

**Қазақстан Республикасында сауда мақсатында теңізде жүзуді дамыту тұжырымдамасы туралы**

***Күшін 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 мақұлдансын.

     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. КIРIСПЕ

       Қазақстан рыногының экспорттық-импорттық әлеуетi республиканың сыртқы экономикалық қызметiн қамтамасыз етуде басты рөл атқарады және Қазақстан Республикасында сауда мақсатында теңiзде жүзудi дамытуға жәрдемдеседi.   
      Жүзжылдықтың басында негiзгі қаржы және тауар ағыны негізгi жүк жасаушы Оңтүстiк-Шығыс Азия елдерi - Қытай және Жапония арқылы АҚШ- Еуропа-Азия үшбұрышында шоғырлану болжамын назарға ала отырып, Қазақстан Республикасында сауда мақсатында теңiзде жүзудi дамыту Қазақстанның өзiнiң географиялық орналасуын дүниежүзілiк экономиканың жоспарлы дамуы тұрғысынан келешектi iске асыра алуына байланысты болады.   
      Қазақстан Республикасының экономикасында экспорт-импортқа бағытталған жүк базасының едәуiр бөлiгiн тиiстi кәсiпорындар арқылы қамтамасыз ететiн кен өндiру, металлургия және химия өнеркәсiбiнiң, сондай-ақ ауыл шаруашылығы өндiрiсiнiң жүк жасаушы салалары басым.   
      Қазақстанның өз теңiз флотын құру таза экономикалық мiндет қана емес, сондай-ақ оның үлкен саяси және стратегиялық мәнi де бар. "Өзен-теңiз" сыныпты кемелерiн сатып алу және одан әрi пайдалану Қазақстанды Каспий аймағында да, Қара теңiз және Жерорта теңiзi бассейндерi аймақтарында да тиiмді позицияларға шығарады.   
      Аралас жүзу кемелерiмен тiкелей аялдаусыз тасымалдар Каспий мұнай транзитi үшiн баламалы нұсқалар болып табылады, сондай-ақ Каспий аймағының елдерiнен/елдерiне жүктердi әкету/әкелу геокөлiк мәселесiн шешуге жәрдемдеседi.   
      Теңiз көлiгiнiң қызмет етуi тасымал процесiнiң барлық қатысушысының өзара қарым-қатынасын, жүзу қауiпсiздiгiн және қоршаған ортаны қорғауды, сондай-ақ республиканың сауда мақсатындағы кеме қатынасы саласындағы халықаралық ынтымақтастығын реттейтiн Қазақстандағы нормативтiк құқықтық негiзiнiң дамуына және үйлесiмдiгiне бiршама дәрежеде байланысты.   
      Сауда мақсатында теңiзде жүзудiң дамуы республиканың экспорттық-импорттық көлiктiк мүмкiндiктерiнiң iске асуына және дүниежүзілiк өндiрiсте өз орнын анықтауға, сондай-ақ халықаралық еңбек бөлiнiсiндегi тиiмділiктi пайдалануға көмектеседi.   
      Жоғарыда баяндалғандар осы тұжырымдаманы әзiрлеу шарты болды.   
   
                     2. ТҰЖЫРЫМДАМАНЫҢ МАҚСАТЫ   
   
      Осы тұжырымдаманың мақсаты Қазақстан Республикасында алыс және таяу шет елдермен теңiз қатынасында сауда-экономикалық байланыстарды кеңейту үшiн қажеттi сауда мақсатында теңiзде жүзудi құруға және дамытуға негiзгi көзқарастарды анықтау болып табылады.   
      Көрсетiлген мақсатқа жету төменде аталған мәселелердi шешудi талап етедi:   
      1. Қазақстан Республикасының сауда мақсатында теңiзде жүзу туралы заңын қабылдау.   
      2. Каспий теңiзiнiң мәртебесi туралы шешiм қабылдау.   
      3. Теңiз көлiгi саласында нормативтiк құқықтық негiз жасау.   
      4. Бар нормативтiк құқықтық кесiмдердi халықаралық кесiмдерге сәйкес келтiру.   
      5. Мыналарды қамтитын Қазақстан Республикасында сауда мақсатында теңiзде жүзудi дамыту бағдарламасын әзiрлеу және қабылдау:   
      1) кеме иеленетiн мемлекеттiк немесе жеке меншiк не бiрлескен кеме қатынасы компанияларын құру жөнiнде нақты iс-шаралар;   
      2) Ақтау және Баутин теңiз сауда порттарының, сондай-ақ Атырау сағалық портының қуаттарын келешектi дамыту жөнiнде ұсыныстар;   
      3) Қазақстан Республикасында теңiз флотының инфрақұрылымын және өнеркәсiптік жөндеу базасын дамыту жөнiнде iс-шаралар;   
      4) теңiз флотының мамандарын даярлау және аттестаттау жүйесiн құру жөнiнде ұсыныстар;   
      5) қоршаған ортаны қорғау және теңiзде жүзу қауiпсiздiгi жөнiнде iс-шаралар.   
   
                 3. ҚАЗАҚСТАННЫҢ ГЕОГРАФИЯЛЫҚ ОРНАЛАСУЫ ЖӘНЕ   
                    КАСПИЙ БАССЕЙНIНДЕ ТЕҢIЗ КӨЛIГIМЕН ЖYК   
                            ТАСЫМАЛДАУДЫҢ ЖАЙ-КYЙI   
   
      Қазақстанның құрлықтың ортасында географиялық орналасуы еуропалық және азиялық мемлекеттердiң көлiктiк байланыс жүйесiнде оған ерекше маңыз бередi. Осыған байланысты, Қазақстанның маңызды мiндетi, дамыған сауда мақсатында теңiзде жүзу маңызды рөл атқаратын Еуропа мен Азия арасындағы табиғи транзиттiк көпiр ретiнде Еуразияның ортасында өзiнiң тиiмдi географиялық орналасуын толығымен iске асыру болып табылады.   
      Теңiздегi жүк тасымалдарын дамыту, одан әрi үдемелендiру және кеңейту мәселелерiн қарау бiрқатар саяси және экономикалық факторларға тәуелдi сауда бағыттарын анықтау, олардың iшiнен пайдалану және одан әрi жетiлдiру үшiн артықшылығы барларын, сондай-ақ болашақтағы жаңа бағыттарды белгiлеу қажеттiлігiн тудырады.   
      Каспий бассейнiндегi жағдай мынадай ерекшелiктермен сипатталады:   
      1. Орта Азия мемлекеттерi, бiрiншi кезекте Өзбекстан мен Қырғызстан Иранмен, Түркиямен және Таяу және Орта Шығыстың басқа елдерiмен экономикалық байланыстарды дамытуда, осыған байланысты осы елдердiң теңiз тасымалдарындағы, тиiсiнше Қазақстан порттарының қызметтер көрсетуiне қажеттiлiгiнiң күрт ұлғаюы күтiлуде.   
      2. Каспий бассейнiн игеруге бiр жағынан, қазақстандық шикiзат пен өнiмдердiң жеткiзiлуiне, екiншi жағынан, қазақстандық шикiзатты игеруге мүдделi көптеген батыс еуропалық мемлекеттер (АҚШ, Голландия, Италия, Франция) компаниялары мен фирмалары, сондай-ақ iрi мұнай компанияларының филиалдары iскери мүдделiк бiлдiруде.   
      Теңiз көлiк секторының орналасуы Жерорта және Балтық теңіздерінің бассейндерiне шыға отырып, Волга-Дон және Волга-Балтық арналары арқылы экономикалық тиiмдiлiктiң пайда болу ретiне қарай әртүрлi көлiктiк бағыттарды дамытуға мүмкіндiк бередi.   
      Қазақстан Республикасында сауда мақсатында теңiзде жүзудi ұйымдастыру, дамыту және одан әрi жетiлдiру үшiн қазiргi заманғы көп мақсаттағы терминал болып табылатын және өзiмiздiң әрi тартылған транзиттiк жүктердiң есебiнен Каспийдiң кеме қатынасы желiлерiн жүкпен қамтамасыз ететiн негiзгi порт болып табылатын Ақтау порты маңызды рөл атқарады.   
      Қазақстан Республикасының шетелдiк мемлекеттермен сыртқы экономикалық байланыстарының жандана түсуi тиiмді географиялық орналасуды Каспий теңiзiндегi, сондай-ақ басқа да теңiз бассейндерiндегi теңiз қызметiн дамыту үшiн пайдалану жөнiндегi көзқарастарды қайта қарауды талап еттi.   
      Республиканың экспорттық-импорттық әлеуетi өнеркәсiпте қалыптасқан ахуалмен және болашақта болуы мүмкiн өзгерiстермен алдын ала анықталады.   
      Қазақстанның экспорттық жүктерi негiзiнен металлургия кешенiнiң өнiмдерiмен, отынмен, минералдық шикiзатпен (77%) ұсынылады. Азық-түлiк тауарларының және олардың өндiрiсi үшiн шикiзаттардың экспорты - 9%, машиналар мен жабдықтар - 2% құрайды.   
      Импорттың құрылымында машиналар мен жабдықтар (33%), минералдық өнiмдер (17%), металлургия (12%), химия өнеркәсiбiнiң өнiмдерi (13%), тамақ өнiмдерi және олардың өндiруi үшiн шикiзат (1%) басым.   
      Орта Азия республикаларының дүниежүзiлiк рынокқа белсендi шығуы Орта Азияның таяу және алыс шет елдермен сауда жасаудағы Қазақстанның транзиттiк аумақ ретiндегi рөлiн арттырады.   
      Теңiз тасымалдарын пайдалануды үдемелiлендiрудiң көрсеткiштерi Ақтау порты арқылы тиеп-түсiрiлген жүктердiң көлемдерi болып табылады, атап айтқанда 2000 жылғы 10 ай iшiнде 664,6 мың тоннадан аса құрғақ жүк және шамамен 2,7 миллион тонна мұнай мен мұнай өнiмдерi өңделдi, бұл құрғақ жүктер бойынша жоспардың 162% және мұнай бойынша жоспардың 102% құрады. 1999 жылдың сәйкес кезеңiмен салыстырғанда жалпы тиеу-түсiру 80% немесе 1488,5 мың тоннаға өстi. Оның iшiнде мұнайды тиеу-түсiру - 61% немесе 1024 мың тоннаға, құрғақ жүктердi - 232% немесе 464,6 мың тоннаға өстi.   
      Теңiз тасымалдарының ұлғаюын 1-кестеде келтiрiлген 1998 жылдан бастап 2000 жылдарға дейiнгi мерзiмде өсуін жүктердiң экспорттық-импорттық көлемдерiнiң жоспарлы өсуі көрсетедi.   
   
               4. КАСПИЙ БАССЕЙНIНДЕГI КӨЛIК ФЛОТЫНЫҢ ЖАЙ-КҮЙI   
   
      Одақтас республикалар тәуелсiз елдер мәртебесiн алғаннан кейiн Каспий пароходствосына жататын Каспийдегi барлық теңiз флотын мұнай құятын және басты жүктердiң ірi тасымалдаушысы болған Әзербайжан мемлекет меншiгiне алды.   
      Бүгiнгi күнi Каспий бассейнiндегi кеме қатынасын "Каспий пароходствосы" (Әзербайжан), "Хазар Шиппинг" (Иран), түркiмен кемелерi мен ресейлiк кеме қатынасы компаниялары жүзеге асырады.   
      Каспий теңiз пароходствосы (Әзербайжан Республикасы) Каспий теңiзiнiң бассейнiнде 4 құрғақ жүк тасушы және 30 танкерлерден аса пайдалануда.   
      Түркiменстанның 4 құрғақ жүк тасушыдан тұратын өз теңiз флоты бар екендiгiн атап өту қажет, оның iшiнде 3-еуi Каспийде пайдаланылады, сонымен қатар қазiргi уақытта Түркiменстан бұдан былай Каспий бассейнiнде пайдалану үшiн танкер сатып алуды жоспарлауда.   
      Иран Ислам Республикасы 4 құрғақ жүк тасушы кеменi пайдаланып Каспий теңiзiнде теңiз тасымалын жүзеге асыруда.   
      Бұдан басқа, Каспийдегi тасымалдарда Ресей пароходствосына тиесілi "өзен-теңiз" сыныпты кемелердiң едәуiр саны бар.   
      Каспий бассейнiндегi көлiк флотының бар жай-күйiн талдауды негiзге ала отырып, теңiз көлiк кемелерi Әзербайжанда, Түркiменстанда, Иранда және Ресейде бар екендiгiн; Қазақстанда 1998 жылы "Қазақтеңiзкөлiкфлоты" ұлттық теңiз кеме қатынасы компаниясы құрылғандығын, оның даму шегiнде "өзен-теңiз" аралас жүзу кемелерiн сатып алу жоспарланып отырғандығын атап өту керек.   
      Қазақстан флотын дамыту, банктердiң қатысуымен бiрлескен кәсiпорындарды құру және заңнамалар мен халықаралық келiсiмдер арқылы үкiметтiк реттеу есебiнен де көзделуде.   
      Қалыптасқан жағдайды негiзге алғанда, теңiз тасымалдарын жүзеге асыру үшiн және сыртқы экономикалық байланыстарды жандандыру үшiн Қазақстан Республикасына теңiз сауда кемелерi қажет.   
      Талдау нәтижесiнде кемелердiң екi мөлшерi пысықталды:   
      1) Каспийде Ақтау - Иран бағытындағы жұмыстар үшiн шөгуi 4,5 м кеме;   
      2) Ақтау порты мен Қара және Жерорта теңiзi порттарының арасындағы жұмыс үшiн шөгуi 3,5 м "өзен-теңiз" аралас жүзу кемесi.   
      Мақсатына қарамастан екi үлгідегi (мұнай құятын немесе құрғақ жүк тасушы) кемелердiң де көлiк жұмысының қаралып отырған бағыттарына толық сәйкес келетiн І белгiге арналған жүзу ауданы шектеулi Ресей Федерациясы Теңіз тiркелiм сыныбы болады деп болжануда.   
      Көлiк кемелерiнiң негiзгi элементтерiн таңдау нәтижесiнде мұнай құятын кеменiң ең үлкен пайдалы жүк көтерiмi 7000 тонна болады деп анықталды. Каспий бассейнiнде қаралған салмақты жүктердiң бұдан үлкен көлемдерiн тасымалдау үшiн кемелердi пайдаланған кезде регистрлiк сыйымдылығы 5000 тоннаға дейiнгi кемелердi пайдаланудың тиiмдiлiгi анық. Қара және Жерорта теңiзiнiң порттарына теңiз тасымалдарын жүзеге асыру үшiн шөгуi 3,5 м және пайдалы тоннажы 3000 тонна аралас жүзу кемелерiн пайдаланған дұрыс, бұл жерде Волга-Дон кеме қатынасы арнасының кеме жолының тереңдiгi шектеу факторы болып табылады.   
      Көрсетiлген жағдайлар, сондай-ақ жүк базасының тегi қазақстандық болуы, теңiз тасымалдарын ұлттық ту астында дербес жүзеге асыру кезiнде көлiк секторының кiрiсiн едәуiр өсiредi.   
   
                 5. ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ СЫРТҚЫ САУДА   
                    ТАСЫМАЛЫНЫҢ ЖҮК БАЗАСЫН ЖӘНЕ КАСПИЙ   
                    БАССЕЙНIНДЕ ЖҮК АҒЫНЫН ҚАЛЫПТАСТЫРУ   
   
      Қазақстанның 1990-2000 жылдардағы экономикалық дамуын басты экономикалық көрсеткiштер арқылы талдау өнеркәсiп өндiрiсiнiң өсуiн көрсетедi.   
      Қазақстан Республикасындағы 1995-2000 жылдар кезеңiндегi экспорттық-импорттық тасымалдардың құрылымын қарай отырып, экспорттың импортпен салыстырғанда едәуiр өскендiгiн атап өту керек. Таяу және Орта Шығыс елдерiмен, соның iшiнде Иранмен, сыртқы экономикалық байланыстардың дамуы теңiз тасымалдары көлемiнiң өсуiне себеп болады.   
      Қазақстанның порттарына тартылатын жүк тасымалдарының көлемдерiн бағалаған кезде ТМД елдерi мен Қазақстанның арасындағы тасымалдардың, кәсiпорындардың өндiрiстiк байланыстарының қалпына келтiрiлуi және дамуы қосымша жүк көлемдерiн әкелетiн Қазақстан Республикасының, әсiресе Иранмен және Таяу және Орта Шығыс елдерiмен сыртқы экономикалық байланыстарының дамуы үшiн жаңартылуы тиiс деген жорамал негізге алыну керек.   
      Жүк ағымдарына жүргiзiлген мониторинг және сыртқы экономикалық қызмет саласындағы дүниежүзілік тәжiрибе экспорттық-импорттық операциялар, сондай-ақ транзиттiк жүктердi тарту есебiнен құрылатын жүк базасын пайдалану кезiндегi артықшылықтарды анықтау маңыздылығын белгiлейдi.   
      Транзиттiк жүктердi тарту жөнiндегi саясат шегiнде, сондай-ақ отандық өндiрушілермен өзара қарым-қатынас кезiндегi Қазақстан Республикасының Президентi және Үкiметi белгілеген басымдықтарды ескере отырып, Каспиймен жүктердi тасымалдау үшiн тартымды жағдайларды жасаудың сауда мақсатында теңiзде жүзуде атқаратын рөлi аз емес.   
      Тұрақты шикізаттық және өндiрiстiк база көлiк кешенiн және атап айтқанда сауда мақсатындағы кеме қатынасына мемлекетаралық сауда-экономикалық қатынастарда сауданы қамтамасыз етуде маңызды рөлге кепiлдiк бередi.   
      Жүк базасын қалыптастыру мемлекеттiк органдардың көлiк ведомстволарымен бiрiгiп жүргiзген саясатына, көлiк ведомстволарының жүктердi тұтынушыларға сатуды және тасымалдауды қамтамасыз ететiн жүк жасаушы кәсiпорындармен және коммерциялық ұйымдармен тұрақты өзара қарым-қатынасына байланысты.   
      Каспий бассейнiнде белгiленген теңiз тасымалдарын назарға ала отырып, тиiсiнше Балтық теңiзiне, сондай-ақ Қара және Жерорта теңiздерiне төмендегi бағыттар бойынша шығып, Волга-Балтық арнасы және Волга-Дон кеме қатынасы арнасы арқылы тасымалдарды қараудың болашағы бар:   
      қысқа иiнде - Түркияға есептелген. Осындай көрсеткiштермен Болгарияның, Румынияның, Грекияның порттарына тасымалдар жүзеге асырылуы мүмкін;   
      ұзын иiнде - Италияға (Равенна, Маргера порттары) есептелген. Осындай немесе жақын көрсеткiштермен Генуяға және Жерорта теңiзiнiң басқа порттарына тасымалдар жүзеге асырылуы мүмкiн.   
       Экспорттық-импорттық тасымалдардың ерекшелiгi Қазақстан экономикасының шикiзаттық ресурстарды өндiруге және алғашқы өңдеуге қалыптасқан бағытталуымен анықталады. Осы кезде өнеркәсiптiң жоспарлы өсуiнiң оңтайлы үдерiстерi жүктердiң қосымша ағымдарын құрады, атап айтқанда мұнай және газ өндiру орындарының дамуы импортқа шығарылатын көлемсiз жүктердiң өсуiне ықпал етедi.   
      Теңiз тасымалдары мәселелерiн қарай отырып, бар және келешектегi жүк ағымдарын анықтау керек:   
      1. Каспий кеңістiгiнде теңiз тасымалдарын жүзеге асырған кезде географиялық факторға, өндiру көлемiнің өсуiне, перспективті өткiзу рыноктарына және оларды жеткiзудiң бұдан арзан әдiсiне байланысты, негізгі жүк мұнай және мұнай өнiмдерi болып табылады. Iрi компаниялармен (оның iшiнде "Теңiзшевройл және "Маңғыстаумұнайгаз") жолданатын мұнайдың едәуiр көлемi теңiз кемелерiмен Ақтау-Махачкала және Ақтау-Баку бағыттарында тасымалданатынын ескере отырып, тұрақты жүк базасы бiрқатар факторлардан туындайды, атап айтқанда:   
      1) қазақстандық мұнайды Ресей Федерациясының аумағы бойынша және Қазақстанның аумағы бойынша, Ақтау портына қарай бағытты қоспағанда, транзитпен тасымалдауға темiржол тарифтерiнiң өсуi;   
      2) "Теңiзшевройлда" Баку-Поти бағыты (құбыр - темiр жол) бойынша мұнайды тасымалдауға арналған тарифтiк жеңiлдiктердiң бар екендiгiн есепке алғанда, Теңiз мұнай өндiру орнында мұнай өндiру көлемiнiң ұлғаюы, бұл мұнайды тасымалдаудың өзiндiк құнын едәуiр төмендетедi;   
      3) теңiздiк мұнайды Құлсары-Маңғышлақ учаскесiнде тасымалдаудың өзіндiк құнының төмендеуi;   
      4) "Теңiзшевройл" қаржыландырған Баку-Супса құбырын пайдалануға енгiзу;   
      5) Ресей Федерациясының аумағы бойынша Бозашы мұнайын тасымалдаудың мөлшерi.   
      Бұл орайда мұнайды Иранға тасымалдағанда SWАР тәсiмiне қайтып оралу мәселесiнiң қаралуы мүмкiн.   
      2. Жылына 7,5 млн. тонна болат өндiрiлетiніне қарамастан Иран сапалы темiр қақтамасына өте мұқтаж. Қазақстандық темiр қақтамасымен қатар Иран бәсеке ресейлiк темiр қақтамаларды да Челябинск, Магнитогорск қалаларының металлургиялық комбинаттарынан әкеледi. Металлургия өнеркәсiбiнiң өнiмiн теңiз көлiгiмен тасымалдаудың көлемi 2000 жылдың 10 айы iшiнде 600 мың тоннадан асты.   
      Осымен қатар Түркия рыногының металл сынықтарына мұқтажы бар, осыған байланысты қазiргi уақытта осы бағытта оны теңiзбен тасымалдау жүзеге асырылуда.   
      Бұдан басқа "Испат Кармет" ААҚ, Грузия Республикасы өкiлдерiнiң мүдделерiн ескере отырып, қазақстандық металды Ақтау-Баку-Батуми бағыты бойынша тасымалдау, келешекте олардың Бургас және Варна порттары арқылы тасымалдану мәселесi пысықталуда.   
      3. Астықты тиеу-түсiрудiң зор әлеуетi бар. Қазақстанды рыногының сыйымдылығы жылына 5,5 млн. тоннаға бағаланатын Иран қызықтырады. Өз сауда флотымызды пайдаланып астық тасымалдау, осы өнiмдi сыртқа шығару кезiнде елеулі үнем беруi мүмкiн. Сонымен қатар Ақтау портында аяқталып жатқан астық терминалы отандық өндiрушiлердiң ғана емес, әрi қазақстандық бидайдың жалпы мөлшерiн, оның төмен сатып алу бағаларын, көршiлес елдердегi қажеттiлiк ауқымын ескере отырып, транзиттiк жүктердi де тарту үшiн астықтың тиеу-түсiрiлуiн ұлғайту үшiн қолайлы жағдай туғызады. Бидайды теңiз кемелерiмен Иран бағытында тасымалдау мәселесі бойынша алдын ала уағдаластық бар.   
      4. Ақтау қаласындағы 2000 жылғы 18-19 шiлдедегi Қазақстан, Өзбекстан және Ресей Федерациясының өкiлдерi мәжiлiсiнiң тиiстi хаттамасына сәйкес өзбек мақтасын теңiз тасымалы арқылы Ресей Федерациясының су жолдары бойынша Еуропа елдерiне тасымалдау жобасын iске асыру мәселесi қаралуда.   
      Осыған байланысты өзбек мақта талшықтарын тиеу-түсiрудiң технологиялық карталары мен сызбалары әзiрлендi, қазақстандық темiржол учаскесiндегi төмендету коэффициенттерiн және "Қазақстан темiр жолы" РМК-ның тасымалдау жоспарын Бейнеу-Ақсарай учаскесiнен Бейнеу-Ақтауға өзгертуге дайындығын ескеретiн, осы жүктi тасымалдаудың технологиялық және экономикалық тартымдылығын дәлелдейтiн Бизнес-жоспар дайындалды.   
      Бұдан басқа, Волга-Балтық бойынша жабық жүзу кезеңiнде өзбек мақта талшығын көлiктiк үлесiн едәуiр арзандататын Баку портына соғып, Иран Ислам Республикасының порттарына кемелердiң трюмдарында теңiзбен тасымалдау тәсiмi әзiрлендi. Осы орайда, келешекте Үшқұдық-Қараөзек темiр жол кесiндiсiн пайдалануға енгiзуге байланысты осы жүктiң көлемi өсуi мүмкiн.   
      5. Ирандық рыноктың жылына 30 мың тонна шамасын құрайтын асбеске мұқтаждығын 40% қамтамасыз етуге қабiлеттi "Қостанайасбест" АҚ өнiмiн Иранда қазақстандық асбесттi пайдалануға дайындығын бiлдiрген тұтынушылар талап етуде. Тасымалдар көлемiн көлiктiк құрамның қымбаттығы шектеп отыр.   
      Сонымен бiрге:   
      1) хром кенiн;   
      2) көмiр өндiрiсi мен оның тасымалдануының тиiмдi пайдаланымдық

мүмкiндiктерi жағдайында электр қуатын өндiру үшiн, көмірге негiзделген

химиялық өнiмдердiң өндiрiсi үшiн энергетикалық көмiрдi;

     3) тыңайтқыштарды (жылына 200-300 мың тонна шамасында), көп бөлiгiн

Ресейге, сондай-ақ Иранға, Түркияға және Жерорта теңiзi аймағының

мемлекеттерiне;

     4) аса iрi көлемде болған кезде, полимерлiк өнiмдердi темiр жол

көлiгiнен қайта бағыттап, Солтүстiк-Батыс Еуропа елдерiне, Италияға,

Түркияға, Иранға экспортқа теңiзбен тасымалдау мүмкiндiгi алдын ала

болжануда.

             Ақтау порты бойынша 2005 жылға дейiн 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

    өнiмдерiн

    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 ТЕҢIЗДЕ ЖҮЗУДI

                            ДАМЫТУ ҮШIН АЛҒЫШАРТТАР

     Қазақстан Республикасында Каспий бассейнiнде сауда мақсатында теңiзде

жүзудi дамыту:

       1) оған жанасқан Қазақстан, Закавказье, Орта Азия аудандарының, Украинаның Донецк-Приднепровск аудандарының, Ресей Федерациясының Солтүстiк Кавказ және Поволжье аудандарының арасындағы көлiктiк-экономикалық байланыстардағы;   
      2) осы аймақтардың Таяу және Орта Шығыс елдерiне экспорттық-импорттық және транзиттiк тасымалдардағы;   
      3) Батыс Еуропа, Қара теңiз-Азов және Балтық бассейндерi елдерiне жүктердiң экспорттық-импорттық тасымалдарына қажеттілiктен туындаған.   
      Иран Ислам Республикасының Каспий теңiзiнiң жанындағы өзiнiң солтүстiк аумақтарын дамытуды шапшаңдату ниетi, Иранның Каспий жағалауындағы мемлекеттермен сыртқы экономикалық байланыстарды кеңейтуге қызығушылығын тудырады және металды, минералдық-құрылыс материалдарын және басқа бiрқатар жүктердi тасымалдауды ұйғарады.   
      Қандай болмасын магистральдық жолдарға және белгiлi желiлерге тәуелдiлiгiн болдырмауға мүмкiндiк беретiн және жалпы көлiктiк құраманың кемуiне әсер ететiн жүктердiң теңiз тасымалы, төмендегi қағидаттар қамтамасыз етiлген және басшылыққа алынған жағдайда, транзиттiк жүктердiң Республиканың аумағы арқылы тасымалдарының өсуiне әсер ете алады:   
      көлiктiк-географиялық тартымдылық;   
      жүктердiң кедергiсiз қозғалысын қамтамасыз ететiн көлiк инфрақұрылымының бар болуы.   
      Каспий бассейнiнде ұлттық теңіз флотын дамыту қажеттiлiгiн және оның бұдан кейiнгi келешегiн анықтайтын факторлар:   
      1. Қазақстан Республикасының көлiк жүйесiн, атап айтқанда батыс секторын дамыту және оның бұдан әрi трансұлттық дәлiздерге шоғырлануы;   
      2. Экспорттық-импорттық және транзиттiк жүктердiң тасымалын дербес қамтамасыз ету жолымен сыртқы экономикалық қатынастардың одан әрi дамуы;   
      3. Тасымалдарға мүмкiндiгiнше төмендетiлген төлем бәстерiн ұсыну және сабақтас көлiк ұйымдарымен бiрiгiп, жалпы көлiктiк құраманы арзандату арқылы дүниежүзiлiк рыноктағы қазақстандық өндiрушiлер өнiмдерiнiң бәсекелестiкке төзiмдiлiгiн демеу арқылы жағдайлар жасау;   
      4. Порт жанындағы инфрақұрылымды жетiлдiру және республиканың батыс аймағының халқын жұмыспен қамтамасыз ету;   
      5. Табыс, тиiсiнше бюджетке қосымша түсiмдердi алу;   
      6. Тасымалдауға арналған тарифтердiң едәуiр өсуiнiң салдарынан жүктердi темiр жол көлiгiмен тасымалдаудың тиiмсiздiгі.   
      Ұлттық көлiк ведомстволарының талап етiлген қуаттарының көлемiне, олардың жанындағы мемлекеттердiң көлiк ведомстволарымен өзара қарым-қатынасына талдау жүргiзген кезде Қазақстанның аумағы бойынша өтетiн негiзгi құрлықаралық бағыттарға ерекше назар аудару керек. Қазақстан Республикасының құрлықаралық дәлiздерге қатысуы Қазақстанның сауда мақсатындағы кеме қатынасының дамуына жәрдемдеседi және басым бағыттар бойынша және тиiмдi шарттарда жүктердi тиiсiнше тасымалдаумен, тұрақты сыртқы экономикалық қатынастарды қамтамасыз етедi.   
      Атап айтқанда, Ақтау портын қайта жаңарту порт арқылы өтетiн жүктердi тасымалдаудың көлемiн өнiмдi тиеу-түсiру техникасымен, жабылған қоймалармен, қазiргі заманғы жабулары бар қойма алаңдарымен, дамыған темiр жол және автокөлiк инфрақұрылымымен жабдықталған мамандандырылған айлақтарды құру арқылы едәуiр өсiруге мүмкiндiк бередi. Ақтау портының өткiзу қабiлеті жылына 1,5 млн. тонна құрғақ жүк және 8 млн. тонна мұнайды құрайды.   
      Каспий бассейнiндегі теңiз тасымалдары белгiлi дәрежеде Азияаралық темiр жол магистралiне балама болады. Аралас темiр жол-су қатынасы балама нұсқасының қалыптасқан жағдайда мынадай артықшылықтары бар:   
      бұрынғы КСРО аумағында қабылданған енді темiр жол табанының Иранның енсiз жолдарымен түйiсуiнiң бар болуы;   
      жаппай жүк тасымалына есептелiнбеген Иран жолдарының шектеулi өткiзу қабілетi.   
      Иран мен Қазақстанның порттары арқылы аралас темiр жол-су қатынасы Иран мен Түркiменстанның шекарасындағы қайта тиеу торабына соқпай, iрi жүк контейнерлерiнiң тасымалын ұйымдастыруға мүмкiндiк бередi. Иран мен Қазақстанның Қытайға және азия-тынықмұхиттық аймақтың елдерiне су-темiр жол транзитiн ұйымдастыру туралы тiкелей келiсiмi Иран үшiн, тарифтiк-сақтандыру жағынан және шарттық келiсiмдердi ықшамдау есебiнен, сондай-ақ басқа да бiрқатар ерекшелiктер бойынша Азияаралық магистраль бойынша бiрнеше егемендi мемлекеттер арқылы транзиттен де тиiмдi болуы мүмкiн.   
      Кемелердi қосу жобасы iске асырылған кезде оның тиiмдiлiгiн және жедел iске асырылуын, сондай-ақ кеме қатынасы компанияларының бәсекелестiкке төзiмдiлiгiн, атап айтқанда Қазақстан Республикасының ұлттық жалауының астында жүзетiн кемелер үшiн Каспий бассейнiнiң порттарына кемелердiң кiру мөлшерiн анықтайтын белгілi факторлар ескерiлуi тиiс. Осыған байланысты, әдетте, ауқымды (құйылатын) және бас (үйiлетiн) жүктерден тұратын, жүк базасына байланысты кемелердiң сындарлы үлгiлерiн анықтау мәселелерiн, сондай-ақ шетел (атап айтқанда Ресейдiң) жалауының астындағы кемелердi жалға алудың салыстырмалы экономикалық көрсеткiштерiн қарау керек.   
      Сауда мақсатындағы теңiзде жүзудi дамыту жобасын iске асыру жөнiндегi негiзгi қадамдар:   
      1) бұдан әрi оны Қазақстан-Иран үкiметаралық комиссиясының қарауына алып шығумен, Иран және Қазақстан порттарына кеменiң кiруi үшiн тең төлем бәстерiн ұсынуға қатысты Қазақстан Республикасы Сыртқы iстер министрлiгiнiң;   
      2) мәселенiң екi тәулiк iшiнде шұғыл шешiлуiн көздейтiн Транзиттiк жүктердi тиеу-түсiруге арналған тарифтердi икемдi реттеу ережелерiн әзiрлеудi аяқтау жөнiндегi Қазақстан Республикасының табиғи монополияларды реттеу, бәсекелестiктi қорғау және шағын бизнестi қолдау жөнiндегі агенттiгiнiң мәселелердi пысықтауы болып табылады.   
      Осымен қатар Каспий жанындағы аймақтарда сауда мақсатындағы ынтымақтастықтың белсене түсуi және Ақтау мен Баутин теңiз сауда порттарының, сондай-ақ Атырау сағалық портының қуаттылықтарын келешек жоспарлы дамыту Қазақстанның жағалаулық аймақтарының дамуына, инфрақұрылымның қалыптасуына, жергiлiктi халықтың жұмыспен қамтамасыз етiлуiне әсерiн тигiзедi.   
      Осымен бiрге Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 2000 жылғы 17 қазандағы N 1544 P001544\_ қаулысына сәйкес транзиттiк жүктердi қайта өңдеу жөнiндегi порттың қызмет көрсетулерiн табиғи монополиялар субъектiлерiнiң реттелетiн қызмет көрсетулерiнен шығару және Ақтау портында еркiн сауда аймағын құру мүмкiндiгi қаралуда. Ақтау портында еркiн сауда аймағын құру:   
      1) темiржол, құбыр, автомобиль және теңiз тасымалдарының халықаралық көлiк торабын кешендi дамытуға;   
      2) өнiмдердi үйiп-жинау, сақтау, сұрыптау және таңбалау бойынша жаңа технологияларды тарта отырып, сыртқы сауда қызметiн жүзеге асыруға;   
      3) Қазақстан Республикасының мүддесiнде үйiп-жинау және транзиттiк операцияларды, сервистiк қызмет көрсетулердi, сауда және басқа қызмет түрлерiн жүзеге асыруға;   
      4) тиiмдiлiгi жоғары экспортқа бейiмделген өндiрiстi құруға;   
      5) шетелдiк және отандық технологияларды, капиталды, басқару саласындағы озық тәжiрибенi тарту арқылы тұтыну сапасы жоғары өнiмдердiң жаңа түрлерiн игеруге үлкен мүмкiндiктер бередi.   
      Осы шаралар өз кезегiнде қосымша жүк ағымдарының көлемiн тудырады және пайдаланылып жүрген кемелердi қажетті жүк базасымен қамтамасыз етедi.   
   
                  7. ТЕҢIЗ КӨЛIГI МАМАНДАРЫН ДАЯРЛАУ ЖӘНЕ   
                      АТТЕСТАТТАУ ЖҮЙЕСIН ҚАЛЫПТАСТЫРУ   
   
      Сауда мақсатындағы теңiз флотының кемелерiн, порт жабдықтарын, теңiз кемелерiне техникалық қызмет көрсету және жөндеу базасының жабдықтарын пайдалану үшiн басқарушы құрам және кеме жүргiзушiлердiң кеме механиктерiнiң, порт механизаторларының, кемелер мен порт жабдықтарына техникалық қызмет көрсету және жөндеудің жоғары бiлiкті кадрлары қажет.   
      Қазiргi уақытта Ақтау теңiз сауда портының мамандары ғана бiлiкті кадрлар. Осыған байланысты Ақтау, Баутин порттарының және Атырау сағалық порты мамандарының бiлiктiлiгін арттыру, сондай-ақ оларды бар бiлiмдерiн жетiлдiру және тәжiрибемен алмасу үшiн көшбасшы порттар мен арнайы оқу орындарына жiберу мәселесiн қарау қажет.   
      Сондай-ақ, техникалық жоғары оқу орындарында, қазiргi уақытта бiлiм беру жүйесiнде жоқ тиісті факультеттердi құру арқылы теңiз флотының бiлiктi мамандарын даярлау қажеттiлiгі туындайды.   
   
                  8. ТЕҢIЗ ФЛОТЫ КЕМЕЛЕРIНЕ ТЕХНИКАЛЫҚ ҚЫЗМЕТ   
                       КӨРСЕТУ МЕН ЖӨНДЕУ БАЗАСЫН ДАМЫТУ   
   
      Қазақстан Республикасында сауда мақсатында теңiзде жүзудiң дамуы кемелерге, кеме тетiктерi мен жабдықтарына қызмет көрсетудiң және жөндеудiң қазiргi уақытта жоқ тиiстi техникалық базасын құруды талап етедi.   
      Осы жағдайда базаның құрылатын орнын және қаржыландыру мәселелерiн анықтау қажеттiлігi пайда болды.   
      Бас жүктердi, жабдықтарды, контейнерлердi өңдеу және флотқа техникалық қызмет көрсету үшiн Баутин жүк ауданын дамытуды қараудың болашағы бар. Әртүрлi ұйымдарға (атап айтқанда мұнай өндiретiндерге) тиесiлi кемелер санының тұрақты өсуi және қолданылып жүрген кемелердi пайдалану шамасына қарай сервистiк қызмет көрсетулерге деген сұраныс өсуде. Сонымен бiрге Баутин портының барлық жақтан теңiздiң толқуынан қорғалуы және айлақтың табиғи жағдайлары алдын ала түп тереңдету жұмыстарын және гидротехникалық құрылыстар салудың мәнсiз масштабымен кемелердiң айлақтарға кiруiн қамтамасыз етуге мүмкiндiк бередi.   
      Орналасқан орнының келешек ұлттық флоттың орналасқан жерi ретiнде және бiр уақытта жаңа жұмыс орындарын ұсыну мәселесiн шешу артықшылықтарын ескере отырып, "Баутин жүк ауданын" барлық мүмкiн сервистiк және жөндеу қызмет түрлерiн көрсететiн базалық порт ретiнде пайдалану үшiн барлық алғышарттар бар. Баутин жүк ауданына мүмкiн балама ретiнде, сондай-ақ Ерәлиев порт-пунктi де қаралуы мүмкiн. Осы кезде шамамен 2004 жылы кеме жөндеу базасының және шамамен 2007 жылы кеме құрылысы зауытының келешектегi құрылыс мәселелерiн қарау қажеттiлiгi туындайды.   
   
                    9. ҰЛТТЫҚ САУДА ФЛОТЫНЫҢ ҚЫЗМЕТ ЕТУ   
                    НОРМАТИВТIК ҚҰҚЫҚТЫҚ НЕГIЗIН ДАМЫТУ   
   
      Теңiз қызметi даму үшiн Қазақстан Республикасының теңiз кемелерiнде теңiзде жүзу қауiпсiздiгiне және теңiз ортасының ластануының алдын алуға қатысты, жалпы қабылданған халықаралық ережелер мен нормалардың орындалуын қамтамасыз ету, сондай-ақ халықаралық сауда мақсатындағы кеме қатынасын үкiметтiк реттеу саласында Қазақстан Республикасының ынтымақтастығын қамтамасыз ету қажет.   
      Қазақстан Республикасы 1948 жылғы Халықаралық теңiз ұйымы туралы конвенцияға қосыла отырып, 1994 жылы Халықаралық теңiз ұйымының (ИМО) мүшесi болды.   
      Қазақстан Республикасының Министрлер Кабинетiнiң 1994 жылғы 4 наурыздағы N 244 P940244\_ қаулысына сәйкес, ИМО аясында Қазақстан 8 халықаралық конвенцияға қосылды.   
      Су көлiгi бойынша барлығы 7 Yкiметаралық келiсiмдер және Қазақстан Республикасының Көлiк және коммуникациялар министрлiгi мен Ресей Федерациясының арасында 1 Келісiм жасалды.   
      Сауда мақсатындағы теңiз флотының құрылуы және қызмет жасауы үшiн 6 нормативтiк құқықтық кесiм қабылданды.   
      Теңiз заңдарын одан әрi дамыту үшiн Қазақстан Республикасының теңiз әкiмшiлiгi туралы ереженi әзiрлеу, Халықаралық еңбек ұйымының (ХЕҰ):   
      Кемелерде тасымалданатын ауыр жүктердiң салмағын көрсету туралы 1929 жылғы N 27 конвенцияға;   
      Кеменiң бортындағы экипажға арналған үй-жайлар туралы 1949 жылғы N 92 конвенцияға (қайта қаралған);   
      Кеменiң бортындағы экипажға арналған үй-жайлар туралы 1970 жылғы N 133 конвенцияға (қосымша ережелер) қосылу жоспарланып отыр.   
      Теңiз флотының даму келешегі үшiн Жүктердi теңiзбен тасымалдау туралы 1978 жылғы (Гамбург 1978 жылғы 6-31 наурыз) БҰҰ конвенциясына қосылу қажет.   
      Сондай-ақ теңiз кеме қатынасын дамыту үшiн бiрқатар үкiметаралық мәселелердi жоғарғы деңгейде шешу қажет:   
      1) Каспий жағалауындағы барлық мемлекеттердiң Каспий теңiзiнiң мәртебесi туралы шешiмiн қабылдау;   
      2) Каспий теңiзiнiң мәртебесі туралы шешiмнiң жоқтығы Ресей Федерациясымен Сауда мақсатындағы теңiз кеме қатынастары туралы келiсiмге қол қоюға мүмкiндiк бермейдi;   
      3) негiзгi нормативтiк кесiм - "Сауда мақсатында теңiзде жүзу туралы" Қазақстан Республикасының Заңын қабылдау.   
   
                       10. ҚОРШАҒАН ОРТА ЖӘНЕ ЖYКТЕР МЕН   
                       ЖОЛАУШЫЛАР ТАСЫМАЛДАУ ҚАУIПСIЗДIГI   
   
      Қазiргi уақытта су көлiгi кәсiпорындарында қоршаған ортаны қорғауды басқарудың бiрiккен нысаны жоқ.   
      Экология саласында құқықтық негіздi сақтау мақсатында су көлiгi кәсiпорындарында экология жөнiндегі заңнамалардың сақталуын қамтамасыз етуге жәрдемдесетiн және қоршаған ортаны қорғау жөнiндегi жұмыстардың жақсаруына бағыттайтын экологиялық бағдарлама әзiрлеу қажет.   
      Әрбiр кәсiпорында ауаның, судың ластануы, қалдықтардың бар болуы

бойынша шектеулi рұқсат етiлген нормативтерге сәйкестiгiн бiлдiретiн

мәлiметтерi бар экологиялық төлқұжаттар құрастырылу тиiс.

     Жыл бойына ұдайы атмосфераға және суға шығарымдардың жай-күйiне

мониторинг жүргiзу және нақты мәлiметтер бойынша, оны есептелген

мәлiметтермен салыстыра отырып, талдау жасау қажет.

     Теңiзде жүзу қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету мақсатында Каспий теңiзiнде

гидрографиялық қызмет құру қажет.

                   11. ҚАЗАҚСТАНДА САУДА МАҚСАТЫНДА ТЕҢIЗДЕ

                              ЖYЗУДIҢ ДАМУЫН ТАЛДАУ

     1. Күштi тұстары:

     1) Үкiметтiң сауда мақсатында теңiзде жүзудiң дамуын қолдауы;

     2) халықаралық келiсiмдер мен конвенцияларға қосылуы;

     3) Қазақстан Республикасының географиялық жағдайының сауда мақсатында

теңiзде жүзуді дамыту үшiн тиiмдiлiгi;

     4) балама көлiк дәлiздерiн дамыту;

     5) транзиттiк жүк ағынын қоса алғанда, тұрақты жүк базасының бар

болуы;

     6) кеме қатынасы инфрақұрылымын жетiлдiру.

     2. Әлсiз тұстары:

     1) сауда мақсатында теңiзде жүзудi дамытудың мемлекеттiк

бағдарламасының жоқтығы;

     2) сауда мақсатында теңiзде жүзудiң даму талаптарына жауап беретiн

қаржыландырудың жоқтығы;

     3) сауда мақсатында теңiзде жүзудiң дамуы үшiн бiлiктi мамандардың

жоқтығы;

     4) теңiз көлiгi мамандарын даярлайтын және аттестаттайтын жүйенiң

жоқтығы;

     5) теңiз флоты кемелерiне техникалық қызмет көрсету және жөндеу

базасының жоқтығы.

     3. Мүмкiндiктерi:

     1) халықаралық сауданың өсуiмен бiрге экспорттық-импорттық және

транзиттiк жүк ағынының ұлғаюы;

     2) халықтың жұмыспен қамтамасыз етiлуiнiң әлеуметтiк бағдарламасын

iске асыру;

     3) Қазақстан Республикасының бюджетiне кiрiстер мен салық түсiмдерiн

ұлғайту.

     4. Қатерлер:

     iргелес мемлекеттердiң Каспий теңiзiнiң аймағында сауда мақсатында

теңiзде жүзуді дамытуға белсене қатысуы елеулi бәсекелестiктi тудыруы

мүмкiн.

                           12. КYТIЛЕТIН НӘТИЖЕЛЕР

     Тұжырымдаманың iске асырылуын бағалаудың негiзгi көрсеткiштерi:

     1) ұлттық сауда флотының пайда болуы;

     2) Қазақстан Республикасынан (-на) өнiм экспортының (импортының) өсуi;

     3) экспортқа шығарылатын өнiмнiң құнындағы көлiктiк үлесiнiң

төмендеуi;

     4) Қазақстан Республикасының бюджетiне кiрiстер мен салық түсiмдерiн

ұлғайту болып табылады.

     Тұжырымдаманы іске асыру нәтижесiнде Қазақстанның аумағы арқылы шетел

мемлекеттерiнiң жүктерiн транзиттiк және экспорттық тасымалдау едәуiр

өсетiн болады.

     Инфрақұрылымның дамуы жұмыс орындарының едәуiр санын ұсынып, халықтың

жұмыспен қамтамасыз етiлуiн 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      тонна  2010774,4    1970813,9   39960,5   2347712,6

жүктер

Мұнай және мұнай       тонна  1815334,7    1799713,8   15620,9   2066751,5

өнімдері

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      2322889,9    24822,7  3281505,3  3266062,1  15443,2

жүктер

Мұнай және мұнай       2055898,5      10853    2636612    2636612        0

өнімдері

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   14063,5               21136,2    21136,2        0

қатталған болат          47355,4          0    54607,7    54607,7        0

орамалардағы болат      128504,5          0   327926,7   327926,7        0

құбырлар                  1896,4          0     2107,4     2065,8     41,6

металл сынықтары         25923,8          0    29390,5    29390,5        0

Астық                     7581,6          0     5931,4     5931,4        0

Өзгелер:   Барлығы:      24026,6    13969,7    38449,4    23047,8  15401,6

С.і. қорғасын

концентраты                    0     7119,1     8679,5          0   8679,5

ағаш                         308          0         45         45        0

Жарылғыш заттар           1664,7          0        345        345        0

Жабдықтар                  405,3     1462,5       1860        495     1365

Тасымал құралдары           1614     2442,9         30          0       30

асбест                      8728          0     5945,1     5945,1        0

кокс                      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