

2. Министерству транспорта и коммуникаций Республики Казахстан ежегодно, в январе и июле представлять в Правительство Республики Казахстан информацию о ходе реализации Программы.

3. Настоящее поступление вводится в действие со дня подписания.

Премьер - Министр

Республики Казахстан

У т в е р ж д е н а
постановлением Правительства
Р е с п у б л и к и К а з а х с т а н
от 26 сентября 2006 года N 917

ПРОГРАММА

**развития судоходства и обеспечения безопасности
на внутренних водных путях Республики Казахстан
на 2007-2012 годы Содержание**

1. П а с п о р т П р о г р а м м ы
2. В в е д е н и е
3. Анализ современного состояния внутреннего водного транспорта
 - 3.1. Анализ состояния судоходных водных путей
 - 3.2. Анализ существующих грузопассажирских перевозок
 - 3.3. Анализ текущего состояния транспортного флота
 - 3.4. Анализ состояния государственного технического речного флота
 - 3.5. Анализ состояния судоходных шлюзов
4. Ц е л ь и з а д а ч и П р о г р а м м ы
5. Основные направления и механизм реализации Программы
 - 5.1. Развитие судоходства и ожидаемые объемы перевозок до 2012 года
 - 5.2. Замена и приобретение дополнительного количества судов государственного технического речного флота на 2007-2012 годы
 - 5.3. Развитие судоремонтно-судостроительных предприятий
 - 5.4. Совершенствование правовой и нормативно-технической базы
 - 5.5. Реконструкция и модернизация сооружений и оборудования судоходных шлюзов
 - 5.6. Охрана окружающей среды
 - 5.7. Повышение кадрового потенциала
6. Необходимые ресурсы и источники финансирования
7. Ожидаемые результаты от реализации Программы
8. План мероприятий по реализации Программы

1. Паспорт программы

Наименование	Программа развития судоходства и обеспечения безопасности на внутренних водных путях Республики Казахстан на 2007-2012 годы
Основание для разработки	Указ Президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 года N 86 "О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года" и постановление Правительства Республики Казахстан от 31 марта 2006 года N 222 "О Сетевом графике исполнения Общенационального плана мероприятий по реализации Послания Президента Республики Казахстан народу Казахстана

	от 1 марта 2006 года и Программы Правительства Республики Казахстан на 2006-2008 годы"
Разработчик	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
Цель Программы	Развитие судоходства по внутренним водным путям посредством содержания внутренних водных путей в безопасном для судоходства состоянии для удовлетворения потребности населения и хозяйствующих субъектов в услугах оказываемых речным транспортом Республики Казахстан
Задачи Программы	Развитие речного транспорта Казахстана; обеспечение безопасности судоходных водных путей при осуществлении перевозок пассажиров и грузов речным транспортом; поэтапная замена и модернизация судов государственного технического речного флота с доведением его численности до 1 6 3 е д и н и ц ; снижение стоимости услуг, связанных с реализацией мероприятий по содержанию водных путей в судоходном состоянии; реконструкция и модернизация сооружений и оборудования судоходных шлюзов
Сроки реализации	2007-2012 годы
Необходимые ресурсы и источники финансирования	Общая стоимость Программы составит 16 693,7 млн. тенге из республиканского бюджета, в том числе по годам: 2007 - 1 831,0 млн. тенге; 2008 - 2 713,6 млн. тенге; 2009 - 2 823,0 млн. тенге; 2010 - 3 006,7 млн. тенге; 2011 - 3 163,9 млн. тенге; 2012 - 3 155,9 млн. тенге.
	При этом ежегодные объемы средств, выделяемых из республиканского бюджета, будут уточняться при формировании

Ожидаемые результаты бюджета на соответствующий год Развитие речного транспорта Казахстана и увеличение объема грузоперевозок до 7 млн. тонн; обеспечение безопасности судоходных водных путей при осуществлении перевозок пассажиров и грузов речным транспортом; поэтапная замена и модернизация судов государственного технического речного флота с доведением его численности до 163 единиц; реконструкция и модернизация сооружений и оборудования судоходных шлюзов; снижение стоимости услуг, связанных с реализацией мероприятий по содержанию водных путей в судоходном состоянии.

2. Введение

Находясь на стыке Европы и Азии, Казахстан обладает значительным транзитно-транспортным потенциалом и с развитием международных транспортных коридоров, эффективность использования водного транспорта находится в прямой зависимости от создаваемых условий для судоходства.

Настоящая Программа развития судоходства и обеспечения безопасности на внутренних водных путях Республики Казахстан на 2007-2012 годы разработана на основании Указа Президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 года N 86 "О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года" и Сетевого графика исполнения Общенационального плана мероприятий по реализации Послания Президента Республики Казахстан народу Казахстана от 1 марта 2006 года и Программы Правительства Республики Казахстан на 2006-2008 годы, утвержденного постановлением Правительства Республики Казахстан от 31 марта 2006 года N 222.

Программа базируется на результатах анализа современного состояния отрасли внутреннего водного транспорта и направлена на его дальнейшее совершенствование.

Реализация Программы позволит повысить качество содержания судоходных

водных путей и шлюзов, снизить негативную нагрузку на экологическую систему водных объектов, создать благоприятные условия для увеличения объемов грузовых, а также организации круизных туристических маршрутов.

3. Анализ современного состояния внутреннего водного транспорта

3.1. Анализ состояния судоходных водных путей

Постановлением Правительства Республики Казахстан от 29 января 2004 года N 105 "Об утверждении Правил отнесения водных объектов к категории судоходных и перечня судоходных водных путей, открытых для судоходства" к судоходным водным путям, открытым для судоходства отнесены:

река Черный Иртыш (от границы с Китайской Народной Республикой) - озеро Зайсан - река Иртыш с Бухтарминским, Усть-Каменогорским и Шульбинским водохранилищами (до границы с Российской Федерацией);

река Или с Капчагайским водохранилищем в пределах от границы Китайской Народной Республики до плотины Капчагайской ГЭС;

Урало - Каспийский канал;

озеро Балхаш;

река Ишим от плотины Петропавловского водохранилища до границы с Российской Федерацией;

участок реки Кигач (рукав реки Волга) на территории Республики Казахстан;

река Урал от границы с Российской Федерацией до ее устья;

река Сыр-Дарья в районе города Кызылорды и паромных переправ.

№ п/п	Наименование судоходных бассейнов	Протяженность водных путей, отнесенных к категории судоходных (км)	Протяженность обслуживаемых водных путей, обеспеченных судоходной навигационной обстановкой (км)
1	2	3	4
1	река Иртыш	1 718	1 718
2	река Урал, с Урало-Каспийским каналом	1173	956
3	река Или с Капчагайским водохранилищем	350	330
4	озеро Балхаш	978	978
5	река Ишим	50	-

6	река Сыр-Дарья	5	-
7	река Кигач	162	-
	Всего	4436	3 982

Внутренние водные пути являются путями общего пользования и находятся в государственной собственности. Их содержание и эксплуатацию осуществляют семь Республиканских государственных казенных предприятий водных путей, которые расположены в городах: Усть-Каменогорск, Семипалатинск, Павлодар, Уральск, Атырау, Капчагай и Балхаш, согласно доведенного им государственного заказа финансируемого из республиканского бюджета.

Содержание внутренних водных путей регламентируется Водным Кодексом Республики Казахстан, Законами Республики Казахстан " О транспорте в Республике Казахстан", " О внутреннем водном транспорте" и иными нормативными правовыми актами. Пропускная способность всех участков водных путей и шлюзов позволяет осуществлять грузоперевозки в существующих объемах и имеет достаточный резерв для его роста.

Водные пути Республики Казахстан классифицируются в следующем порядке :

к бассейнам категории "О" отнесены озера Балхаш, Зайсан; водохранилища Капчагайское, Бухтарминское;

к бассейнам категории "Р" относятся водохранилища Усть-Каменогорское, Шульбинское;

к бассейнам категории "Л" отнесены реки: Иртыш, Черный Иртыш, Урал, Или, Ишим, Сыр-Дарья, прочие каналы и реки.

Состояние габаритов судовых ходов на реках Урал, Или, Ишим, Сыр-Дарья определяются естественной водностью в бассейнах, на реке Иртыш размерами попусков воды в нижние бьефы ГЭС из Бухтарминского, Усть-Каменогорского и Шульбинского водохранилищ. Попуски определяются решением комиссии Комитета по водным ресурсам Министерства сельского хозяйства Республики Казахстан .

Характеристика эксплуатируемых судоходных водных путей:

Р е к а И р т ы ш :

Отнесена к категории судоходной от границы Китайской Народной Республики до границы России на расстоянии 1718 км. Река Черный Иртыш берет начало в КНР судоходна от Бургума до озера Зайсан, глубины до 100 см. Озеро Зайсан соединяется с Бухтарминским водохранилищем, которое переходит в Усть-Каменогорское водохранилище. На озере и водохранилище габариты судовых ходов не лимитированы. От Усть-Каменогорской ГЭС до Усть-Каменогорского порта 10 км, глубина судового хода 210 см. От Усть-Каменогорского порта до зоны выклинивания Шульбинского

водохранилища 124 км, свободный участок реки Иртыш с крупным притоком реки Ульба. На этом участке реки Иртыш глубины 105 см. Далее следует Шульбинское водохранилище длиной 50 км, в него впадает река Уба. От Шульбинской ГЭС до Семипалатинска 75 км, глубины 105 см. Состояние глубин судового хода ниже ГЭС определяется, в основном, размером попусков воды из водохранилищ в нижние бьефы ГЭС, установленные правилами эксплуатации Бухтарминского, Усть-Каменогорского и Шульбинского водохранилищ. Размеры попусков нередко нарушаются, что приводит к резкому ухудшению плавания судов и создает предпосылки к аварийным происшествиям с судами. Положение осложняется тем, что ряд участков имеют перекаты с каменистым дном (на участке Семипалатинск-Майск 19 участков), которые не могут быть углублены имеющимися техническими средствами. От Семипалатинска до Павлодара 463 км, глубины 145 см. Характерный для реки показатель - руслоформирующий расход воды до зарегулирования, для плеса Семипалатинск - Павлодар $2950 \text{ м}^3 / \text{сек}$, после зарегулирования составляет всего $750 \text{ м}^3 / \text{сек}$, что резко и значительно ухудшает условия судоходства, в результате чего с 1992 года глубины на данном участке более 90 дней в навигацию ниже гарантированных. От Павлодара до границы с Россией 381 км, глубины 190 см.

Содержание водных путей и поддержание технического состояния гидротехнических сооружений (шлюзов) на реке Иртыш осуществляется тремя Республиканскими государственными казенными предприятиями водных путей:

Республиканским государственным казенным Восточно-Казахстанским предприятием водных путей обеспечиваются условия судоходства на участке от с. Буран границы КНР до Шульбинской ГЭС протяженностью 796 км, в том числе, пропуск судов через Бухтарминский четырехкамерный, Усть-Каменогорский и Шульбинский однокамерные шлюзы.

Республиканским государственным казенным Семипалатинским предприятием водных путей обеспечиваются условия судоходства на участке от Шульбинской ГЭС до Майска протяженностью 298 км.

Республиканским государственным казенным Павлодарским предприятием водных путей обеспечиваются условия судоходства на участке от Майска до Клина протяженностью 634 км.

Р е к а У р а л :

Протяженность эксплуатируемых судоходных водных путей 956 км.

Река Урал от г. Уральска до г. Атырау расположена в пределах Прикаспийской низменности, длиной 816 км. Глубины от Уральска до Индира 100 см, от Индира до Атырау 120 см. Рельеф местности, прилегающий к реке, до с. Кушум преимущественно волнистый. Ниже, до моря, плоский, слабо

пересеченный. Уклон водной поверхности реки Урал $0,07^{\circ}$.

Русло реки Урал извилистое (коэффициент извилистости 1,5-2,0), с ярко выраженными меандрами. Ниже п. Калмыково извилистость заметно уменьшается. Ширина колеблется от 80 до 220 метров. Глубина на плесах 2-6 метров, в отдельных местах 8-12 метров. Средняя глубина перекатов 1-2 метра, местами уменьшающаяся до 0,4-0,8 метров. Скорости течения в межень на плесах равны 0,25-0,60 м/сек. Уменьшающиеся вниз по течению до г. Атырау, где скорость составляет 0,15-0,30 м/сек.

Берега представлены высокими обрывами и песчаными отмелями. Высота берегов изменяется от 5-8 метров в верхней части до 4-5 метров в низовьях. В местах, где берега совпадают с уступами террас или коренными берегами долины, высота берега реки достигает 10-20 метров.

От Атырау до Каспийского моря имеется Урало-Каспийский канал протяженностью 56 км, в том числе речная часть 34,5 км и морская часть 21,5 км.

В 2005 году завершены работы по реконструкции и введен в эксплуатацию Урало-Каспийский судоходный канал, что позволило осуществить грузоперевозки в объеме до 160 тыс. тонн ранее не производившиеся и создать устойчивое транспортное снабжение компаний, ведущих разработку нефтяного шельфа, а также обеспечить безопасный проход судов до устьевоего порта **А т ы р а у**.

Вместе с тем, учитывая происходящие русловые переформирования для поддержания канала в эксплуатационном состоянии требуется проведение ежегодных ремонтных дноуглубительных работ.

Содержание судоходных водных путей на реке Урал осуществляется двумя Республиканскими государственными казенными предприятиями водных путей:

Республиканским государственным казенным Уральским предприятием водных путей обеспечиваются условия судоходства на участке от п. Рубежка до п. **Индер** протяженностью **623** км;

Республиканским государственным казенным Атырауским предприятием водных путей обеспечиваются условия судоходства на участке от п. Горы до выходного буя Урало-Каспийского канала (морская часть) протяженностью **333** км.

Р е к а И л и :

Протяженность судоходных путей 350 км, от границы с КНР до Капчагайской ГЭС. Из них 240 км естественной реки и 110 км Капчагайского водохранилища. В связи с тем, что водохранилище не наполнено до проектного уровня, в зоне выклинивания подпора образовался мелководный бар, который

временами, при понижении уровня воды в водохранилище затрудняет судоходство, требуется постоянное проведение дноуглубительных работ. Русло реки сложено мелкими песками, подвержено большим деформациям, очень изменчиво, поэтому производство землечерпательных работ эффекта по увеличению глубин не дает.

Навигация начинается в конце марта начале апреля при низких уровнях и малых глубинах на реке, которые растут только при интенсивном таянии снега в горах. По вышеприведенным причинам максимально возможные глубины приходится поддерживать только перестановкой знаков навигационного ограждения.

Содержание судоходных водных путей на реке Или осуществляется **Республиканским государственным казенным Илийским предприятием водных путей** на участке Капчагайского водохранилища до п. Дубунь протяженностью 330 км.

Р е к а И ш и м :

Протяженность судоходных водных путей 50 км в районе г. Петропавловска. Имеется механизированная пристань АО "Ишимречфлот", которая осуществляет местные транспортные перевозки. Основными перевозимыми грузами является песок, для хозяйственных потребностей региона.

О з е р о Б а л х а ш :

Протяженность судоходных трасс составляет 978 км. Продолжительность навигации 210 суток. Основное назначение транспортных маршрутов связано с осуществлением лова и перевозки рыбной продукции.

Содержание судоходных водных путей на озере Балхаш осуществляется **Республиканским государственным казенным Балхашским предприятием водных путей**.

В настоящее время во всех бассейнах, из-за отсутствия необходимого количества технического флота и недостаточного выделения бюджетных средств на поддержание его технического состояния до минимума сведены объемы землечерпательных и дноочистительных работ, сведены к минимуму выправительные работы, судоходная обстановка не освещается, гарантированные габариты судового хода на большинстве участков не позволяют осуществлять эксплуатацию крупнотоннажного флота.

3.2. Анализ существующих грузопассажирских перевозок

И р т ы ш с к и й б а с с е й н

Основными грузами, перевозимыми водным транспортом по реке Иртыш были и являются:

у г о л ь ;
л е с ;
инертные материалы (70% объема перевозок);
нефть и нефтепродукты.

В 1991 году в Иртышском бассейне было перевезено 3 139 тыс. пассажиров, а в 2001 году объем пассажирских перевозок составил 31 тыс. пассажиров, то есть в 100 раз меньше, чем в 1991 году.

Резкое сокращение грузопассажирских перевозок в регионе повлекло за собой значительное сокращение рабочих мест в отрасли и, соответственно, в смежных отраслях экономики. Флот постепенно ставился на консервацию, а в погоне за сиюминутной выгодой на сдачу в металлолом, в результате чего, часть флота была преждевременно утилизирована. Из-за снижения грузоперевозок невостребованная часть флота продана или передана в долгосрочную аренду России. Несмотря на то, что срок аренды истекает в 2007 году, есть опасения, что данный флот может больше никогда не вернуться в Казахстан, если не будут созданы необходимые условия для судоходства способствующие увеличению объема грузоперевозок. Вследствие чего, оказались невостребованными огромные мощности судостроительных и судоремонтных заводов, основная часть которых была в последствии переориентирована на выпуск другой продукции. Квалифицированные кадры мигрировали на заработки в другие регионы страны и зарубежье. Кроме того, в связи со строительством Шульбинской ГЭС в 1987 г. была перекрыта река Иртыш на 17 лет, что явилось причиной полного прекращения судоходства между Усть-Каменогорском, Семипалатинском, Павлодаром и городами России и негативно отразилось на развитии водного транспорта Иртышского бассейна.

В последние годы отмечен рост объемов перевозок грузов, в 2005 году имеющимся подвижным составом было перевезено 550 тыс. тонн грузов, что на 1,2 раза превышает объем грузоперевозок 2004 года.

Урало-Каспийский бассейн

Основными грузами, перевозимыми водным транспортом по реке являются:

минерально-строительные грузы;
металл и металлоконструкции.

Ранее, по реке Урал ежегодно перевозилось до 2447 тыс. тонн грузов.

В навигацию 2005 года предприятиями Урало-Каспийского бассейна перевезено до 296 тыс. тонн или 8,6 % от объема грузов перевозимых в начале 90 - х г о д о в .

В навигацию 2005 года осуществлялась перевозка таких грузов как: песчано-гравийная смесь (ПГС) - 122 тыс. тонн, гравий - 115 тыс. тонн, трубы - 4 тыс. тонн, кормовая ракушка - 35 тыс. тонн, железобетонные конструкции - 20

т ы с .

т о н н .

Перевозки ПГС и гравия производились в адрес итальянской фирмы, осуществляющей строительство автодороги "Уральск-Атырау". Погрузка ПГС производилась из русловых карьеров в районе г. Уральска с выгрузкой его в Кушумском, Чапаевском, Набатовском, Зеленем Ярах на расстоянии от 98 км до 3 5 0 км .

Добыча гравия производилась на индерских карьерах с вывозкой его автотранспортом на берег Мамаевского Яра с дальнейшей его погрузкой на речные суда. Перевозки гравия производились от поселка Индер вверх до Антоновского и Зеленого Яра на расстояние от 130 до 185 км.

Добыча кормовой ракушки производилось на месторождении Зюйдвестовая шалыга. Транспортировка осуществляется судами речного транспорта на расстояние 57 км до г. Атырау с последующей перевозкой железнодорожным транспортом к месту потребления для птицефабрик.

Перевозка негабаритных железобетонных конструкций и оборудования для компаний ведущих разработку месторождения Кашаган на расстояние до 200 км.

Или-Балхашский бассейн

Основными грузами, перевозимыми водным транспортом являются:
минерально-строительные грузы;
добыча и транспортировка рыбной продукции.

В начале 90-х годов по Капчагайскому водохранилищу и реке Или (порт г. Капчагая до пристани Борохудзир) совершались грузоперевозки угля, комбикорма, песка, гравия, леса, нефтепродуктов, руды, контейнеров. Объем грузоперевозок достигал в навигационный период с апреля по ноябрь месяцы 800 тыс. тонн грузов и до 5 тыс. человек пассажиров на круизных маршрутах. В настоящее время по Капчагайскому водохранилищу осуществляется только перевозка минерально-строительных грузов в объеме до 30 тыс. тонн в порт г. Капчагая и до 1,5 тыс. человек на круизных маршрутах.

На озере Балхаш до 1996 года ежегодно перевозилось до 120 тыс. тонн минерально-строительных грузов, 45 тыс. тонн рыбной продукции, 20 тыс. тонн бахчевых культур и 3,5 тыс. человек пассажиров.

В настоящее время на озере Балхаш перевозится до 1 тыс. человек пассажиров на круизно-туристических маршрутах, а также добыча и перевозка рыбной продукции в объеме до 43 тыс. тонн.

Согласно данным Агентства Республики Казахстан по статистике в навигацию 2005 года речным транспортом было перевезено 825 тыс. тонн различных грузов, что составляет 144,2 % к уровню 2004 года, грузооборот составил 89 млн. ткм или 108,6 %.

Международный опыт

Речной транспорт является одним из стратегически важных видов деятельности для многих регионов Российской Федерации, потому как не представляется другой возможности доставить большие объемы грузов.

Учитывая особое значение речного транспорта для экономики и прогнозируемое увеличение перевозки грузов, Министерством транспорта Российской Федерации с начала июня 2003 года были утверждены программы сохранения и увеличения гарантированных габаритов магистральных водных путей существующих бассейнов (Енисейский, Волго-Донской, Обь-Иртышский), с учетом перспективы увеличения объемов перевозки грузов внутренним водным транспортом.

Основным акцентом программ являлось решение проблемы в содержании внутренних водных путей, развитии сервисных инфраструктур, увеличения технического флота, а также проблемы объективного и полного контроля за направлением и использованием путейцами всех выделяемых средств эффективного использования судоходными компаниями внутренних водных путей бассейна.

Реализацией программ были решены такие вопросы как развитие судовой навигации, выполнения русловых изыскательских и тральных работ.

На смену визуальному ориентированию по многочисленным плавучим и береговым знакам, невидимым в тумане или в дымке от лесных пожаров, введена система, использующая методы спутниковой ориентации, внедрены современные русловые изыскательские комплексы на путевых судах.

Эффективное обеспечение внутренних водных путей в судоходном состоянии и соответственно переориентации некоторых видов грузов на речной транспорт позволило увеличить имеющиеся объемы грузоперевозок к 2005 году в 1,5 раза.

3.3. Анализ текущего состояния транспортного флота

Перевозки пассажиров и грузов на внутренних водных путях осуществляются частными судовладельцами, основными которыми являются:

в бассейне реки Иртыш: ТОО "Иртыштранс", ТОО "Отей", ТОО "Алтайимпорт", ТОО "Верхне-Иртышское речное пароходство", АО "Павлодарский речной порт";

в бассейне реки Урал: ТОО "Флот", ТОО "Нева-Каспий", ТОО "Курсай-7";

в Или-Балхашском бассейне: ТОО "Коктас", ТОО "Айна су", ТОО "Фирма Балхашбалык", ТОО "Казахстан Балхашбалык", ТОО "Alpina three stars".

Проведенными исследованиями по определению потенциальных грузоперевозчиков установлено, что из 821 единиц флота, зарегистрированных в

Казахстане, если исключить маломерный, служебно-разъездной, прогулочный и технический флот, в процессе грузопассажирских перевозок участвует только 3 4 5 единиц флота.

В навигацию 2005 года, из-за сложностей связанных с использованием крупнотоннажного флота в транспортном процессе участвовало 314 единиц транспортного флота, в том числе:

Иртышский бассейн

№ п/п	Типы судов	Кол-во, ед.	Общая грузоподъемность (пассажироместность) тонн (чел.)	Количество ед. флота работавшего в навигацию 2005 года	Планируемое приобретение, единиц	
До 2010 года	До 2012 года					
1	2	3	4	5	6	7
ТОО "Иртышская судоходная компания"						
1	Пассажирские	9	669	9	-	2
2	Самоходные грузовые	12	20655	9	1	1
3	Несамоходные грузовые	5	1340	2	-	2
4	Буксиры	7	-	5	1	1
5	Вспомогательные	9	-	9	-	-
6	Прочие	1	-	1	-	-
	Итого	43		35	2	6
ТОО "Иртыштранс"						
1	Пассажирские	1	212	-	-	1
2	Самоходные грузовые	3	3900	1	-	2
3	Несамоходные грузовые	2	1170	1	-	2
4	Буксиры	2	-	1	-	1
5	Вспомогательные	5	-	3	-	-
ТОО "Алтайимпорт"						
1	Самоходные грузовые	3	2200	3	1	1
2	Вспомогательные	3	-	3	-	-
	Итого	6		6	1	1

	ТОО "Верхне-Иртышское речное пароходство"					
1	Пассажирские	1	30	1	1	1
2	Несамоходные грузовые	29	29385	29	1	3
3	Буксиры	8	-	7	-	1
4	Вспомогательные	3	30	3	-	-
5	Прочие	14	-	14	-	-
	Итого	55		54	2	5
	АО "Павлодарский речной порт"					
1	Пассажирские	4	548	4	-	-
2	Самоходные грузовые	1	500	1	-	-
3	Несамоходные грузовые	8	8000	8	1	9
4	Буксиры	7	-	4	-	-
5	Вспомогательные	3	-	3	-	-
6	Прочие	2	520	2	-	-
	Итого	25		22	1	9
	ТОО "Речник и К"					
1	Несамоходные грузовые	2	2000	2	-	1
2	Буксиры	1	-	1	-	1
3	Вспомогательные	1	-	1	-	-
	Итого	4		4	-	2
	Прочие					
1	Пассажирские	3	123	3	-	-
2	Самоходные грузовые	1	600	1	-	-
3	Несамоходные грузовые	4	3100	4	-	-
4	Буксиры	4	-	4	-	-
5	Вспомогательные	1	-	1	-	-
	Итого	13		13	-	-
	Всего по Иртышскому бассейну					
1	Пассажирские	18	1582	17	1	4
2	Самоходные грузовые	20	27855	15	2	4
3	Несамоходные грузовые	50	44995	46	2	17
4	Буксиры	29	-	22	1	4
5	Вспомогательные	25	30	23	-	-
6	Прочие	17	520	17	-	-

Итого	159	140	6	29
-------	-----	-----	---	----

Урало-Каспийский бассейн

N п/п	Типы судов	Кол- во, ед.	Общая грузо- подъем- ность (пасса- жиро- вмести- мость) тонн (чел.)	Коли- чество ед. флота рабо- тавшего в нави- гацию 2005 года	Планируемое приобретение , единиц	
	Д о 2 0 1 0 года	Д о 2 0 1 2 года				
1	2	3	4	5	6	7
	АО "Уралречфлот"					
1	Пассажирские	4	543	3	-	-
2	Несамходные грузовые	14	7800	9	-	-
3	Буксиры	10	-	10	-	-
4	Вспомогательные	4	-	4	-	-
5	Прочие	11	1160	8	-	-
	Итого	43		34		
	ТОО "Флот"					
1	Пассажирские	2	200	1	2	1
2	Несамходные грузовые	11	6800	11	1	3
3	Буксиры	10	-	9	-	1
4	Вспомогательные	4	-	4	-	-
5	Прочие	7	420	7	-	-
	Итого	32		31	3	5
	ТОО "Нева-Каспий"					
1	Пассажирские	4	360	4	-	-
2	Несамходные грузовые	4	2800	4	-	-
3	Буксиры	4	-	4	-	-
	Итого	12		12	-	-
	АО "Атыраубалык"					
1	Пассажирские	1	100	1	-	-
2	Самходные грузовые	4	233,6	4	-	1
3	Несамходные грузовые	1	150	-	2	-
4	Буксиры	7	-	7	-	-
5	Вспомогательные	1	-	1	-	-
	Итого	14		13	2	1

		ТОО "Курсай-7"				
1	Пассажирские	2	200	2	-	1
2	Несамходные грузовые	9	4100	8	-	2
3	Буксиры	4	-	4	-	1
4	Вспомогательные	3	-	2	-	-
	Итого	18		16	-	4
		В с е г о п о				
		Урало-Каспийскому				
		бассейну				
1	Пассажирские	13	1403	11	2	2
2	Самходные грузовые	4	233,6	4	-	1
3	Несамходные грузовые	39	21650	36	3	5
4	Буксиры	22	-	21	-	2
5	Вспомогательные	12	-	11	-	-
6	Прочие	11	1160	8	-	-
	Итого	101		91	5	10

Или-Балхашский бассейн

N п/ п	Типы судов	К о л - в о , ед.	Общая грузо- подъем- ность (пасса- жиро- вмести- мость) т о н н (чел.)	Коли- чество е д . флота рабо- тавшего в нави- гацию 2 0 0 5 года	Планируемое приобретение, единиц	
					Д о 2 0 1 0 года	Д о 2 0 1 2 года
1	2	3	4	5	6	7
ТОО "Коктас"						
1	Несамходные грузовые	11	3600	10	2	-
2	Буксиры	10	-	10	-	1
3	Вспомогательные	2	-	2	-	-
	Итого	23		23	2	1
ТОО "Капчагайречпорт"						
1	Пассажирские	3	400	2	-	1
2	Несамходные грузовые	3	1300	3	-	2
3	Вспомогательные	1	-	1	-	1
	Итого	7		6	-	4
ТОО "Фирма Балхашбалык"						

1	Несамоходные грузовые	2	120	2	-	-
2	Буксиры	3	-	3	-	-
3	Вспомогательные	7	-	7	-	-
4	Прочие	28	280	28	-	-
	Итого	40		40	-	-
ТОО "Казахстан Балхашбалык"						
1	Буксиры	1	-	1	-	-
2	Вспомогательные	2	-	2	-	-
3	Прочие	9	80	9	-	-
	Итого	12		12	-	-
ТОО "Alpina three stars"						
1	Пассажирские	4	50	4	-	-
	Итого	4		4	-	-
Всего по Или-Балхашскому бассейну						
1	Пассажирские	7	450	6	-	1
2	Несамоходные грузовые	15	5020	14	2	2
3	Буксиры	14	-	14	-	1
4	Вспомогательные	12	-	12	-	1
5	Прочие	37	360	37	-	-
	Итого	87		85	2	5
Всего по Республике Казахстан						
1	Пассажирские	38	3435	34	3	7
2	Самоходные грузовые	24	28088,6	19	2	5
3	Несамоходные грузовые	104	71665	96	7	24
4	Буксиры	65	-	57	1	7
5	Вспомогательные	49	30	46	-	1
6	Прочие	65	2040	62	-	-
	Итого	345		314	13	44

Общая грузоподъемность 345 единиц грузового флота составляет 99 754 тонн, который способен за навигацию перевезти до 9 млн. тонн грузов.

Сдерживающим фактором, препятствующим эффективной эксплуатации крупнотоннажного транспортного флота являются недостаточные габариты судового хода.

3.4. Анализ состояния государственного технического речного флота

В соответствии с Правилами технической эксплуатации речного флота, утвержденными приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 14 марта 1995 года N 54, техническое состояние судов должно соответствовать требованиям, предъявляемым классификационными органами, техники безопасности, пожарной безопасности, санитарным и техническим нормам, международным конвенциям и соглашениям.

Суда, не соответствующие указанным требованиям, к эксплуатации не допускаются, а с истекшим сроком службы подлежат списанию.

Суда, имеющие сниженные параметры по отношению к установленным требованиям, признаются ограниченно годными к эксплуатации с проведением ежегодной инвентаризации и дефектации основных узлов судна. На балансе Республиканских государственных казенных предприятий водных путей находится 126 единиц флота, в том числе:

Суда обстановочного флота

Всего 49 единиц, из них:

5 единиц (10,2 %) запрещены к эксплуатации и подлежат списанию;

5 единицы (10,2 %) признаны ограниченно годными к эксплуатации с ограничением срока службы;

39 единиц (79,8 %) признаны годными к эксплуатации, но имеют предельный срок эксплуатации и подлежат поэтапной замене.

В соответствии с Инструкцией по содержанию навигационного оборудования внутренних водных путей, утвержденной приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 17 июля 1997 года N 519 обслуживаемые участки водных путей общей протяженностью 3982 км, подразделяются на участки 1, 2 и 3 группы сложности, в том числе:

к участкам 1 группы сложности отнесены водные пути общей протяженностью 858 км (50-60 км на 1 теплоход);

к участкам 2 группы сложности отнесены водные пути общей протяженностью 1816 км (60-80 км на 1 теплоход);

к участкам 3 группы сложности отнесены водные пути общей протяженностью 1308 км (80-100 км на 1 теплоход).

Согласно данной Инструкции текущая потребность в судах обстановочного ф л о т а с о с т а в л я е т :

$$(858 / 55) + (1816 / 70) + (1308 / 90) - 49 = 7 \text{ ед.}$$

Согласно приведенным выше данным, для обслуживания судоходной навигационной обстановки на указанных участках водных путей необходимо 56 судов. В настоящее время данные судоходные водные пути обслуживаются 49 теплоходами с повышенным сроком службы. Недостающее количество судов, а также постоянный их ремонт в течение навигации влияет на качество

содержания судоходных водных путей и влечет дополнительные финансовые затраты на их содержание.

С учетом ввода в эксплуатацию ранее не эксплуатировавшихся участков судоходного водного пути общая потребность в судах обстановочного флота до 2012 года составит 13 единиц.

Ввиду отсутствия необходимого количества обстановочного флота для обслуживания навигационного оборудования, увеличиваются расходы на ее содержание, что вызывает дополнительные расходы на приобретение ГСМ, материалов, увеличение износа основных средств, средств на проведение ремонтных работ по поддержанию теплоходов в технически исправном состоянии.

Дноуглубительная техника

Поддержание габаритов судового хода, улучшение гидрологического состояния водных путей обеспечивается дноуглубительной техникой и прочими машинами и оборудованием (далее - специализированный технический флот). В состав специализированного технического флота входят: плавучие краны, карчекраны, земснаряды и землесосы, мотозавозни, шаланды.

В настоящее время из 18 единиц специализированного технического флота 5 единиц (27,7 %) находятся в запрещенном состоянии и требуют списания, 2 единицы (11,1 %) признаны ограниченно годными и 11 единиц (61,2 %) годными к эксплуатации.

2 единицы (из запрещенных к эксплуатации) принадлежат предприятиям Илийского и Балхашского бассейнов, которым контрольно-надзорными органами данных регионов предписано, в целях обеспечения безопасного судоходства, неотложное проведение дноуглубительных работ на лимитирующих перекатах обслуживаемых водных путей. Реализация мероприятий, указанных в предписании, в условиях отсутствия специализированного флота невозможна.

Республиканское государственное казенное Атырауское предприятие водных путей, в структуру основных фондов которого входит Урало-Каспийский канал, дноуглубительной техники не имеет. По этой причине в 2004-2005 годах потребовалось проведение работ по его реконструкции. Общие затраты на реконструкцию Урало-Каспийского канала из республиканского бюджета составили 827 млн. тенге.

Для ежегодного поддержания соответствующих гарантированных глубин, после реконструкции Урало-Каспийского канала, рабочим проектом по его реконструкции предусматривается ежегодное проведение ремонтных дноуглубительных работ в объеме около 500 тыс.м.куб. Отсутствие у предприятия собственной специализированной техники потребует ее

привлечения у зарубежных компаний.

Приобретение в 2004 году Республиканскими государственными казенными Павлодарским и Восточно-Казахстанским предприятиями водных путей 2 единиц плавучих кранов проекта КПЛ 5-30 и передача Республиканскому государственному казенному Уральскому предприятию водных путей из РГП "Актауский международный морской торговый порт" самоходного земснаряда, оказало положительное влияние на состояние флота по данной категории.

Исходя из прогнозов по увеличению интенсивности судоходства по внутренним водным путям, общая потребность в приобретении специализированного технического флота до 2012 года составит 22 единицы.

Суда вспомогательного флота

Суда вспомогательного флота предназначены для выполнения вспомогательных работ по комплексному обслуживанию обстановочного флота, дноуглубительной техники, а также проведения других работ, связанных с содержанием судоходных водных путей.

К судам вспомогательного флота относятся: буксиры, сборщики подсланевых и фекальных вод, баржи, топливозаправщики, брандвахты, мотозавозни, катера путевого мастера, водолазные боты и другие специализированные суда.

В настоящее время из 59 единиц вспомогательного флота, 8 единиц (13,6 %) находятся в запрещенном состоянии и требуют списания, 10 единиц (17,0 %) признаны ограниченно годными и 41 единица (69,4 %) годными к эксплуатации. Суда маломерного флота, учитывая ограниченность сроков их эксплуатации (до 5 лет), списаны (еще до 1999 года).

По состоянию на 1 января 2006 года потребность предприятий в дополнительном приобретении судов вспомогательного флота составляет до 45 единиц, необходимых для осуществления работ, выполняемых для обеспечения безопасности судоходства.

Общее состояние государственного технического речного флота и потребность в дополнительном техническом флоте представлена на диаграмме 2.

(См. бумажный вариант) Диаграмма 2

Состояние технического флота и потребность приобретения дополнительного технического флота

3.5. Анализ состояния судоходных шлюзов

Усть-Каменогорский однокамерный судоходный шлюз по своей конструкции и техническим характеристикам является уникальным сооружением шахтного

типа расположенного в горных теснинах искусственного озера-водохранилища длиной до 80 км, с высотой напорной грани 42 м.

3 июня 1953 года было произведено первое шлюзование. За все время работы на Усть-Каменогорском шлюзе было проведено 57851 шлюзование и пропущена 8 2 6 8 1 единица флота.

За 53 года эксплуатации шлюза часть бетонных и металлических конструкций подверглись разрушению, коррозионному износу, возникла необходимость в их капитальном ремонте либо замене.

Для выяснения фактического состояния Усть-Каменогорского шлюза в 2001 году Научно-исследовательским институтом энергетических сооружений (г. Москва) с привлечением СПКТБ "Ленгидросталь" (г. Санкт-Петербург) было проведено инструментальное обследование бетонных и металлических конструкций шлюза.

По результатам обследования было сделано заключение о том, что металлоконструкции рабочих и аварийно-ремонтных ворот шлюза находятся в опасном напряженно-деформированном состоянии, требующим их замены. Напряжение в некоторых конструктивных элементах металлоконструкций ворот превышает допустимые от 30 % до 90 %. При необходимости временной эксплуатации (до установки новых ворот) требуется выполнить ремонтные работы по усилению металлоконструкций, устранению дефектов, проведению антикоррозионных работ.

Бухтарминский судоходный шлюз расположен в скальном массиве правого берега р. Иртыш вблизи г. Серебрянск Восточно-Казахстанской области, введен в эксплуатацию в 1963 году и имеет четыре судопропускных камеры, с высотой напорной грани 68,6 м.

Для обеспечения безопасной работы Бухтарминского шлюза и безопасного судоходства на р. Иртыш в целом (в пределах Республики Казахстан) необходимо провести реконструкцию металлоконструкций двухстворчатых ворот с созданием проекта на реконструкцию ворот 2-ой, 3-ей, 4-ой и 5-ой голов шлюза, четырех комплектов смет на проведение работ по реконструкции двухстворчатых ворот и четырех комплектов на проведение строительно-монтажных работ на 2-ой, 3-ей, 4-ой и 5-ой головах шлюза. После сорокатрехлетней эксплуатации шлюза в 2002 году было проведено обследование состояния двухстворчатых ворот ОАО "Ленгидросталь". Выявлено появление участков с критическими напряжениями, которые могут вызвать разрушение ворот шлюза.

Для обслуживания оборудования верхней головы шлюза в настоящее время работает жестконогий кран грузоподъемностью 40т типа "Деррик". Однако возникла производственная необходимость в его замене на аналогичный

подъемный кран более высокой грузоподъемностью (40-50 тонн). Существующий кран находится в эксплуатации 43 года и исчерпал свой моторесурс. Выход из строя крана приведет к остановке работы всего Бухтарминского шлюза.

4. Цель и задачи Программы

Целью Программы является развитие судоходства по внутренним водным путям посредством содержания внутренних водных путей в безопасном для судоходства состоянии для удовлетворения потребности населения и хозяйствующих субъектов в услугах оказываемых речным транспортом Республики Казахстан.

Для достижения указанной цели предусматривается осуществление следующих задач:

развитие судоходства и увеличение объема перевозок грузов речным транспортом до 7 млн. тонн;

развитие транзитного потенциала;

повышение кадрового потенциала в сфере речного транспорта;

улучшение экологической обстановки на внутренних водных путях Республики Казахстан;

обеспечение требований безопасности, предъявляемых к судоходным водным путям при осуществлении перевозок пассажиров и грузов речным транспортом;

поэтапная замена и модернизация судов государственного технического речного флота;

реконструкция и модернизация сооружений и оборудования судоходных шлюзов.

5. Основные направления и механизм реализации Программы

Реализация Программы будет осуществляться в два этапа.

1 этап: 2007-2009 годы

В течение первого этапа реализации Программы основными приоритетами в области развития речного транспорта и обеспечения безопасности на внутренних водных путях будут следующие направления:

создание условий безопасной эксплуатации транспортного флота при осуществлении грузовых перевозок через Урало-Каспийский канал;

осуществление первого этапа обновления и модернизации государственного технического речного флота;

осуществление первого этапа реконструкции и модернизации сооружений и оборудования Усть-Каменогорского и Бухтарминского шлюзов;

создание условий для реабилитации отечественных судостроительных
судоремонтных предприятий;

2 этап: 2009-2012 годы

В целях обеспечения сбалансированного функционирования отрасли и реализации поставленных задач основными направлениями развития будут являться:

обеспечение безопасности судоходных водных путей при осуществлении перевозок пассажиров и грузов речным транспортом;

завершение обновления и модернизации государственного технического речного флота с доведением его численности до 163 единиц;

приобретение сопутствующего оборудования;

завершение реконструкции и модернизации сооружений и оборудования Усть-Каменогорского и Бухтарминского шлюзов;

увеличение объема грузоперевозок речным транспортом до 7 млн. тонн в год;

снижение стоимости услуг, связанных с реализацией мероприятий по содержанию водных путей в судоходном состоянии.

5.1. Развитие судоходства и ожидаемые объемы перевозок до 2012 года

Иртышский бассейн

Основная транспортировка грузов водным транспортом будет осуществляются на всем протяжении казахстанской части реки Иртыш, а также экспортно-импортные перевозки грузов в направлении городов Омск и Ханты-Мансийск Российской Федерации.

Учитывая увеличение строительных работ в направлении городов Омск и Ханты-Мансийск (Российская Федерация) планируется увеличение транспортировки:

песчано-гравийной смеси (ПГС) до 450 тыс. тонн;

щебня до 225 тыс. тонн;

песка до 180 тыс. тонн;

железобетонных и строительных материалов до 100 тыс. тонн ежегодно, с обратным грузопотоком леса до 522,8 тыс. тонн и продукции кирпичных заводов до 90 тыс. тонн.

Наиболее перспективным и реальным грузопотоком является угольное месторождение "Каражыра", расположенное на левом берегу р. Иртыш в районе г. Курчатова. В настоящее время отгрузка угля осуществляется железнодорожным транспортом до Риддера, Зыряновска и автомобильным до

городов Усть-Каменогорск, Семипалатинск, левобережья Восточно-Казахстанского и Павлодарского Прииртышья и составляет порядка 1,7 млн. тонн угля в год.

В ближайшем будущем предполагается перераспределение перевозок угля на водный транспорт, что приведет к увеличению грузоперевозок водным транспортом и составит к 2012 году до 374,4 тыс. тонн.

В настоящее время прорабатывается схема доставки лесоматериалов из России водным транспортом в приграничные районы Китая объемом до 300 тыс. тонн, что стало возможным благодаря принятию постановления Правительства Республики Казахстан от 11 июля 2005 года N 717 "О внесении дополнения в постановление Правительства Республики Казахстан от 10 июля 2003 года N 681", позволяющего осуществлять реэкспорт леса и лесоматериалов водным транспортом.

Судовладельцами Семипалатинской и Павлодарской области будет осуществляться транспортировка каменного угля в направлении города Омска в объеме не менее 516 тыс. тонн в год с Экибастузского и Карагужинского угольных разрезом.

В настоящее время начата разработка Сатпаевского месторождения ильменитовых песков, расположенного выше Бухтарминского водохранилища. Основным потребителем является Усть-Каменогорский титано-магниевый комбинат (ТМК). В этой связи планируется смешанная схема транспортировки: от обогатительной фабрики автотранспортом до Казнаковской переправы, далее речными судами до пристани Усть-Каменогорск с перегрузкой на железную дорогу или автотранспортом для доставки на разгрузочные площадки ТМК. Перспективные перевозки речным транспортом по указанной схеме составят не менее 200 тыс. тонн в год.

Урало-Каспийский бассейн

В Урало-Каспийском бассейне основными перевозимыми грузами будут являться минерально-строительные грузы и оборудование для компаний, ведущих работы по освоению нефтяного месторождения Кашаган в казахстанской части Каспийского нефтяного шельфа, а также строительством и развитием инфраструктуры, связанной с его техническим обеспечением.

Также, до 2012 года водным транспортом планируется ежегодная перевозка до 600 тыс. тонн ПГС и до 300 тыс. тонн щебня, добыча которых будет осуществляться в русловом карьере расположенного около города Уральск, для строительства автодорог.

Учитывая рост потребности птицефабрик в кормовой ракушке планируется достижение проектной мощности 45 тыс. тонн естественного месторождения Зюйдвестовая шалыга, перевозка которой будет осуществляться судами речного

транспорта до устьевоего порта Атырау для последующей ее перевозки железнодорожным и автомобильным транспортом.

Перевозки пассажиров стабильны и составляют ежегодно в пределах 50-55 тыс. человек. В период до 2012 года судовладельцами региона планируется приобретение и ввод в эксплуатацию 2 единицы теплоходов проекта 792 А, мощностью 90 л.с. вместимостью 100 человек, для осуществления прогулочных и экскурсионных рейсов по реке Урал и увеличить ежегодный объем пассажирских перевозок до 60-65 тыс. человек.

Или-Балхашский бассейн

Стабилизация экономического состояния Республики и развитие строительства обуславливает увеличение транспортировки песчано-гравийной добычу и транспортировку ПГС в Или-Балхашском бассейне, который к 2012 году достигнет объема в 233 тыс. тонн.

Развитие сельскохозяйственных предприятий, удаленность от предприятий снабжения, отсутствие подъездных путей в условиях отгонного животноводства позволяют прогнозировать продукцию животноводства и сельского хозяйства в объеме не менее 550 тыс. тонн.

На период до 2012 года акционерным обществом "Балхашцветмет" корпорации "Казахмыс" планируется наращивание выпуска продукции цветной металлургии. В этой связи, в целях снижения расходов, связанных с транспортировкой медносодержащей руды до комбината, корпорацией проводятся работы по разработке проекта предусматривающего строительство железнодорожной ветки от ст. Актогай до залива Кара-Шиган, причала для перегрузки руды и приобретению сухогрузных судов. Реализация данного проекта потребует дополнительный ввод в эксплуатацию и содержание участка водного пути протяженностью 82 км.

Альтернативным проектом компании предусматривается доставка руды до ст. Лепсы с последующей ее транспортировкой до комбината водным транспортом. В этом случае, протяженность маршрута водным транспортом составит 318 км. По данным, представленным компанией планируемый ежегодный объем перевозки руды водным транспортом составит не менее 3 500 тыс. тонн.

Добыча и переработка рыбной продукции планируется в объеме не менее 53 т ы с . т о н н .

В целях развития туристической деятельности планируется организация круизных маршрутов знакомящих с природно-климатическими особенностями озера Балхаш, в связи с чем, ориентировочный объем пассажирских перевозок по озеру Балхаш составит до 6 тыс. чел.

Таким образом, предполагаемый объем грузоперевозок речным транспортом к 2012 году составит порядка 7 млн. тонн в год, ожидаемый объем перевозок

пассажиров на уровне 80 тыс. пассажиров в год.

Предполагаемый рост объема грузоперевозок до 2012 года приведен на диаграмме 3.

(См. бумажный вариант) Диаграмма 3

Рост объема грузоперевозок речным транспортом до 2012 года

5.2. Замена и приобретение дополнительного количества судов государственного технического речного флота на 2007-2012 годы 1 этап

На основе данных наличия и текущего состояния судов государственного технического флота, планируемая замена технического флота, его дополнительное приобретение и приобретение сопутствующего оборудования в 2007-2009 годах будет выглядеть следующим образом.

Наименование	в том числе по годам					
	2007		2008		2009	
	кол-во, ед.	млн. тенге	кол-во, ед.	млн. тенге	кол-во, ед.	млн. тенге
1	4	5	6	7	8	9
Потребность обновления и модернизации имеющегося флота						
Обстановочный флот	4	277,0	7	474,3	7	474,3
Рабочие машины и оборудование	1	254,0	2	248,6	2	248,6
Вспомогательный флот	4	417,4	4	417,4	5	521,8
Всего по имеющемуся в наличии флоту	9	948,4	13	1140,3	14	1244,7
Дополнительная потребность						
Обстановочный флот	0	0	3	135,3	3	135,3
Рабочие машины и оборудование:	1	351,9	4	605,0	4	605,0
Вспомогательный флот	2	330,7	7	394,4	7	394,4
Всего по дополнительной потребности	3	682,6	14	1134,7	14	1134,7
Сопутствующее оборудование	0	0	0	0	0	0
Всего,	12	1631,0	27	2275,0	28	2379,4

2 этап

Замена технического флота и приобретение сопутствующего оборудования в 2010-2012 годах позволит полностью удовлетворить существующую потребность в судах технического флота.

Наименование	в том числе по годам					
	2010		2011		2012	
	кол-во, ед.	млн. тенге	кол-во, ед.	млн. тенге	кол-во, ед.	млн. тенге
1	2	3	4	5	6	7
Потребность обновления и модернизации имеющегося флота						
Обстановочный флот	7	474,3	8	539,1	8	539,7
Рабочие машины и оборудование	2	248,6	3	300,3	3	300,2
Вспомогательный флот	5	521,8	6	626,0	5	521,8
Всего по имеющемуся в наличии флоту	14	1244,7	17	1465,4	16	1361,7
Дополнительная потребность						
Обстановочный флот	3	135,3	3	135,3	2	135,7
Рабочие машины и оборудование:	4	605,0	5	556,2	5	619,7
Вспомогательный флот	8	450,6	10	482,4	10	482,7
Всего по дополнительной потребности	15	1190,9	18	1173,9	17	1238,1
Сопутствующее оборудование	41	48,5				
Всего,	70	2484,1	35	2639,3	33	2599,8
в том числе: сопутствующее оборудование	41	48,5				

5.3. Развитие судоремонтно-судостроительных предприятий

Производство судов, а также их ремонт и модернизацию могут производить такие казахстанские судостроительные и судоремонтные заводы, как Восточно-Казахстанский судостроительно-судоремонтный завод в г. Усть-Каменогорске, ТОО "Комплекс" в г. Семипалатинске, ТОО "Судостроитель" в г. Павлодар, ТОО "Судоремонтный завод" в г. Уральске.

В настоящее время, учитывая незначительный спрос на продукцию судостроения, предприятиями в основном осуществляются судоремонт, а также выпуск различной продукции промышленного производства.

Развитие судоходства и увеличение грузоперевозок речным транспортом отразится на потребности судовладельцев в проведении судоремонтных работ и плановой замены судов с предельным физическим и моральным износом, что влечет за собой создание дополнительных рабочих мест судоремонтно-судостроительных предприятий и расширение производства, строительство соответствующей инфраструктуры, а это - прямые инвестиции в экономику регионов прилегающих к судоходным водным бассейнам.

5.4. Совершенствование правовой и нормативно-технической базы

Совершенствование правовой и нормативно-технической базы отрасли будет осуществляться по следующим направлениям:

переработка положения о минимальном составе экипажей самоходных судов внутреннего и смешанного (река-море) плавания, обеспечивающих безопасность эксплуатации судов;

переработка штатных нормативов численности, экипажей судов технического флота по обслуживанию путевого хозяйства внутренних водных путей Республики Казахстан;

переработка правил техники безопасности при эксплуатации и ремонте электрооборудования судов речного транспорта;

разработке правил технической эксплуатации и безопасности обслуживания средств радиосвязи и электронавигации на судах речного транспорта Республики Казахстан;

совершенствование электронной базы данных о нормативно-технической документации речного транспорта и создание условий для ее практического применения;

разработка нормативно-технической базы по проектированию, постройке, ремонту и эксплуатации судов речного транспорта.

5.5. Реконструкция и модернизация сооружений и оборудования судоходных шлюзов

В целях снижения риска возникновения гидродинамических аварий на судоходных Усть-Каменогорском и Бухтарминском шлюзах, обеспечения безопасности судоходства, жизни людей и окружающей среды в соответствии с требованиями Законом Республики Казахстан от 5 июля 1996 года "О

чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера" будет осуществлена реконструкция и модернизация сооружений и оборудования ш л ю з о в .

Осуществление мероприятий будет способствовать повышению безопасности и надежности судоходства региона Прииртышья, повышению эффективности казахстанских внешнеторговых перевозок по Иртышу и обеспечения гарантии их осуществления на основе международных соглашений и договоренностей.

5.6. Охрана окружающей среды

Эксплуатация судоходных водных путей и проведение работ по обеспечению безопасности судоходства будет осуществляться с учетом требований охраны окружающей среды в соответствии с нормативными правовыми актами Республики Казахстан и рекомендациями:

эксплуатация судов речного транспорта и путевые работы будут осуществляться с учетом требований "Правил охраны поверхностных вод от загрязнения" не допускающих попадания в воду ГСМ, хозяйственно-бытовых отходов, фекалий и подсланевых вод;

разработка и внедрение новых технологий по проведению путевых работ в целях снижения негативного воздействия на экологическую обстановку водных бассейнов при производстве работ по содержанию водных путей в судоходном состоянии ;

с целью снижения отрицательного воздействия на рыбные запасы проведение работ по дноуглублению и дноочищению будут проводиться в сроки, согласованные с рыбоохранными органами;

на всех судах речного транспорта должны строго соблюдаться требования устава службы на судах водного транспорта, техники безопасности и противопожарной безопасности согласно положениям и инструкциям.

Реализация перечисленных мер будет осуществляться на основе совершенствования нормативно-технической базы, предусматривающей снижение негативного воздействия работы речного транспорта на окружающую среду.

5.7. Повышение кадрового потенциала

Для успешной реализации Программы потребуется привлечение значительных трудовых ресурсов высокой квалификации. Особое внимание в развитии кадрового потенциала отрасли будет уделяться укреплению и укомплектованию соответствующим персоналом предприятий обеспечивающих содержание водных путей в судоходном состоянии и безопасную эксплуатацию

Будет совершенствоваться система подготовки и переподготовки кадров для различных категорий рабочих и специалистов с учетом потребностей Программы

Продолжится реализация программы повышения квалификации кадров предусматривающая формирование ежегодного государственного заказа в учебных заведениях Министерства образования и науки Республики Казахстан. Развитие кадрового потенциала должно охватывать такие направления как управление, технические вопросы, применение систем и организация производственной деятельности. Важно, чтобы персонал не просто следовал организационным нормам, но и умел анализировать их, а также выбирать из числа доступных вариантов оптимальные. Для этого наряду с проведением внутреннего обучения необходимо регулярно знакомить персонал с передовыми международными достижениями в сфере водного транспорта. Совершенствование существующих систем и технологий управления должно происходить с учетом современных требований. Управленческий и инженерно-технический персонал должен обладать необходимой квалификацией для выработки альтернативных решений.

Конкретные меры по повышению профессионального уровня кадров в сфере водного транспорта будут включать:

ежегодное определение потребностей отрасли по подготовке и переподготовке кадров, участие в разработке учебных программ, организация учебных курсов по повышению квалификации кадров;

определение перспективных технологий, которые будут применяться в будущем, и организация подготовки кадров, необходимых для новых технологий ;

разработка программ подготовки и переподготовки кадров; продолжится формирование и развитие института повышения квалификации кадров водного транспорта .

Обеспечение будущих потребностей водного транспорта в профессиональных кадрах предусматривается посредством взаимодействия с Министерством образования и науки Республики Казахстан по развитию системы средне-специального и профессионально-технического образования и принятием конкретных мер по трудоустройству выпускников.

6. Необходимые ресурсы и источники их финансирования

Реализация Программы будет осуществляться за счет средств республиканского бюджета. Ориентировочные расходы на реализацию

Программы составят 16 693,7 млн. тенге, в том числе: в 2007 году - 1 831,0 млн. тенге; в 2008 году - 2 713,6 млн. тенге; в 2009 году - 2 823,0 млн. тенге; в 2010 году - 3 006,7 млн. тенге; в 2011 году - 3 163,9 млн. тенге; в 2012 году - 3 155,5 млн. тенге.

Объем необходимых расходов будет уточняться при утверждении республиканского бюджета на соответствующий финансовый год.

7. Ожидаемые результаты от реализации Программы

Ожидаемыми результатами выполнения Программы являются:

- повышение объемов перевозок грузов и снижение затрат на возможные перегрузки в пути следования;
- создание благоприятных условий для организации круизных маршрутов;
- улучшение экологической обстановки водных бассейнов;
- повышение качества содержания судоходных водных путей и шлюзов в соответствии с требованиями безопасности судоходства;
- обновление и пополнение парка судов государственного технического речного флота;
- снижение затрат на ремонт флота;
- снижение стоимости транспортных услуг, связанных с реализацией мероприятий по содержанию водных путей в судоходном состоянии;
- создание условий для реабилитации отечественных судоремонтных и судостроительных предприятий.

8. План мероприятий по реализации Программы развития судоходства и обеспечения безопасности на внутренних водных путях Республики Казахстан на 2007-2012 годы (1 этап)

№ п/п	Мероприятия	Форма завершения	Ответственные за исполнение (реализацию)	Срок исполнения (реализации)	Предполагаемые расходы* (млн. тенге)	Источник финансирования
1	2	3	4	5	6	7
1	Проведение ежегодных ремонтных дноуглубительных работ на Урало-Каспийском канале в объеме не	Информация в Правительстве Республики	МТК	Ежегодно, январь, июль	2007 - 2012гг. - 1 224,0 в т.ч. на: 2007г. - 200,0; 2008г. - 200,0;	Республиканский

	менее 500 тыс.куб.м.*	лики Казахстан			2009г. - 205,0	ский бюджет
2	Обновление и модернизация имеющегося обстановочного флота*	Информация в Правительстве Республики Казахстан	М Т К (созыв), МЭБП, республиканские государственные казенные предприятия водных путей	Ежегодно, январь, июль	2007 - 2012гг. - 2 778,1 в т.ч. на: 2007г. - 277,0; 2008г. - 474,3; 2009г. - 474,3	Республиканский бюджет
3	Дополнительное приобретение обстановочного флота*	Информация в Правительстве Республики Казахстан	М Т К (созыв), МЭБП, республиканские государственные казенные предприятия водных путей	Ежегодно, январь, июль	2008 - 2012гг. - 676,6 в т.ч. на: 2008г. - 135,3; 2009г. - 135,3	Республиканский бюджет
4	Обновление и модернизация имеющейся дноуглубительной техники и прочих машин и оборудования*	Информация в Правительстве Республики Казахстан	М Т К (созыв), МЭБП, республиканские государственные казенные предприятия водных путей	Ежегодно, январь, июль	2007 - 2012гг. - 1 616,3 в т.ч. на: 2007г. - 254,0; 2008г. - 248,6; 2009г. - 248,6	Республиканский бюджет
5	Дополнительное приобретение дноуглубительной техники и прочих машин и оборудования*	Информация в Правительстве Республики Казахстан	М Т К (созыв), МЭБП, республиканские государственные казенные предприятия водных путей	Ежегодно, январь, июль	2007 - 2012гг. - 3 327,4 в т.ч. на: 2007г. - 351,9; 2008г. - 605,0; 2009г. - 605,0	Республиканский бюджет
			М Т К (созыв),			

6	Обновление и модернизация имеющегося вспомогательного флота*	Информация в Правительстве Республики Казахстан	МЭБП, республиканские государственные казенные предприятия водных путей	Ежегодно, январь, июль	2007 - 2012гг. - 2 534,9 в т.ч. на: 2007г. - 417,4; 2008г. - 417,4; 2009г. - 521,8	Республиканский бюджет
7	Дополнительное приобретение вспомогательного флота	Информация в Правительстве Республики Казахстан	МТК (созыв), МЭБП, республиканские государственные казенные предприятия водных путей	Ежегодно, январь, июль	2007 - 2012гг. - 2 534,9 в т.ч. на: 2007г. - 330,7; 2008г. - 394,4; 2009г. - 394,4;	Республиканский бюджет
8	Реконструкция и модернизация сооружений и оборудования Усть-Каменогорского и Бухтарминского шлюзов*	Информация в Правительстве Республики Казахстан	МТК (созыв), МЭБП, Республиканское государственное казенное Восточно-Казахстанское предприятие водных путей (по согласованию)	Ежегодно, январь, июль	2008 - 2012гг. - 1 461,7 в т.ч. на: 2008г. - 238,6; 2009г. - 238,6	Республиканский бюджет

Источники предполагаемых расходов на реализацию Программы (I этап)
(млн. тенге)

Источники предполагаемых расходов	2007 год	2008 год	2009 год	Всего
Республиканский бюджет	1 831,0	2 713,6	2 823,0	7 367,6
Итого	1 831,0	2 713,6	2 823,0	7 367,6

П р и м е ч а н и я :

* - объемы финансирования, будут ежегодно уточняться при формировании республиканского бюджета на соответствующий финансовый год.

Расшифровка

аббревиатур:

МЭБП - Министерство экономики и бюджетного планирования Республики

Казахстан;

МТК - Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»
Министерства юстиции Республики Казахстан