



Қазақстан Республикасында сауда мақсатында теңізде жүзуді дамыту тұжырымдамасы туралы

Күші жойған

Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысы 2001 жылғы 21 ақпан N 267. Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 14 сәуірдегі № 302 Қаулысымен

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

Қазақстан Республикасында сауда мақсатында теңізде жүзуді дамыту және теңіз қатынасы саласында сауда-экономикалық байланыстарды кеңейту мақсатында Қазақстан Республикасының Үкіметі қаулы етеді:

1. Қоса беріліп отырған Қазақстан Республикасында сауда мақсатында теңізде жүзуді дамыту тұжырымдамасы мақұлданын.
2. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап күшіне енеді.

Қазақстан Республикасының
Премьер-Министрі

Қазақстан Республикасының
Көлік және коммуникациялар министрлігі

Қазақстан Республикасында
сауда мақсатында теңізде жүзуді дамыту
Тұжырымдамасы

1. КІРІСПЕ

Қазақстан рыногының экспорттық-импорттық әлеуеті республиканың сыртқы экономикалық қызметін қамтамасыз етуде басты рөл атқарады және Қазақстан Республикасында сауда мақсатында теңізде жүзуді дамытуға ж е р д е м д е с е д і .

Жүзжылдықтың басында негізгі қаржы және тауар ағыны негізгі жүк жасаушы Оңтүстік-Шығыс Азия елдері - Қытай және Жапония арқылы АҚШ-Еуропа-Азия үшбұрышында шоғырлану болжамын назарға ала отырып,

Қазақстан Республикасында сауда мақсатында теңізде жүзуді дамыту Қазақстанның өзінің географиялық орналасуын дүниежүзілік экономиканың жоспарлы дамуы тұрғысынан келешекті іске асыра алуына байланысты болады.

Қазақстан Республикасының экономикасында экспорт-импортқа бағытталған жүк базасының едәуір бөлігін тиісті кәсіпорындар арқылы қамтамасыз ететін кен өндіру, металлургия және химия өнеркәсібінің, сондай-ақ ауыл шаруашылығы өндірісінің жүк жасаушы салалары басым.

Қазақстанның өз теңіз флотын құру таза экономикалық міндет қана емес, сондай-ақ оның үлкен саяси және стратегиялық мәні де бар. "Өзен-теңіз" сыныпты кемелерін сатып алу және одан әрі пайдалану Қазақстанды Каспий аймағында да, Қара теңіз және Жерорта теңізі бассейндері аймақтарында да тиімді позицияларға шығарады.

Аралас жүзу кемелерімен тікелей аялдаусыз тасымалдар Каспий мұнай транзиті үшін баламалы нұсқалар болып табылады, сондай-ақ Каспий аймағының елдерінен/елдеріне жүктерді әкету/әкелу геокөлік мәселесін шешуге жәрдемдеседі.

Теңіз көлігінің қызмет етуі тасымал процесінің барлық қатысушысының өзара қарым-қатынасын, жүзу қауіпсіздігін және қоршаған ортаны қорғауды, сондай-ақ республиканың сауда мақсатындағы кеме қатынасы саласындағы халықаралық ынтымақтастығын реттейтін Қазақстандағы нормативтік құқықтық негізінің дамуына және үйлесімдігіне біршама дәрежеде байланысты.

Сауда мақсатында теңізде жүзудің дамуы республиканың экспорттық-импорттық көліктік мүмкіндіктерінің іске асуына және дүниежүзілік өндірісте өз орнын анықтауға, сондай-ақ халықаралық еңбек бөлінісіндегі тиімділікті пайдалануға көмектеседі.

Жоғарыда баяндалғандар осы тұжырымдаманы әзірлеу шарты болды.

2. ТҰЖЫРЫМДАМАНЫҢ МАҚСАТЫ

Осы тұжырымдаманың мақсаты Қазақстан Республикасында алыс және таяу шет елдермен теңіз қатынасында сауда-экономикалық байланыстарды кеңейту үшін қажетті сауда мақсатында теңізде жүзуді құруға және дамытуға негізгі көзқарастарды анықтау болып табылады.

Көрсетілген мақсатқа жету төменде аталған мәселелерді шешуді талап етеді:

1. Қазақстан Республикасының сауда мақсатында теңізде жүзу туралы заңын қабылдау.

2. Каспий теңізінің мәртебесі туралы шешім қабылдау.

3. Теңіз көлігі саласында нормативтік құқықтық негіз жасау.

4. Бар нормативтік құқықтық кесімдерді халықаралық кесімдерге сәйкес

к е л т і р у .

5. Мыналарды қамтитын Қазақстан Республикасында сауда мақсатында теңізде жүзуді дамыту бағдарламасын әзірлеу және қабылдау:

1) кеме иеленетін мемлекеттік немесе жеке меншік не бірлескен кеме қатынасы компанияларын құру жөнінде нақты іс-шаралар;

2) Ақтау және Баутин теңіз сауда порттарының, сондай-ақ Атырау сағалық портының қуаттарын келешекті дамыту жөнінде ұсыныстар;

3) Қазақстан Республикасында теңіз флотының инфрақұрылымын және өнеркәсіптік жөндеу базасын дамыту жөнінде іс-шаралар;

4) теңіз флотының мамандарын даярлау және аттестаттау жүйесін құру ж ө н і н д е ұ с ы н ы с т а р ;

5) қоршаған ортаны қорғау және теңізде жүзу қауіпсіздігі жөнінде іс-шаралар

3. ҚАЗАҚСТАННЫҢ ГЕОГРАФИЯЛЫҚ ОРНАЛАСУЫ ЖӘНЕ КАСПИЙ БАССЕЙНІНДЕ ТЕҢІЗ КӨЛІГІМЕН ЖҮК ТАСЫМАЛДАУДЫҢ ЖАЙ-КҮЙІ

Қазақстанның құрлықтың ортасында географиялық орналасуы еуропалық және азиялық мемлекеттердің көліктік байланыс жүйесінде оған ерекше маңыз береді. Осыған байланысты, Қазақстанның маңызды міндеті, дамыған сауда мақсатында теңізде жүзу маңызды рөл атқаратын Еуропа мен Азия арасындағы табиғи транзиттік көпір ретінде Еуразияның ортасында өзінің тиімді географиялық орналасуын толығымен іске асыру болып табылады.

Теңіздегі жүк тасымалдарын дамыту, одан әрі үдемелендіру және кеңейту мәселелерін қарау бірқатар саяси және экономикалық факторларға тәуелді сауда бағыттарын анықтау, олардың ішінен пайдалану және одан әрі жетілдіру үшін артықшылығы барларын, сондай-ақ болашақтағы жаңа бағыттарды белгілеу қ а ж е т т і л і г і н т у д ы р а д ы .

Каспий бассейніндегі жағдай мынадай ерекшеліктермен сипатталады:

1. Орта Азия мемлекеттері, бірінші кезекте Өзбекстан мен Қырғызстан Иранмен, Түркиямен және Таяу және Орта Шығыстың басқа елдерімен экономикалық байланыстарды дамытуда, осыған байланысты осы елдердің теңіз тасымалдарындағы, тиісінше Қазақстан порттарының қызметтер көрсетуіне қажеттілігінің күрт ұлғаюы күтілуде.

2. Каспий бассейнін игеруге бір жағынан, қазақстандық шикізат пен өнімдердің жеткізілуіне, екінші жағынан, қазақстандық шикізатты игеруге мүдделі көптеген батыс еуропалық мемлекеттер (АҚШ, Голландия, Италия, Франция) компаниялары мен фирмалары, сондай-ақ ірі мұнай компанияларының

филиалдары іскери мүдделік білдіруде.

Теңіз көлік секторының орналасуы Жерорта және Балтық теңіздерінің бассейндеріне шыға отырып, Волга-Дон және Волга-Балтық арналары арқылы экономикалық тиімділіктің пайда болу ретіне қарай әртүрлі көліктік бағыттарды дамытуға мүмкіндік береді.

Қазақстан Республикасында сауда мақсатында теңізде жүзуді ұйымдастыру, дамыту және одан әрі жетілдіру үшін қазіргі заманғы көп мақсаттағы терминал болып табылатын және өзіміздің әрі тартылған транзиттік жүктердің есебінен Каспийдің кеме қатынасы желілерін жүкпен қамтамасыз ететін негізгі порт болып табылатын Ақтау порты маңызды рөл атқарады.

Қазақстан Республикасының шетелдік мемлекеттермен сыртқы экономикалық байланыстарының жандана түсуі тиімді географиялық орналасуды Каспий теңізіндегі, сондай-ақ басқа да теңіз бассейндеріндегі теңіз қызметін дамыту үшін пайдалану жөніндегі көзқарастарды қайта қарауды талап етті.

Республиканың экспорттық-импорттық әлеуеті өнеркәсіпте қалыптасқан ахуалмен және болашақта болуы мүмкін өзгерістермен алдын ала анықталады.

Қазақстанның экспорттық жүктері негізінен металлургия кешенінің өнімдерімен, отынмен, минералдық шикізатпен (77%) ұсынылады. Азық-түлік тауарларының және олардың өндірісі үшін шикізаттардың экспорты - 9%, машиналар мен жабдықтар - 2% құрайды.

Импорттың құрылымында машиналар мен жабдықтар (33%), минералдық өнімдер (17%), металлургия (12%), химия өнеркәсібінің өнімдері (13%), тамақ өнімдері және олардың өндіруі үшін шикізат (1%) басым.

Орта Азия республикаларының дүниежүзілік рынокқа белсенді шығуы Орта Азияның таяу және алыс шет елдермен сауда жасаудағы Қазақстанның транзиттік аумақ ретіндегі рөлін арттырады.

Теңіз тасымалдарын пайдалануды үдемелілендірудің көрсеткіштері Ақтау порты арқылы тиеп-түсірілген жүктердің көлемдері болып табылады, атап айтқанда 2000 жылғы 10 ай ішінде 664,6 мың тоннадан аса құрғақ жүк және шамамен 2,7 миллион тонна мұнай мен мұнай өнімдері өңделді, бұл құрғақ жүктер бойынша жоспардың 162% және мұнай бойынша жоспардың 102% құрады. 1999 жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда жалпы тиеу-түсіру 80% немесе 1488,5 мың тоннаға өсті. Оның ішінде мұнайды тиеу-түсіру - 61% немесе 1024 мың тоннаға, құрғақ жүктерді - 232% немесе 464,6 мың тоннаға өсті.

Теңіз тасымалдарының ұлғаюын 1-кестеде келтірілген 1998 жылдан бастап 2000 жылдарға дейінгі мерзімде өсуін жүктердің экспорттық-импорттық көлемдерінің жоспарлы өсуі көрсетеді.

4. КАСПИЙ БАССЕЙНІНДЕГІ КӨЛІК ФЛОТЫНЫҢ ЖАЙ-КҮЙІ

Одақтас республикалар тәуелсіз елдер мәртебесін алғаннан кейін Каспий пароходствосына жататын Каспийдегі барлық теңіз флотын мұнай құятын және басты жүктердің ірі тасымалдаушысы болған Әзербайжан мемлекет меншігіне а л д ы .

Бүгінгі күні Каспий бассейніндегі кеме қатынасын "Каспий пароходствосы" (Әзербайжан), "Хазар Шиппинг" (Иран), түркімен кемелері мен ресейлік кеме қатынасы компаниялары жүзеге асырады.

Каспий теңіз пароходствосы (Әзербайжан Республикасы) Каспий теңізінің бассейнінде 4 құрғақ жүк тасушы және 30 танкерлерден аса пайдалануда.

Түркіменстанның 4 құрғақ жүк тасушыдан тұратын өз теңіз флоты бар екендігін атап өту қажет, оның ішінде 3-еуі Каспийде пайдаланылады, сонымен қатар қазіргі уақытта Түркіменстан бұдан былай Каспий бассейнінде пайдалану үшін танкер сатып алуды жоспарлауда.

Иран Ислам Республикасы 4 құрғақ жүк тасушы кемеңі пайдаланып Каспий теңізінде теңіз тасымалын жүзеге асыруда.

Бұдан басқа, Каспийдегі тасымалдарда Ресей пароходствосына тиесілі "өзен-теңіз" сыныпты кемелердің едәуір саны бар.

Каспий бассейніндегі көлік флотының бар жай-күйін талдауды негізге ала отырып, теңіз көлік кемелері Әзербайжанда, Түркіменстанда, Иранда және Ресейде бар екендігін; Қазақстанда 1998 жылы "Қазақтеңізкөлікфлоты" ұлттық теңіз кеме қатынасы компаниясы құрылғандығын, оның даму шегінде "өзен-теңіз" аралас жүзу кемелерін сатып алу жоспарланып отырғандығын атап өту керек.

Қазақстан флотын дамыту, банктердің қатысуымен бірлескен кәсіпорындарды құру және заңнамалар мен халықаралық келісімдер арқылы үкіметтік реттеу есебінен де көзделуде.

Қалыптасқан жағдайды негізге алғанда, теңіз тасымалдарын жүзеге асыру үшін және сыртқы экономикалық байланыстарды жандандыру үшін Қазақстан Республикасына теңіз сауда кемелері қажет.

Талдау нәтижесінде кемелердің екі мөлшері пысықталды:

- 1) Каспийде Ақтау - Иран бағытындағы жұмыстар үшін шөгуі 4,5 м кеме;
- 2) Ақтау порты мен Қара және Жерорта теңізі порттарының арасындағы жұмыс үшін шөгуі 3,5 м "өзен-теңіз" аралас жүзу кемесі.

Мақсатына қарамастан екі үлгідегі (мұнай құятын немесе құрғақ жүк тасушы) кемелердің де көлік жұмысының қаралып отырған бағыттарына толық сәйкес келетін I белгіге арналған жүзу ауданы шектеулі Ресей Федерациясы Теңіз тіркелім сыныбы болады деп болжануда.

Көлік кемелерінің негізгі элементтерін таңдау нәтижесінде мұнай құятын кемеңің ең үлкен пайдалы жүк көтерімі 7000 тонна болады деп анықталды.

Каспий бассейнінде қаралған салмақты жүктердің бұдан үлкен көлемдерін тасымалдау үшін кемелерді пайдаланған кезде регистрлік сыйымдылығы 5000 тоннаға дейінгі кемелерді пайдаланудың тиімділігі анық. Қара және Жерорта теңізінің порттарына теңіз тасымалдарын жүзеге асыру үшін шөгуге 3,5 м және пайдалы тоннажы 3000 тонна аралас жүзу кемелерін пайдаланған дұрыс, бұл жерде Волга-Дон кеме қатынасы арнасының кеме жолының тереңдігі шектеу ф а к т о р ы б о л ы п т а б ы л а д ы .

Көрсетілген жағдайлар, сондай-ақ жүк базасының тегі қазақстандық болуы, теңіз тасымалдарын ұлттық ту астында дербес жүзеге асыру кезінде көлік секторының к і р і с і н е д ә у і р ө с і р е д і .

5. ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ СЫРТҚЫ САУДА ТАСЫМАЛЫНЫҢ ЖҮК БАЗАСЫН ЖӘНЕ КАСПИЙ БАССЕЙНІНДЕ ЖҮК АҒЫНЫН ҚАЛЫПТАСТЫРУ

Қазақстанның 1990-2000 жылдардағы экономикалық дамуын басты экономикалық көрсеткіштер арқылы талдау өнеркәсіп өндірісінің өсуін көрсетеді .

Қазақстан Республикасындағы 1995-2000 жылдар кезеңіндегі экспорттық-импорттық тасымалдардың құрылымын қарай отырып, экспорттың импортпен салыстырғанда едәуір өскендігін атап өту керек. Таяу және Орта Шығыс елдерімен, соның ішінде Иранмен, сыртқы экономикалық байланыстардың дамуы теңіз тасымалдары көлемінің өсуіне себеп болады.

Қазақстанның порттарына тартылатын жүк тасымалдарының көлемдерін бағалаған кезде ТМД елдері мен Қазақстанның арасындағы тасымалдардың, кәсіпорындардың өндірістік байланыстарының қалпына келтірілуі және дамуы қосымша жүк көлемдерін әкелетін Қазақстан Республикасының, әсіресе Иранмен және Таяу және Орта Шығыс елдерімен сыртқы экономикалық байланыстарының дамуы үшін жаңартылуы тиіс деген жорамал негізге алыну к е р е к .

Жүк ағымдарына жүргізілген мониторинг және сыртқы экономикалық қызмет саласындағы дүниежүзілік тәжірибе экспорттық-импорттық операциялар, сондай-ақ транзиттік жүктерді тарту есебінен құрылатын жүк базасын пайдалану кезіндегі артықшылықтарды анықтау маңыздылығын белгілейді.

Транзиттік жүктерді тарту жөніндегі саясат шегінде, сондай-ақ отандық өндірушілермен өзара қарым-қатынас кезіндегі Қазақстан Республикасының Президенті және Үкіметі белгілеген басымдықтарды ескере отырып, Каспиймен жүктерді тасымалдау үшін тартымды жағдайларды жасаудың сауда мақсатында теңізде жүзуде атқаратын рөлі аз емес.

Тұрақты шикізаттық және өндірістік база көлік кешенін және атап айтқанда сауда мақсатындағы кеме қатынасына мемлекетаралық сауда-экономикалық қатынастарда сауданы қамтамасыз етуде маңызды рөлге кепілдік береді.

Жүк базасын қалыптастыру мемлекеттік органдардың көлік ведомстволарымен бірігіп жүргізген саясатына, көлік ведомстволарының жүктерді тұтынушыларға сатуды және тасымалдауды қамтамасыз ететін жүк жасаушы кәсіпорындармен және коммерциялық ұйымдармен тұрақты өзара қарым-қатынасына байланысты.

Каспий бассейнінде белгіленген теңіз тасымалдарын назарға ала отырып, тиісінше Балтық теңізіне, сондай-ақ Қара және Жерорта теңіздеріне төмендегі бағыттар бойынша шығып, Волга-Балтық арнасы және Волга-Дон кеме қатынасы арнасы арқылы тасымалдарды қараудың болашағы бар:

қысқа иінде - Түркияға есептелген. Осындай көрсеткіштермен Болгарияның, Румынияның, Грекияның порттарына тасымалдар жүзеге асырылуы мүмкін;

ұзын иінде - Италияға (Равенна, Маргера порттары) есептелген. Осындай немесе жақын көрсеткіштермен Генуяға және Жерорта теңізінің басқа порттарына тасымалдар жүзеге асырылуы мүмкін.

Экспорттық-импорттық тасымалдардың ерекшелігі Қазақстан экономикасының шикізаттық ресурстарды өндіруге және алғашқы өңдеуге қалыптасқан бағытталуымен анықталады. Осы кезде өнеркәсіптің жоспарлы өсуінің оңтайлы үдерістері жүктердің қосымша ағымдарын құрады, атап айтқанда мұнай және газ өндіру орындарының дамуы импортқа шығарылатын көлемсіз жүктердің өсуіне ықпал етеді.

Теңіз тасымалдары мәселелерін қарай отырып, бар және келешектегі жүк ағымдарын анықтау керек:

1. Каспий кеңістігінде теңіз тасымалдарын жүзеге асырған кезде географиялық факторға, өндіру көлемінің өсуіне, перспективті өткізу рыноктарына және оларды жеткізудің бұдан арзан әдісіне байланысты, негізгі жүк мұнай және мұнай өнімдері болып табылады. Ірі компаниялармен (оның ішінде "Теңізшевройл және "Маңғыстаумұнайгаз") жолданатын мұнайдың едәуір көлемі теңіз кемелерімен Ақтау-Махачкала және Ақтау-Баку бағыттарында тасымалданатынын ескере отырып, тұрақты жүк базасы бірқатар факторлардан тұрындайды, атап айтқанда:

1) қазақстандық мұнайды Ресей Федерациясының аумағы бойынша және Қазақстанның аумағы бойынша, Ақтау портына қарай бағытты қоспағанда, транзитпен тасымалдауға теміржол тарифтерінің өсуі;

2) "Теңізшевройлда" Баку-Поти бағыты (құбыр - темір жол) бойынша мұнайды тасымалдауға арналған тарифтік жеңілдіктердің бар екендігін есепке алғанда, Теңіз мұнай өндіру орнында мұнай өндіру көлемінің ұлғаюы, бұл

мұнайды тасымалдаудың өзіндік құнын едәуір төмендетеді;

3) теңіздік мұнайды Құлсары-Маңғышлақ учаскесінде тасымалдаудың өзіндік құнының төмендеуі;

4) "Теңізшевройл" қаржыландырған Баку-Супса құбырын пайдалануға енгізу;

5) Ресей Федерациясының аумағы бойынша Бозашы мұнайын тасымалдаудың мөлшері.

Бұл орайда мұнайды Иранға тасымалдағанда SWAP тәсіміне қайтып оралу мәселесінің қаралуы мүмкін.

2. Жылына 7,5 млн. тонна болат өндірілетініне қарамастан Иран сапалы темір қақтамасына өте мұқтаж. Қазақстандық темір қақтамасымен қатар Иран бәсеке ресейлік темір қақтамаларды да Челябинск, Магнитогорск қалаларының металлургиялық комбинаттарынан әкеледі. Металлургия өнеркәсібінің өнімін теңіз көлігімен тасымалдаудың көлемі 2000 жылдың 10 айы ішінде 600 мың тоннадан асты.

Осымен қатар Түркия рыногының металл сынықтарына мұқтажы бар, осыған байланысты қазіргі уақытта осы бағытта оны теңізбен тасымалдау жүзеге асырылуда.

Бұдан басқа "Испат Кармет" ААҚ, Грузия Республикасы өкілдерінің мүдделерін ескере отырып, қазақстандық металды Ақтау-Баку-Батуми бағыты бойынша тасымалдау, келешекте олардың Бургас және Варна порттары арқылы тасымалдану мәселесі пысықталуда.

3. Астықты тиеу-түсірудің зор әлеуеті бар. Қазақстанды рыногының сыйымдылығы жылына 5,5 млн. тоннаға бағаланатын Иран қызықтырады. Өз сауда флотымызды пайдаланып астық тасымалдау, осы өнімді сыртқа шығару кезінде елеулі үнем беруі мүмкін. Сонымен қатар Ақтау портында аяқталып жатқан астық терминалы отандық өндірушілердің ғана емес, әрі қазақстандық бидайдың жалпы мөлшерін, оның төмен сатып алу бағаларын, көршілес елдердегі қажеттілік ауқымын ескере отырып, транзиттік жүктерді де тарту үшін астықтың тиеу-түсірілуін ұлғайту үшін қолайлы жағдай туғызады. Бидайды теңіз кемелерімен Иран бағытында тасымалдау мәселесі бойынша алдын ала уағдаластық бар.

4. Ақтау қаласындағы 2000 жылғы 18-19 шілдедегі Қазақстан, Өзбекстан және Ресей Федерациясының өкілдері мәжілісінің тиісті хаттамасына сәйкес өзбек мақтасын теңіз тасымалы арқылы Ресей Федерациясының су жолдары бойынша Еуропа елдеріне тасымалдау жобасын іске асыру мәселесі қаралуда.

Осыған байланысты өзбек мақта талшықтарын тиеу-түсірудің технологиялық карталары мен сызбалары әзірленді, қазақстандық теміржол учаскесіндегі төмендету коэффициенттерін және "Қазақстан темір жолы" РМК-ның

тасымалдау жоспарын Бейнеу-Ақсарай учаскесінен Бейнеу-Ақтауға өзгертуге дайындығын ескеретін, осы жүкті тасымалдаудың технологиялық және экономикалық тартымдылығын дәлелдейтін Бизнес-жоспар дайындалды.

Бұдан басқа, Волга-Балтық бойынша жабық жүзу кезеңінде өзбек мақта талшығын көліктік үлесін едәуір арзандататын Баку портына соғып, Иран Ислам Республикасының порттарына кемелердің трюмдарында теңізбен тасымалдау тәсімі әзірленді. Осы орайда, келешекте Үшқұдық-Қараөзек темір жол кесіндісін пайдалануға енгізуге байланысты осы жүктің көлемі өсуі мүмкін.

5. Ирандық рыноктың жылына 30 мың тонна шамасын құрайтын асбеске мұқтаждығын 40% қамтамасыз етуге қабілетті "Қостанайасбест" АҚ өнімін Иранда қазақстандық асбестті пайдалануға дайындығын білдірген тұтынушылар талап етуде. Тасымалдар көлемін көліктік құрамның қымбаттығы шектеп отыр.

С о н ы м е н б і р г е :

1) х р о м к е н і н ;

2) көмір өндірісі мен оның тасымалдануының тиімді пайдаланымдық

мүмкіндіктері жағдайында электр қуатын өндіру үшін, көмірге негізделген химиялық өнімдердің өндірісі үшін энергетикалық көмірді;

3) тыңайтқыштарды (жылына 200-300 мың тонна шамасында), көп бөлігін Ресейге, сондай-ақ Иранға, Түркияға және Жерорта теңізі аймағының мемлекеттеріне;

4) аса ірі көлемде болған кезде, полимерлік өнімдерді темір жол көлігінен қайта бағыттап, Солтүстік-Батыс Еуропа елдеріне, Италияға, Түркияға, Иранға экспортқа теңізбен тасымалдау мүмкіндігі алдын ала болжануда.

Ақтау порты бойынша 2005 жылға дейін жүк ағымын
қалыптастырудың болжамды бағасы

N ! Көрсеткіштер ! 2000 ж.! 2001 ж.! 2002 ж.! 2003 ж.! 2004 ж.!2005 ж.

1 Мұнайды және мұнай 3046 3000 2000 2500 3000 3500
өнімдерін
тиеу-түсіру

2 Құрғақ жүктер 768,5 895 1050 1150 1300 1400

О.і. металл 717 700 750 800 850 900

астық	5,9	150	200	250	300	300
басқалары	45,6	45	100	100	150	200

3 Жүктердің барлығы	3814,5	3895	3050	3650	4300	4900

6. ҚАЗАҚСТАНДА САУДА МАҚСАТЫНДА ТЕҢІЗДЕ ЖҮЗУДІ ДАМУҒА ҮШІН АЛҒЫШАРТТАР

Қазақстан Республикасында Каспий бассейнінде сауда мақсатында теңізде жүзуді дамыту:

1) оған жанасқан Қазақстан, Закавказье, Орта Азия аудандарының, Украинаның Донецк-Приднепровск аудандарының, Ресей Федерациясының Солтүстік Кавказ және Поволжье аудандарының арасындағы көліктік-экономикалық байланыстардағы;

2) осы аймақтардың Таяу және Орта Шығыс елдеріне экспорттық-импорттық және транзиттік тасымалдардағы;

3) Батыс Еуропа, Қара теңіз-Азов және Балтық бассейндері елдеріне жүктердің экспорттық-импорттық тасымалдарына қажеттіліктен туындаған.

Иран Ислам Республикасының Каспий теңізінің жанындағы өзінің солтүстік аумақтарын дамытуды шапшаңдату ниеті, Иранның Каспий жағалауындағы мемлекеттермен сыртқы экономикалық байланыстарды кеңейтуге қызығушылығын тудырады және металды, минералдық-құрылыс материалдарын және басқа бірқатар жүктерді тасымалдауды ұйғарады.

Қандай болмасын магистральдық жолдарға және белгілі желілерге тәуелділігін болдырмауға мүмкіндік беретін және жалпы көліктік құраманың кемуіне әсер ететін жүктердің теңіз тасымалы, төмендегі қағидағар қамтамасыз етілген және басшылыққа алынған жағдайда, транзиттік жүктердің Республиканың аумағы арқылы тасымалдарының өсуіне әсер ете алады:

көліктік-географиялық тартымдылық;
жүктердің кедергісіз қозғалысын қамтамасыз ететін көлік инфрақұрылымының бар болуы.

Каспий бассейнінде ұлттық теңіз флотын дамыту қажеттілігін және оның бұдан кейінгі келешегін анықтайтын факторлар:

1. Қазақстан Республикасының көлік жүйесін, атап айтқанда батыс секторын дамыту және оның бұдан әрі трансұлттық дәліздерге шоғырлануы;
2. Экспорттық-импорттық және транзиттік жүктердің тасымалын дербес

қамтамасыз ету жолымен сыртқы экономикалық қатынастардың одан әрі дамуы;

3. Тасымалдарға мүмкіндігінше төмендетілген төлем бәстерін ұсыну және сабақтас көлік ұйымдарымен бірігіп, жалпы көліктік құраманы арзандату арқылы дүниежүзілік рыноктағы қазақстандық өндірушілер өнімдерінің бәсекелестікке төзімділігін демеу арқылы жағдайлар жасау;

4. Порт жанындағы инфрақұрылымды жетілдіру және республиканың батыс аймағының халқын жұмыспен қамтамасыз ету;

5. Табыс, тиісінше бюджетке қосымша түсімдерді алу;

6. Тасымалдауға арналған тарифтердің едәуір өсуінің салдарынан жүктерді темір жол көлігімен тасымалдаудың тиімсіздігі.

Ұлттық көлік ведомстволарының талап етілген қуаттарының көлеміне, олардың жанындағы мемлекеттердің көлік ведомстволарымен өзара қарым-қатынасына талдау жүргізген кезде Қазақстанның аумағы бойынша өтетін негізгі құрлықаралық бағыттарға ерекше назар аудару керек. Қазақстан Республикасының құрлықаралық дәліздерге қатысуы Қазақстанның сауда мақсатындағы кеме қатынасының дамуына жәрдемдеседі және басым бағыттар бойынша және тиімді шарттарда жүктерді тиісінше тасымалдаумен, тұрақты сыртқы экономикалық қатынастарды қамтамасыз етеді.

Атап айтқанда, Ақтау портын қайта жаңарту порт арқылы өтетін жүктерді тасымалдаудың көлемін өнімді тиеу-түсіру техникасымен, жабылған қоймалармен, қазіргі заманғы жабулары бар қойма алаңдарымен, дамыған темір жол және автокөлік инфрақұрылымымен жабдықталған мамандандырылған айлақтарды құру арқылы едәуір өсіруге мүмкіндік береді. Ақтау портының өткізу қабілеті жылына 1,5 млн. тонна құрғақ жүк және 8 млн. тонна мұнайды қ ұ р а й д ы .

Каспий бассейніндегі теңіз тасымалдары белгілі дәрежеде Азияаралық темір жол магистраліне балама болады. Аралас темір жол-су қатынасы балама нұсқасының қалыптасқан жағдайда мынадай артықшылықтары бар:

бұрынғы КСРО аумағында қабылданған енді темір жол табанының Иранның еңсіз жолдарымен түйісуінің бар болуы;

жаппай жүк тасымалына есептелінбеген Иран жолдарының шектеулі өткізу қ а б і л е т і .

Иран мен Қазақстанның порттары арқылы аралас темір жол-су қатынасы Иран мен Түркіменстанның шекарасындағы қайта тиеу торабына соқпай, ірі жүк контейнерлерінің тасымалын ұйымдастыруға мүмкіндік береді. Иран мен Қазақстанның Қытайға және азия-тынықмұхиттық аймақтың елдеріне су-темір жол транзитін ұйымдастыру туралы тікелей келісімі Иран үшін, тарифтік-сақтандыру жағынан және шарттық келісімдерді ықшамдау есебінен, сондай-ақ басқа да бірқатар ерекшеліктер бойынша Азияаралық магистраль

бойынша бірнеше егеменді мемлекеттер арқылы транзиттен де тиімді болуы
м ү м к і н .

Кемелерді қосу жобасы іске асырылған кезде оның тиімділігін және жедел іске асырылуын, сондай-ақ кеме қатынасы компанияларының бәсекелестікке төзімділігін, атап айтқанда Қазақстан Республикасының ұлттық жалауының астында жүзетін кемелер үшін Каспий бассейнінің порттарына кемелердің кіру мөлшерін анықтайтын белгілі факторлар ескерілуі тиіс. Осыған байланысты, әдетте, ауқымды (құйылатын) және бас (үйілетін) жүктерден тұратын, жүк базасына байланысты кемелердің сындарлы үлгілерін анықтау мәселелерін, сондай-ақ шетел (атап айтқанда Ресейдің) жалауының астындағы кемелерді жалға алудың салыстырмалы экономикалық көрсеткіштерін қарау керек.

Сауда мақсатындағы теңізде жүзуді дамыту жобасын іске асыру жөніндегі
н е г і з г і қ а д а м д а р :

1) бұдан әрі оны Қазақстан-Иран үкіметаралық комиссиясының қарауына алып шығумен, Иран және Қазақстан порттарына кемеңнің кіруі үшін тең төлем бәстерін ұсынуға қатысты Қазақстан Республикасы Сыртқы істер министрлігінің;

2) мәселенің екі тәулік ішінде шұғыл шешілуін көздейтін Транзиттік жүктерді тиеу-түсіруге арналған тарифтерді икемді реттеу ережелерін әзірлеуді аяқтау жөніндегі Қазақстан Республикасының табиғи монополияларды реттеу, бәсекелестікті қорғау және шағын бизнесті қолдау жөніндегі агенттігінің мәселелерді пысықтауы болып табылады.

Осымен қатар Каспий жанындағы аймақтарда сауда мақсатындағы ынтымақтастықтың белсене түсуі және Ақтау мен Баутин теңіз сауда порттарының, сондай-ақ Атырау сағалық портының қуаттылықтарын келешек жоспарлы дамыту Қазақстанның жағалаулық аймақтарының дамуына, инфрақұрылымның қалыптасуына, жергілікті халықтың жұмыспен қамтамасыз етілуіне әсерін тигізеді.

Осымен бірге Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2000 жылғы 17 қазандағы N 1544 P001544_ қаулысына сәйкес транзиттік жүктерді қайта өңдеу жөніндегі порттың қызмет көрсетулерін табиғи монополиялар субъектілерінің реттелетін қызмет көрсетулерінен шығару және Ақтау портында еркін сауда аймағын құру мүмкіндігі қаралуда. Ақтау портында еркін сауда аймағын құру:

1) теміржол, құбыр, автомобиль және теңіз тасымалдарының халықаралық көлік торабын кешенді дамытуға;

2) өнімдерді үйіп-жинау, сақтау, сұрыптау және таңбалау бойынша жаңа технологияларды тарта отырып, сыртқы сауда қызметін жүзеге асыруға;

3) Қазақстан Республикасының мүддесінде үйіп-жинау және транзиттік операцияларды, сервистік қызмет көрсетулерді, сауда және басқа қызмет

түрлерін жүзеге асыруға;

4) тиімділігі жоғары экспортқа бейімделген өндірісті құруға;

5) шетелдік және отандық технологияларды, капиталды, басқару саласындағы озық тәжірибені тарту арқылы тұтыну сапасы жоғары өнімдердің жаңа түрлерін игеруге үлкен мүмкіндіктер береді.

Осы шаралар өз кезегінде қосымша жүк ағымдарының көлемін тудырады және пайдаланылып жүрген кемелерді қажетті жүк базасымен қамтамасыз етеді.

7. ТЕҢІЗ КӨЛІГІ МАМАНДАРЫН ДАЯРЛАУ ЖӘНЕ АТТЕСТАТТАУ ЖҮЙЕСІН ҚАЛЫПТАСТЫРУ

Сауда мақсатындағы теңіз флотының кемелерін, порт жабдықтарын, теңіз кемелеріне техникалық қызмет көрсету және жөндеу базасының жабдықтарын пайдалану үшін басқарушы құрам және кеме жүргізушілердің кеме механиктерінің, порт механизаторларының, кемелер мен порт жабдықтарына техникалық қызмет көрсету және жөндеудің жоғары білікті кадрлары қажет.

Қазіргі уақытта Ақтау теңіз сауда портының мамандары ғана білікті кадрлар. Осыған байланысты Ақтау, Баутин порттарының және Атырау сағалық порты мамандарының біліктілігін арттыру, сондай-ақ оларды бар білімдерін жетілдіру және тәжірибемен алмасу үшін көшбасшы порттар мен арнайы оқу орындарына жіберу мәселесін қарау қажет.

Сондай-ақ, техникалық жоғары оқу орындарында, қазіргі уақытта білім беру жүйесінде жоқ тиісті факультеттерді құру арқылы теңіз флотының білікті мамандарын даярлау қажеттілігі туындайды.

8. ТЕҢІЗ ФЛОТЫ КЕМЕЛЕРІНЕ ТЕХНИКАЛЫҚ ҚЫЗМЕТ КӨРСЕТУ МЕН ЖӨНДЕУ БАЗАСЫН ДАМУ

Қазақстан Республикасында сауда мақсатында теңізде жүзудің дамуы кемелерге, кеме тетіктері мен жабдықтарына қызмет көрсетудің және жөндеудің қазіргі уақытта жоқ тиісті техникалық базасын құруды талап етеді.

Осы жағдайда базаның құрылатын орнын және қаржыландыру мәселелерін анықтау қажеттілігі пайда болды.

Бас жүктерді, жабдықтарды, контейнерлерді өңдеу және флотқа техникалық қызмет көрсету үшін Баутин жүк ауданын дамытуды қараудың болашағы бар. Өртүрлі ұйымдарға (атап айтқанда мұнай өндіретіндерге) тиесілі кемелер санының тұрақты өсуі және қолданылып жүрген кемелерді пайдалану шамасына қарай сервистік қызмет көрсетулерге деген сұраныс өсуде. Сонымен бірге Баутин портының барлық жақтан теңіздің толқуынан қорғалуы және айлақтың табиғи

жағдайлары алдын ала түп тереңдету жұмыстарын және гидротехникалық құрылыстар салудың мәнсіз масштабымен кемелердің айлақтарға кіруін қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Орналасқан орнының келешек ұлттық флоттың орналасқан жері ретінде және бір уақытта жаңа жұмыс орындарын ұсыну мәселесін шешу артықшылықтарын ескере отырып, "Баутин жүк ауданын" барлық мүмкін сервистік және жөндеу қызмет түрлерін көрсететін базалық порт ретінде пайдалану үшін барлық алғышарттар бар. Баутин жүк ауданына мүмкін балама ретінде, сондай-ақ Ерәлиев порт-пункті де қаралуы мүмкін. Осы кезде шамамен 2004 жылы кеме жөндеу базасының және шамамен 2007 жылы кеме құрылысы зауытының келешектегі құрылыс мәселелерін қарау қажеттілігі туындайды.

9. ҰЛТТЫҚ САУДА ФЛОТЫНЫҢ ҚЫЗМЕТ ЕТУ НОРМАТИВТІК ҚҰҚЫҚТЫҚ НЕГІЗІН ДАМУ

Теңіз қызметі даму үшін Қазақстан Республикасының теңіз кемелерінде теңізде жүзу қауіпсіздігіне және теңіз ортасының ластануының алдын алуға қатысты, жалпы қабылданған халықаралық ережелер мен нормалардың орындалуын қамтамасыз ету, сондай-ақ халықаралық сауда мақсатындағы кеме қатынасын үкіметтік реттеу саласында Қазақстан Республикасының ынтымақтастығын қамтамасыз ету қажет.

Қазақстан Республикасы 1948 жылғы Халықаралық теңіз ұйымы туралы конвенцияға қосыла отырып, 1994 жылы Халықаралық теңіз ұйымының (ИМО) мүшесі болды.

Қазақстан Республикасының Министрлер Кабинетінің 1994 жылғы 4 наурыздағы N 244 P940244_ қаулысына сәйкес, ИМО аясында Қазақстан 8 халықаралық конвенцияға қосылды.

Су көлігі бойынша барлығы 7 Үкіметаралық келісімдер және Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі мен Ресей Федерациясының арасында 1 Келісім жасалды.

Сауда мақсатындағы теңіз флотының құрылуы және қызмет жасауы үшін 6 нормативтік құқықтық кесім қабылданды.

Теңіз заңдарын одан әрі дамыту үшін Қазақстан Республикасының теңіз әкімшілігі туралы ережені әзірлеу, Халықаралық еңбек ұйымының (ХЕҰ):

Кемелерде тасымалданатын ауыр жүктердің салмағын көрсету туралы 1929 жылғы N 27 конвенцияға;

Кемелердің бортындағы экипажға арналған үй-жайлар туралы 1949 жылғы N 92 конвенцияға (қайта қаралған);

Кемелердің бортындағы экипажға арналған үй-жайлар туралы 1970 жылғы N 133

конвенцияға (қосымша ережелер) қосылу жоспарланып отыр.

Теңіз флотының даму келешегі үшін Жүктерді теңізбен тасымалдау туралы 1978 жылғы (Гамбург 1978 жылғы 6-31 наурыз) БҰҰ конвенциясына қосылу қ а ж е т .

Сондай-ақ теңіз кеме қатынасын дамыту үшін бірқатар үкіметаралық мәселелерді жоғарғы деңгейде шешу қажет:

1) Каспий жағалауындағы барлық мемлекеттердің Каспий теңізінің мәртебесі туралы ш е ш і м і н қ а б ы л д а у ;

2) Каспий теңізінің мәртебесі туралы шешімнің жоқтығы Ресей Федерациясымен Сауда мақсатындағы теңіз кеме қатынастары туралы келісімге қол қоюға мүмкіндік бермейді;

3) негізгі нормативтік кесім - "Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы" Қазақстан Республикасының Заңын қабылдау.

10. ҚОРШАҒАН ОРТА ЖӘНЕ ЖҮКТЕР МЕН ЖОЛАУШЫЛАР ТАСЫМАЛДАУ ҚАУІПСІЗДІГІ

Қазіргі уақытта су көлігі кәсіпорындарында қоршаған ортаны қорғауды басқарудың біріккен нысаны жоқ.

Экология саласында құқықтық негізді сақтау мақсатында су көлігі кәсіпорындарында экология жөніндегі заңнамалардың сақталуын қамтамасыз етуге жәрдемдесетін және қоршаған ортаны қорғау жөніндегі жұмыстардың жақсаруына бағыттайтын экологиялық бағдарлама әзірлеу қажет.

Әрбір кәсіпорында ауаның, судың ластануы, қалдықтардың бар болуы

бойынша шектеулі рұқсат етілген нормативтерге сәйкестігін білдіретін мәліметтері бар экологиялық төлқұжаттар құрастырылу тиіс.

Жыл бойына ұдайы атмосфераға және суға шығарымдардың жай-күйіне мониторинг жүргізу және нақты мәліметтер бойынша, оны есептелген мәліметтермен салыстыра отырып, талдау жасау қажет.

Теңізде жүзу қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында Каспий теңізінде гидрографиялық қызмет құру қажет.

11. ҚАЗАҚСТАНДА САУДА МАҚСАТЫНДА ТЕҢІЗДЕ ЖҮЗУДІҢ ДАМУЫН ТАЛДАУ

1. Күшті тұстары:

1) Үкіметтің сауда мақсатында теңізде жүзудің дамуын қолдауы;

2) халықаралық келісімдер мен конвенцияларға қосылуы;

3) Қазақстан Республикасының географиялық жағдайының сауда мақсатында теңізде жүзуді дамыту үшін тиімділігі;

4) балама көлік дәліздерін дамыту;

5) транзиттік жүк ағынын қоса алғанда, тұрақты жүк базасының бар болуы;

6) кеме қатынасы инфрақұрылымын жетілдіру.

2. Әлсіз тұстары:

1) сауда мақсатында теңізде жүзуді дамытудың мемлекеттік бағдарламасының жоқтығы;

2) сауда мақсатында теңізде жүзудің даму талаптарына жауап беретін қаржыландырудың жоқтығы;

3) сауда мақсатында теңізде жүзудің дамуы үшін білікті мамандардың жоқтығы;

4) теңіз көлігі мамандарын даярлайтын және аттестаттайтын жүйенің жоқтығы;

5) теңіз флоты кемелеріне техникалық қызмет көрсету және жөндеу базасының жоқтығы.

3. Мүмкіндіктері:

1) халықаралық сауданың өсуімен бірге экспорттық-импорттық және транзиттік жүк ағынының ұлғаюы;

2) халықтың жұмыспен қамтамасыз етілуінің әлеуметтік бағдарламасын іске асыру;

3) Қазақстан Республикасының бюджетіне кірістер мен салық түсімдерін ұлғайту.

4. Қатерлер:

іргелес мемлекеттердің Каспий теңізінің аймағында сауда мақсатында теңізде жүзуді дамытуға белсене қатысуы елеулі бәсекелестікті тудыруы мүмкін.

12. КҮТІЛЕТІН НӘТИЖЕЛЕР

Тұжырымдаманың іске асырылуын бағалаудың негізгі көрсеткіштері:

1) ұлттық сауда флотының пайда болуы;

2) Қазақстан Республикасынан (-на) өнім экспортының (импортының) өсуі;

3) экспортқа шығарылатын өнімнің құнындағы көліктік үлесінің төмендеуі;

4) Қазақстан Республикасының бюджетіне кірістер мен салық түсімдерін ұлғайту болып табылады.

Тұжырымдаманы іске асыру нәтижесінде Қазақстанның аумағы арқылы шетел

мемлекеттерінің жүктерін транзиттік және экспорттық тасымалдау едәуір өсетін болады.

Инфрақұрылымның дамуы жұмыс орындарының едәуір санын ұсынып, халықтың жұмыспен қамтамасыз етілуін арттырады.

1998-1999 жылдар және 2000 жылғы 10 ай ішінде "АТСП" РМК бойынша жүктерді тиеу-түсіру жөніндегі мәліметтер

Жүктердің атауы		өлшеу	1998 жыл	Соның ішінде	1999 жыл	
		бірлігі	-----	-----	-----	
			Барлығы	экспорт	импорт	Барлығы

1	2	3	4	5	6	

Барлығы:						
мұнай және құрғақ жүктер	тонна	2010774,4	1970813,9	39960,5	2347712,6	
Мұнай және мұнай өнімдері	тонна	1815334,7	1799713,8	15620,9	2066751,5	
Құрғақ жүктер:						
Барлығы:	тонна	195439,7	171100,1	24339,6	280961,1	
оның ішінде: металл	тонна	140103,5	137009,1	3094,4	235383,2	
соның ішінде: қаңылтыр	тонна	11009,7	11009,7	0	14063,5	
қатталған болат	тонна	60377	60377	0	47355,4	
орамалардағы болат	тонна	52633,4	52633,4	0	128504,5	
құбырлар	тонна	397,3	397,3	0	1896,4	
металл сынықтары	тонна	0	0	0	25923,8	
Астық	тонна	27935,5	27935,5	0	7581,6	
Өзгелер: Барлығы:	тонна	27400,7	6155,5	21245,2	37996,3	
С.і.: қорғасын						
концентраты	тонна	8980,6	0	8980,6	7119,1	
ағаш	тонна	0	0	0	308	
Жарылғыш заттар	тонна	0	0	0	1664,7	
Жабдықтар	тонна	7504,2	70,5	7433,7	1867,8	
Тасымал құралдары	тонна	659,6	640	19,6	4056,9	
асбест	тонна	0	0	0	8728	
кокс	тонна	4803,8	4803,8	0	6469,6	

(таблицаның жалғасы)

Жүктердің атауы	соның ішінде		2000 жыл	соның ішінде	
	экспорт	импорт	Барлығы	экспорт	импорт
6	7	8	9	10	11
Барлығы:					
мұнай және құрғақ жүктер	2322889,9	24822,7	3281505,3	3266062,1	15443,2
Мұнай және мұнай өнімдері	2055898,5	10853	2636612	2636612	0
Құрғақ жүктер:	266991,4	13969,7	644893,3	629450,1	15443,2
Барлығы:					
оның ішінде: металл	235383,2	0	600512,5	600470,9	41,6
соның ішінде: қаңылтыр катталған болат	14063,5	0	21136,2	21136,2	0
орамалардағы болат	47355,4	0	54607,7	54607,7	0
құбырлар	128504,5	0	327926,7	327926,7	0
металл сынықтары	1896,4	0	2107,4	2065,8	41,6
Астық	25923,8	0	29390,5	29390,5	0
Өзгелер: Барлығы:	7581,6	0	5931,4	5931,4	0
С.і. қорғасын концентраты	24026,6	13969,7	38449,4	23047,8	15401,6
ағаш	0	7119,1	8679,5	0	8679,5
Жарылғыш заттар	308	0	45	45	0
Жабдықтар	1664,7	0	345	345	0
Тасымал құралдары	405,3	1462,5	1860	495	1365
асбест	1614	2442,9	30	0	30
кокс	8728	0	5945,1	5945,1	0
	6469,6	0	13896	13896	0

Мамандар:

Багарова Ж.А.,
Шарипова М.Е.

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