

Егемен Қазақстан

ПОРТ



Тарихына үнілсек, ежелгі шежірелерде тұнық бассейн, мұхит шығанағы, бірде көл, бірде теңіз деп сипатталатын Каспий – әр дәуірде қырықтан астам атауларға ие болып, жағасында адамзат тарихындағы түрлі тайпаларға қатысты шежірелі оқиғалар өрбіген алып су айдыны. Милетский, Геродот, Аристотель, Эратосфен, Страбон сынды тарихшылар мен ғалымдар, географтар қаламынан, Македонский секілді қолбасшының назарынан қағыс қалмаған теңіздің географиялық орналасуы, барыс-келіс, тасымал-өткізгіштік мүмкіндігі талай саяхатшылар мен зерттеушілерге ертерек ес жиғызды. Теңізге персиялықтар қызығушылықпен қол созса, князь Игорь, Романовтар династиясы, Иван Грозный тұстарында Ресей елі белсендірек қимылдап, теңіз үстін шиырлай бастады. Мұндай атой салудан Степан Разин жасақтары да тыс қалған жоқ. Ақыры Ресей елі зерттеу-зерделеу үшін ғана емес,

1667 жылы алғашқы әскери мақсаттағы кемесін суға түсіріп үлгерді. I Петр жалғастырған сәтті әрекеттер нәтижесінде теңіздің біраз бөлігінде аталмыш мемлекеттің үстемдігі артты. 1742 жылы кемесін теңізге түсірген Иран шахы Нәдір мен Ресей арасындағы түрлі қиындықтар нәтижесінде ақыры екі елдің келісімі орнықты, осы кезендердің өзі Каспий теңізінің болашағын тану, халықаралық мәртебесін белгілеу қажеттігін аңғартты. Ал теңіз бетінен шелпек пішіндес май дақтарының көрініп, оның түбіне шөккен орасан байлықтың белгілі болуы – Каспийдің маңызын бұрынғысынан да зорайта түсті.

ТЕҢІЗ. Бүгінде Каспий Кеңес Одағының ыдырауына байланысты жағасында бірнеше тәуелсіз мемлекеттер танылған теңіз. Еуропа мен Азия құрлықтарының арасынан ойып тұрып орын тепкен су айдынының нарықтық экономика заманында әлеуеті айрықша маңызға ие. Кезінде бір одақ құрамында балық пен мұнай тасымалдауға, өнеркәсіп орталықтарының құрылуына орай, сондайақ, қорғаныс қауіпсіздігін нығайту мақсатында өркендеген кеме қатынасы егемен елдердің өзіндік мүддесі жолында қайта құрылымдауды бастан кешуде. Қазір Каспий жағасында орналасқан Иран, Ресей, Әзербайжан, Түрікменстан порттары арасында Қазақстанның Ақтау порты айрықша аталады. Ол кеме тоқтап, жүк тиеліп-түсірілетін көп порттың бірі емес, зор әлеуетке ие көлемді де көшбасшы бекет, тоғыз жолдың торабы, қос құрлықтың танабы дерлік дәліз. Ауданы 390 мың шаршы, жағалау ұзындығы 7 мың шаршы шақырымды құрайтын, тереңдігі кей жерлерде 1025 метр ге дейін жететін теңіздің шартты түрде 28-29 пайызы Қазақстанның, 16 пайызы Ресейдің, 21 пайызы Түрікменстанның, 14 пайызы Иранның және 20 пайызы Әзербайжанның үлесіне тиеді. Қазақстандық үлесті жағалау сызығы бойынша есептегенде ол 2340 шақырым шамасындағы жер. Атақты «Ұлы Жібек жолының» сүрлеуі қалған Маңғыстауда далалық автокөлік және теміржолдардың, мұнай мен газ тасымалдаған құбырлардың, күнге таласа зымыраған аққанат ұшақтардың сапарын толықтырып, бағытын байыта түскен қатынас түрінің бірі осы теңіз арқылы қалыптасты. Бұл ұлы сапар Ақтау халықаралық теңіз-сауда порты табалдырығынан басталады. Содан әрі әлемге қақпа ашылды дей беріңіз...

ҚАҚПА. Ақтау портының тарихы өткен ғасырдан бас тау алады. Сол кездегі қоғамдық-саяси жағдайға байланысты уран өнеркәсібін дамытудың күн тәртібінде тұруы кеңестік білгір ғалымдарды осы қазба байлықты іздеу жұмысына жұмылдырды. Осы мақсатпен арнайы бір топ Маңғыстау өңіріне кеп қосын тікті. Зерттеулер нәтижесінде өлкеде мұнай және уранның өндіріле бастауы оны тасымалдау үшін іргедегі теңіз жолының тиімділігін ұқтырды. Содан кейін 1963 жылы айдаладағы теңіз толқыны аласұрған кең мүйіс, теңіздің шығыс жағалауынан порттың негізі салынды. Ақтау қаласының іргетасы қалануы, өнеркәсіптің дамуы, тұрғындардың көбеюі ауыз су мен электр энергиясына деген сұранысты арттыратыны белгілі. Өңірді энергия мен, ауыз сумен қамтамасыз ету үшін Қазақстан мен Одақ түгілі әлемде тұңғыш рет су тұшытатын бірден-бір атомдық қондырғы БН-350 реакторы 1973 жылы Ақтау қаласына орнатылды. Көз ілеспес жылдамдықтағы шапшаң нейтронмен жұмыс істеуге негізделген аталмыш реактор тәулігіне 120-150 мың текше метр көлемінде теңіз суын тұшытатын қуаттылықпен жұмыс жасады. Теңіз жағасындағы даланың игеріліп, онда қала бой көтеріп, теңіз суы тұшытылып кәдеге жаратыла бастауының барлығында Ақтау порты үлкен қызмет атқарды. Өзі де кеше ғана іске қосылған, бас толқын тосқысымен оған қосымша шағын толқын тосқысы бар, құрғақ жүктерге арналған төрт айлаққа ие порт тұтастай бір өңірдің, бір қаланың тағдыртұрмысында белсенділікке ие болды. 1969-1986 жылдар аралығында Ақтау портында тағы да төрт мұнай құю айлағы мен паром кешені іске қосылды. Өйткені, КСРО-ның Ақтау порты арқылы тасымалдайтын жүк көлемі артты. 80-ші жылдары аталмыш порттан танкерлерге құйылып теңіздің арғы бетіне асқан мұнай көлемі жылына 7 млн. тоннаға дейін жетсе, су көліктеріне тиелген тең-тең құрғақ

жүктің көлемі жылына 300 мың тоннаға жуықтаған. Шағын да болса қалыптасып, маңына мамандарды топтастырып, жұмысын жүйелендіре алған порт 90-шы жылдар басталысымен біраз тоқырап қалды. Жағдай айтпаса да түсінікті. Кешеге дейін жүріс-тұрыс, қимыл-қозғалыс тетіктерін Мәскеу басқарып келген порттың шығырын шырк айналдыра үйіру басқа тағдыры ұқсас көршілеріміз тәрізді біздің еліміз үшін де қапелімде оңай болған жоқ. Араға 3-4 жыл салып барып порт тамырында бұлқыныс белгі берді. Себебі, «үлкен үйге не керек болса, кіші үйге де сол керек» дегендей, азат ел ретінде өз түндігін өзі серпи ашқан Қазақстан түтінін түзеп, асын қамдау қарекетіне кірісті. Барын пайдаға жаратудың жолын күйттеді. 1995 жылы порт арқылы экспортталатын металл көлемін арттырды, Құлсарыдағы «Теңізшевройл» бірлескен кәсіпорны өндіретін мұнайды теңіз арқылы тасымалдау көлемі де ұлғайды. Осы ахуалдар тірлігіне қозғау берген портқа Үкіметіміз назар аударып, «Ақтау халықаралық теңіз сауда порты» акционерлік қоғамы негізінде мемлекеттік кәсіпорын ретінде құрылды. Араға тағы бір 3-4 жыл салып, яғни, 1999 жыл Ақтау теңіз порты үшін қайта жаңғыру кезеңінің басталуы болды. Порт қуатын арттыруға арналған жобалар жүзеге асырылып, инфрақұрылым мен басқару құрылымдары жағынан жаңарту жұмыстары жолға қойылды. Ел Үкіметі Еуропалық Қайта құру және Даму банкімен қамтылған несиеге портты қайта құру және дамыту бағдарламасын жүзеге асырды.

АЙЛАҚ. Мемлекет басшысы Нұрсұлтан Назарбаевтың қатысуымен қайта құрылған Ақтау порты, нақтырақ айтсақ егемен Қазақстанның мұнай және мұнай өнімдерін, әртүрлі құрғақ жүктерді халықаралық деңгейде тасымалдайтын жалғыз теңіз порты өз тұсауын кескені есте. Қайта құрудан соң кәрі түбек Маңғыстаудағы қарт Каспийдің жағасында тәуелсіз Қазақстанның айбынды порты жаңа қарқынмен жұмысқа кірісті. Теңіз жағалауындағы Ресейдің Махачкала, Оля, Астрахань, Иранның Горган, Әзербайжанның Баку, Түрікменстанның Түрікменбашы секілді 14 портқа өздерімен тең дәрежеде, қоян-қолтық жұмыс жасай алатын әлеуетін танытты. Жүк сақтайтын 50 мың шаршы метрден астам ашық алаңдары, 6 мың шаршы метрлік жабық қоймасы бар, контейнерлер паркі бар көп мақсатты терминалға айналған порттың өндірістік мүмкіндіктерін нығайтумен бірге, заманауи жаңа технологияларды енгізу, менеджмент-маркетинг жүйесі жұмысын арттыру, басқару жүйесін және есептерді автоматтандыру, жүк айналымының статистикасын жаңаша жүргізу, қызметкерлердің біліктілігін жетілдіру, құжаттарды ресімдеу мен тұтынушыларға көрсетілетін қызмет қолжетімділігін оңтайландыру бағытындағы жұмыстар қолға алынды. Сонымен қатар порт құрамына жүктерді өңдейтін үш әмбебап аймақ, астық экспорттайтын, ауыр жүктерді таситын және кеме өңдейтін аймақтар қосылды. Паромдарға вагондар қатынасын жолға қойған паром кешені, бір мезгілде 4 танкерді босата алатын осынша мұнай құю аймақтары мен жүктерді ауыстырып тиейтін құралдары жаңарды. Бұлар Ақтау порты үшін барынша қажетті, уақыт талап етіп тұрған жаңғыру-жаңартулар болатын. Қытай, Ресей, Батыс және Шығыс Еуропа елдері секілді әлем нарығына қатысушы ай мүйізді алыптардың ортасында орналасқан Қазақстан порт арқылы келер экономикалық пайданы кері қағып несі бар?! Каспий теңізі арқылы Қара теңіз бен Жерорта теңізіне, Балтық бассейндеріне, Парсы шығанағына, Оңтүстік-Шығыс Азия елдерінің порттарына шығуға мүмкіндік беретін ТРАСЕКА және «Солтүстік-Оңтүстік» халықаралық көлік дәліздерінің құрамдас бөлігі ретінде Ақтау порты транзиттік-көліктік үлкен әлеуетке ие екені белгілі. Таратыңқырап айтсақ, порт өз өткізгіштігі арқасында қазір төрт тарапты – Оңтүстік-Солтүстік, Шығыс-Батысты байланыстыру мүмкіндігін қамтамасыз етуде, Қара теңіз, Волга, Волга-Дон, Беломор-Балтық каналы арқылы, Иран бағыты бойынша өтетін Еуропа-Азия көлік дәлізінің өтінде тұр, сондай-ақ Әзербайжан мен Грузия порттары бағытына да қатысады. Каспийдегі жалпы жүк көлемінің 30 пайызын өткізетін Қазақстан портынан жылына ондаған миллиард АҚШ долларын құрайтын жүк айналады. Қазіргі таңда жылына шамамен 16 млн. тонна транзиттік жүк тасымалданып тұрған Ақтау порты жыл ішінде елімізге 1 миллиард АҚШ доллары көлемінде кіріс келтіреді екен. Кемелер мен танкерлерге тиелген

жүктер Ақтаудан бірнеше бағытқа – Иранның Амирабад, Анзали, Ноушахр, Нека порттарына, Ресей Федерациясының Оля, Махачкала, Астрахань, Әзербайжанның Баку және Түрікменстанның Түрікменбашы порттарына жеткізіледі. Сондай-ақ, Ақтау-Баку, АқтауОля, Ақтау-Анзали тараптары бойынша паромдық желілер жүйелі жұмыс істейді. Ал Ақтау портына келіп түскен жүктер теміржол, автокөлік жолдары арқылы Шығыс елдеріне, Сібірге жеткізіледі.

ЖАҢҒЫРУ. Ақтау портының әлеуеті де, көлемі де, ондағы қажетті құрылымдар мен құралдар саны да жыл сайын ұлғайып келеді. Қазақстандық порттың жұмыс сапасы мен тасымалдау әлеуетін арттыру, бәсекеге қабілеттілігін ұлғайтып, жүк тасымалдаудағы көшбасшылық орнын сақтап қалу үшін жұмыстар үздіксіз жүргізілуде. Бұл бағыттағы жұмыстар санатында алдымен Мемлекет басшысының индустриялық-инновациялық даму стратегиясы мен 2003-2015 жылдарға арналған еліміздің көліктік стратегиясын, Теңіз көлігін дамыту бағдарламасын басшылыққа алған порттағы инфрақұрылымдық-инвестициялық жоба – «Ақтау халықаралық теңіз-сауда портын солтүстік бағытқа кеңейту» жобасын атауға болады. Жер телімінен 22 гектар жер, су қорынан 25 гектар қаралған, жүзеге асырылуы мен жасалатын жұмыстар легі үш кезеңге бөлінген жобаның алғашқы кезеңі аяқталып, қорғаныш гидроимараттары – мол және толқын тосқы пайдалануға берілді. Қазір екінші кезең – теңіз түбін тереңдету жұмыстары жүргізілуде. Ал үшінші кезеңнің еншісінде үш құрғақ жүк айлағының құрылысы бар. Олар жобалық қуаттылығы жылына 2,5 млн. тонна болатын бір астық және екі әмбебап айлақ болмақ. Бұл нысандар 2015 жылы аяқталып, іске қосылады деп күтілуде. Қуаты жылына 1,5 млн. тонна мұнай айлағын салу, қуаты жылына 500 мың тонналық құрғақ жүктер айлағын қайта құру Ақтау порты көкжиегін кеңейте түспек. Әрбір істен белгілі бір нәтиже күтіледі, Ақтау портын солтүстік бағытта кеңейту жобасының толық жүзеге асырылуы мұнда жылына 5 млн. тоннадан аса құрғақ жүкті ауыстырып тиеуге мүмкіндік береді, порттың жалпы өткізгіштік әлеуеті 12,5 млн. тоннадан 16 млн. тоннаға дейін жетеді деген болжам бар. Жалпы, болашақты бағамдап, бағыт пен жүктемені болжай әрекет ету қажет-ақ. Осы орайда еліміздің көлік ұйымдарын бірегей логистикалық тізбекке біріктіру арқылы икемділікті арттырып, дүниежүзілік көліктер желісін тартуға мүмкіндік беретін, сонымен қатар порттағы кеме қатынастарымен бірге теміржол жүйесіндегі көліктердің жұмысын ұтымды үйлестіре алатын, жүк ағымдарын реттестіріп, табысты арттырып, бәсекелестікке төтеп беруге шыңдайтын мультимодалды хабтың құрылуынан порт өміріне өзгерістер енеді деп күтіледі. Қазір «Ақтау халықаралық теңіз-сауда порты» ҰК» АҚның жалғыз акционері «Самұрық-Қазына» ҰӘҚ» АҚ порт активтерін «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ-ның басқаруына берген. Маңғыстау облысында «Ақтау халықаралық теңіз-сауда портымен» бірге Құрық теңіз порты, Өзбекстанмен шекарадағы Ақжігіт, Түрікменстанмен шекарадағы Фетисов көлік тораптары желісінде Каспий маңы халықаралық көлік-логистикалық орталықтар жүйесін қалыптастыруға мүмкіндік береді. Ал бұл өз кезегінде Қазақстанның Шан хай ынтымақтастық ұйымы, Еуразиялық экономикалық қауымдастық, Дүниежүзілік сау да ұйымына кең көлемде қатысуына жағдай жасамақ. Мультимодалдық оператордың пайда болуы тасымалданатын жүктерге қатысты біраз мәселелерге оң ықпал ететін болады, олардың ішінде жүктерді жеткізудің мерзімі мен құнында, тариф мәселесінде жаңалықтар енгізу жоспарланған.

БАЛАМА. «Ақтау халықаралық-теңіз сауда» портының жүк тасымалдау, қабылдау үдесіндегі бүгінге дейін атқарған және болашақта атқарылатын бағыттары туралы теңіздің түбіне сүңгігендей тереңірек, теңіз айдынына малтығандай кеңірек баян дау толастамасы анық. Өйткені, ол маңыздылығын жо ғалтпайтын әңгіме, қайта күннен-күнге жаңарып, толысып, әрбір жылдардан жаңалықтар күткен тола ғай да телегей тақырып. Бірақ, аталмыш порт – кеме қабылдау мен теңіз ісінің қауіпсіздік талаптарына сәйкес келетін басқару жүйесінің халықаралық стандарттары (ИСО 9001) бойынша жұмыс жасайтын Қазақстанның бәсекеге қабілетті сауда порты – жалғыз. Біз осы жалғызды місе тұтамыз ба, әлде теңіз жағасында тағы да порттарды түлету мүмкіндіктері бар ма?

Бұл орайда тілге оралатыны Құрық, Баутино порттары. Бірақ, олар әзірге Ақтау порты секілді сауда-саттық шаруасымен шартараптан келіп тоқтаған кемелерді қабылдап, осынша кемелерді қиырларға аттандырып салып тұратын халықаралық дәрежедегі теңіз-сауда порты емес, бұл екеуі Каспий теңізінің қазақстандық секторында жұмыс жасайтын, әсіресе мұнай өндіретін компаниялардың қызметін қамтамасыз етуге бағытталған каботаждық тасымалдауларды жүзеге асырады.

Қарақия ауданындағы Құрық порты Ақтау қаласынан 70 шақырым қашықтықта. Ұзындығы 30-32 шақырымға созылатын Бекович-Черкасск шығанағындағы Құмды, Жыланды мүйістерінің арасындағы Құрық портының географиялық орналасуы мен қолайлы климаттық ахуалы оның келешегіне көп сенім ұялатады. Ірі су көліктері келуі үшін теңіз жағасындағы судың тереңдігі 22 метрден кем болмауы тиіс болса, Құрықта жаға тереңдігі 23 метрге жетеді. Бұл осы жағада 40-60 мың тонналық ірі танкерлерді қабылдауға болады деген сөз. Құрық порты болашақтағы алып орталықтардың бірі болады деп күтілуде.

Кезінде мұнай және құрғақ жүктердің паромы, мұнай терминалы, кеме жөндеу және жасау зауыттары, теңіздегі операцияларды қолдау базасы, мұнайгаз зауыты, мұнай-химия кәсіпорны салынатындығы айтылған. Қазіргі таңда кеме жөндеу және жасау зауыттарына қатысты жоба мен Боржақты-Ерсай теміржолын салу жобасы, сондай-ақ теңіз операцияларын қолдау жобалары басымдыққа ие.

Ал Каспий теңізінің Түпқараған шығанағын дағы Баутино портының қазіргі қызметі – мұнай өндіруші және оларға қызмет көрсетуші компанияларға құрылыстар, құрылыс материалдары, жанар-жағар майлар мен өзге де қажетті жабдықтарды тасымалдау. 1887 жылы әуелі пристань болып құрылып, кейін теңіз агенттігі болған аймақ 1960 жылы ғана порт атауына ие болды. Онда да 3-ші дәрежелі. Қызметі – мұнай кені игеріле бастаған жартыаралға тас, шебін, ағаш, көмір түрлерін, сондай-ақ мұнайшыларға азықтүлік, құрал-жабдық, киім-кешек тасу. Кешеге дейін негізі жүк ретінде ұлутастарды тасымалдаған порт жұмысы аталмыш материалға сұраныстың азаюына байланысты кібіртіктеп қалды. Алайда порт орын тепкен шығанақтың солтүстік және оңтүстік кенді, яғни мұнай-газ аймақтарының ортасында орналасуы, теңіздің орталық аудандарында болжанған осындай кен орындарының да шығанаққа жақын болуы Баутино портының болашақ әлеуетінен хабар береді. Қазір «Ақтау халықаралық теңіз-сауда портының» құрамына жүк аймағы ретінде кіретін Баутино порты аумағында бірнеше компаниялар қызмет етуде.

2008 жылы порттың оңтүстік бөлігіне жөндеу жүргізу үшін қаржы бөлініп, 2012 жылдың соңы мен 2013 жылдың басында порт инфрақұрылымын жабдықтау аяқталды. Биылғы жылы шаруашылық ғимараты, тексеріп-өткізу пункті және қоймасы бар өндірістік кешен пайдалануға берілді. Кран жолдары мен жүк сақтау аймағының жолдары кеңейтіліп, ауыр салмақтағы жүктерді көтеретін АНС-500 краны сатып алынды. Бұған дейін жылына 25 мың тонна қуаттылықпен жұмыс істеп келген порттың енді осынша мерзімде 150-200 мың тонна өнімділікпен жұмыс істеу мүмкіндігі бар. Мұнда бұдан оншақты жыл бұрын жылына небары 9 мың тонна жүк тасылған болса, көрсеткіш 2012 жылы 55 мың тоннаға жетті. Алаңда құрылыс жұмыстарының жүруіне байланысты өткен жылы жүк тасымалдауға қатысты жоспарланған меже орындалмай қалған, алайда, 6 млн. теңге көлемінде кіріс кіріпті. Қазір портта 39 адам жұмыспен қамтылған. Негізі бұл екі портта түрлі жобалардың жүзеге асырылуы Қашаған кен орнының игерілуіне қатысты болмақ.

Бұлардан басқа теңіздегі операцияларды жағадан қолдайтын Сартас атты мүйіс бар. Сартастың экономикалық мүмкіндігін кәдеге жарату үшін мұнда құрылыс жұмыстары 2006 жылы басталған. Сартас мүйісінде 730 метрге жуық қашықтықта төсем төселіп, жүк түсіру платформасы, Ақтаудан Қаламқас кенорына апаратын жолға жалғайтын 33 шақырымдық автожол, жоғары кернеулі электр желісі тартылып, 2 млн.

тонна сыйымдылықтағы қатты жүктерді және кен өнімдерін сақтайтын қойма, сондай-ақ вахталық ауыл, жанар-жағар май бекеттері, тікұшақ қонатын алаңы болады.

Қажетіне қарай теңіз түбін тереңдету, инфрақұрылымдық әлеуетін арттыру, өзге де маңызды жобалар мен жұмыстар жалғасын таба беретін болса, Баутино және Құрық портының ел ырысын еселеп, Қазақстанның көлік-логистикалық белсенділігін бекемдей түсетін порттар болып шығатыны анық.

КӨКЖИЕК. Қазақстандық порттан негізінен мұнай, металл, астық, паромдар және басқа да жүктер тиеледі. Таяу келешекте бұл жүктермен бірге Қытайдың, Ресейдің Орал өңірі мен Парсы шығанағындағы елдердің транзиттік жүктері тасымалданбақ. Ақтау портының қолданысқа қолайлылығы деп білуіміз керек, қазірдің өзінде паром жүктерінің көлемі ұдайы өсіп келеді. Сөзімізді дәлелдеу үшін уақыттың көрсеткіштеріне сүйенуге тиіспіз. 2013 жылы 1 млн. 978 мың тонна паром жүгін өңдеген порт 2012 жылы одан 28,5 пайызға кем қызмет еткен болатын. Қазір басшылық алдын да мұнда 2020 жылға таман транзиттік жүк ағымын қазіргіден 10 есеге арттырып, 170 млн. тоннаға жеткізу міндеті тұр. Жетіген-Қорғас, Өзен-Түрік менстан бағытында теміржолдардың салынып, Бейнеу-Жезқазған теміржолы құрылысының қолға алынуы жүк тасымалдаудағы жол қашықтығын қысқартуға, уақытты үнемдеуге мүмкіндік бермек. Өз кезегінде Ақтау теңіз-сауда порты арқылы тасымалданатын жүктердің көлемін арттыратын болады. Көк теңіздің алыс көкжиектері сынды алдына биік мақсат, соны жоспарларды қойған «Ақтау халықаралық теңізсауда порты» бүгінмен біте қайнасып, болашаққа аршынды қадам жасап келеді. Қазіргі тасымалдау көлемін сақтай отырып ұлғайту, кәсіпорынның тиімді және тұрақты қызметін қамтамасыз ету, өндіріс үрдісін толық автоматтандыру, мультимодалдық тасымалдауды дамытуға бағытталған іс-шараларға қатысу кезіндегі жүк ағымын әртараптандыру жұмыстарын қамтамасыз ету бағытындағы жұмыстарын үйлестіре жүргізіп келеді.

Ең алғаш Ақтау портынан 1966 жылы қазақстандық мұнайды тиіп жолға шыққан «Джабрайл» танкерінің судағы ізімен қазір жүздеген кемелер қалқи жүзуде. Жылына мың даған кемелерді қабылдау мүмкіндігі бар Ақтау портынан тасылатын мұнайдың 50 пайыздан астамын «Қазтеңізкөлікфлоты» Ұлттық теңіз кеме қатынасы компаниясы танкерлері тасуда. Қазақстанның меншікті құрғақ жүк флотын құру мақсатында өткен жылы Каспий теңізінде жүктерді тасу үшін екі жүк кемесі сатып алынды. Елбасы атауымен бірі қазақ даласының қасиетті өңірлерінің бірі – Түркістанның, екіншісі Алаштың пірі – Бекет атаның есімдерін иеленген қос кеме жуырда алғашқы сапарларына аттанды.

Каспий теңізі аумағында экспорттық және транзиттік жүк ағымдарына қызмет көрсету бойынша жетекші ұстанымдарды жеңіп алу мен сақтауды стратегиялық мақсаты еткен, еліміздің су көлігі жүйесінің дүниежүзілік көлік жүйесіне интеграциясын қамтамасыз ету, Ақтау портын тартымды топ ретінде қалыптастыру және оның стратегиялық рөлін күшейту, баламалы көлік бағыттарын дамытуды міндет еткен «Ақтау халықаралық-теңіз сауда порты» қазір Тәуелсіз елдің теңіз қақпасы ретінде әлемге танылды.

Ақшулан асау толқындары аспанға ұмтылған тентек теңіз бетіндегі Көк байрақты кемелердің сәтті сапары үзілмесін. Көк теңіз. Көк байрақ. Көк аспан. Біз баратын сапардың кеңістік көлемі көкжиектей шексіздікке ұласқай!

Жанболат АУПБАЕВ
Гүлайым ШЫНТЕМІРҚЫЗЫ