

Каспий бассейніндегі теңіз порттарының қызмет етуінің қазақстандық және халықаралық тәжірибесі

Шодыраева Ш.К.

Автор, давая понятия об основах функционирования отдельных портов Каспийского бассейна, останавливается на моделях управления морскими портами в соответствии с международной практикой и дает анализ их преимуществ и недостаткам, определяет хозяйственно-экономические связи основных производственных разделов.

The author gave the general conception of being in use the proper ports, in the Caspian Sea and he appointed, they are the main industrial agriculture sea transport in the economical side of, Kazakhstan, also, he explained the advantages and disadvantages of managing the port models are corresponding.

Порт қызметтерінің әлемдік тәжірибесін талдау кезінде көптеген елдерде мемлекет трапынан портқа деген үлкен назардың ауып отырғандығын байқауға болады. Сингапур, Гонконг, Нидерланды, Белгия және т.б елдерде порт қызметіне ендіріп отырған инновациялық тиімді жобалар орын алып отыр. Ал дамыған мемлекеттерде порт қызметі ұлттық экономикада аса маңызды, басыңқы сипат алмайды. Бірақ, тауар ағымын тұрақты қамтамасыз етіп отыратын объект ретінде орын алады.

Теңіз порттары қызметінің тиімділігін арттыру мақсатында Қытайдың тәжірибесін назарға алатын болсақ, ол елде арнайы экономикалық аймақ ұғымының орнына баж салығынсыз аймақ ұғымы орын алады. Бұл аймақтың портпен біріккен қызметі моделі ұсынылған. Бұл модельдегі қызметте, яғни баж салығынсыз аймаққа іргелес жатқан порт территориясында арнайы территория бөлінеді. Бұл бөлінген территорияла логистикалық қызметтің, оның ішінде қоймалардың, буып-жинақтайтын, қайта жинақтайтын, таңбалайтын, жинақтап-тарататын қызметтердің дамуына жағдай жасалады. Бұл территорияға айлақтар кірмейді. Бірақ баж салығынсыз жеңілдіктер қолданылады. Бұл аймақтардағы қызметтердің басты мақсаты қосымша құны жоғары операцияларды орындау болып табылады. Демек, қоймадағы жүктің сақталуы, жүктерді өңдеу, шоғырландыру және жинақтау қызметтерін басымды етіп, сервистік қызметті жетілдіру болып табылады.

Жоғарыда келтірілген порт қызметін жетілдіруге қатысты басқару саясатымен қатар, халықаралық тәжірибеге сәйкес теңіз порттарын басқару жөнінде бірнеше модель бар. Жалпыға белгілі келесі 4 модель:

Сервис-порт. Бұл модель монополиялы сипат алады. Порт әкімшілігі порт кешенінің әс-ірекетіне қажетті толыққанды қызмет атқарады. Порткешеніне қатысты барлық активтерді иемденеді, ұстайды, қажетінше жаратады. Порт өкілетті органға бағынады. Аталған модель бойынша Каспий теңізіндегі мемлекеттік – Баку, Махачкала, Түркменбашы және Иранның кейбір порттарының қызметін жатқызамыз. Бұл модельдің артықшылығы портты басқару мен пайдалану мемлекеттік органдар тарапынан жүзеге асырылатындығында. Кемшілігі ретінде келесілерді жатқызуға болады: монополиялық жағдайдың үстем алып, жеке меншік сектордың дамуына шектеу жасау, клиенттердің таңдауының шектеулілігі, жұмыс өнімділігінің нашарлығы және тиімсіздігі.

Тул-порт. Порт әкімшілігі жоғарыда айтылған порт қызметіне ұқсас. Бірақ тиеу-түсіру операцияларын порт әкімшілігінен тәуелсіз жалданған экспедиторларлық ұйымдар жүргізеді және олар міндетті түрде осы қызметке құқы бар порттық қызмет атқаруы тиіс. Порттың территориясындағы барлық инфрақұрылым порттың меншігінде болады. Тиеу-түсіру операцияларын жасайтын ұйымдар порттың жабдықтарын уақытша қолданады.

Орындалатын міндеттерді жіктеп бөлу бұл модельде қиын мәселе. Дегенмен, порт әкімшілігі тиеу жабдықтарын иемденеді, тиеу операцияларының келісім-шартына тиеу-түсіру (стивидорлық) компания жүк иесімен немесе кеме иесімен отырып, келісім-шартта белгіленген міндеттемелерді орындайды, осыған сәйкес стивидорлық компания барлық технологиялық процестерді толық бақылауға ала алмайды.

Бұл модельдің артықшылығы жеке меншік секторлардың технологияларын тарту арқылы басқару қызметі жүзеге асырылады.

Лэндлорд – порт. Бұл модельде қызмет түрлері белгілі бір деңгейде бөлінген. Порт әкімшілігі жер иелерімен реттеуші орган болып табылады. Ал, порттық операциялар тәуелсіз коммерциялық ұйымдармен жүзеге асырылады.

Әкімшілік порттың инфрақұрылымын иемденеді, оның ішінде жер учаскелері кіреді және ол басқа компаниялардың пайдалануына беріледі. Порт территориясындағы барлық салынған құрылыстар мен жабдықтар, жүк терминалдары тәуелсіз компаниялардың құзіретінде болады және операторларға негізгі қорларды жалға беру тетігі орын алады.

Бұл модельдің тиімді жағы мемлекет тарапынан аз қаражат жұмсалынады және бәсекелестік жағдайдан туындаған тиімді, төмен тарифтердің қолданылуы болып табылады. Сонымен, теңіз портының әкімшілігі коммерциялық қызметке араласпайтын реттеуші орган болып табылады.

Лэндлорд-порт моделі көлемді жүк тасқынын тасымалдайтын (жылына 20 млн.тонна және одан жоғары) порттарда қолданылады. Оның басты мақсаты порттық қызметпен айналысатын кәсіпорындар арасында таза бәсекелестік жағдай тудыру.

Тул-порт моделінің қызмет атқаруы Лэндлорд-порт моделіндегі шағын және орта порттардың мұқтаждары үшін бейімделу моделі болып табылады. Ол өз алдына порт қызметін атқаратын кәсіпорындар арасында бәсекелестік жағдайды қамтамасыз ету үшін қызмет атқарады.

Толық жекешелендірілген порт. Порт қызметіне қандай да бір тараптан мемлекеттің араласуы жүрмейді. Порттың активтері, соның ішінде порт кешенінің жері компанияның жеке меншігінде қалып, барлық қызметі мен жалпы даму стратегиясы сол компанияның құзіретінде қалады. Бұл модельдегі тәуекел-порттың жер учаскелері жеке дара мақсатқа сәйкес жұмылдырылмауы мүмкін. Бұндай модель Ұлыбритания мен Жаңа Зеландияда орын алып отыр[1].

Каспий теңізінде порттар мен параход шаруашылығының қазіргі заманауи түрде орналасуы экономикалық және табиғи-географиялық факторлардың әсерінен қалыптасты. Ол белгілі-бір мөлшерде қолданыстағы порттардың қуаттылығын арттыруға әсер етеді. Қазіргі таңда порттарды параход шаруашылығы бойынша бөлу, теңіз көлігінің өндірістік қызметін басқарудың тек өндірістік-экономикалық факторын емес, сонымен қатар әкімшілік-ұйымдастырушылық факторын көрсетеді.

Порттардың қызмет етуіндегі басты ерекшелік өз ресурстарын тиімді пайдалану жағдайында аумақтық-өндірістік кешен қызметінің ақырғы нәтижелерінің оңтайлылығын қамтамасыз етеді. Бұл жерде екі мақсаттың арасында қарама-қайшылық туындайды, жұмыстың жоғары үнемділігіне қол жеткізу мен экономикалық тиімділікті көтеру арасында қайшылықтар туады, бұл мүлікке деген меншіктің арқасында шешіледі. Бірақ, көлік шаруашылығындағы экономикалық субъектілер мен автомобиль көлігі, темір жол көлігі, порт қуаттылығын дамытудағы экономикалық мүдделердің сәйкестігі туралы шешілмеген мәселелер әлі де көп.

Экономикалық тұрғыдан қарағанда теңіз порты еңбек, материалдық және қаржылық ресурстарды тиімді пайдалануда жоғары көлік-экономикалық нәтижелер көрсете отырып, жүктеу жұмыстарының өзіндік құнын төмендету мен рентабельділікті көтеруге қол жеткізу қажет. Порт қызметі аралас көлік түрлерінің техникалық құралдары мен көлік флотын максималды пайдалануға бағытталу қажет. Порт жұмысының ұйымдастырылуы мен технологиясы жүк және жолаушы тасымалы нарығындағы сұраныс пен ұсынысты есепке ала отырып даму қажет.

Теңіз порттары мен шаруашылық субъектілерінің арасындағы стратегиялық мүдделердің тоғысуы тікелей шаруашылық байланыстарын

орнатуға және одақтастықтың жаңа нысандарының пайда болуына, яғни көлік кешеніндегі экономикалық субъектілерімен байланыстың орнауына әкеліп тіреді.

Аталған факторлар жүк және тасымал ағымдарын барынша тез игерудің актуальдылығын көрсетіп отыр. Олай болса, порттың аралас кәсіпорындармен, сондай-ақ басқа да көлік түрлерімен одақтастығы аумақтық-шаруашылық кешенді көлікпен қамтамасыз етудің кешенді бағдарламасы негізінде порттарды дамытудың сатыларын анықтап, бағыттарын таңдау қажет.

Экономикалық және тарихи-географиялық факторлардың қатарына Каспий теңізіне порттар мен кеме жүргізу ісін оң жолға қою қосылып отыр. Бұл белгілі мөлшерде қызмет етуші порттар қуаттылығының өсуі мен жаңа құрылыс бағыттарына әсер етеді. Қазіргі кезде, кеме жүргізу ісі бойынша порттарды бөлуге тек өндірістік-экономикалық факторлар ғана емес, сонымен қатар теңіз көлігінің өндірістік қызметін басқарудың әкімшілік-ұйымдастыру факторлары да әсер етеді.

Мысалға Әзірбайжан Республикасындағы Баку халықаралық теңіз порты Каспийдің батыс жағалауында орналасқан және каспий мұнайын тасымалдаудың шешуші транзиттік орталығы болып табылады. Порт инфрақұрылымы 8 айлақтан тұрады. Жүк айналымының 65 пайызы мұнай және мұнай өнімдерін қайта өңдеуден, 35 пайызы пароммен жүк тасымалы мен негізі жүктерге тиесілі.

Ақтау - Баку учаскесі «ТРАСЕКА» көлік коридорының байланыстырушы буыны болып табылады. 2001 ж қыркүйек айынан бастап Ақтау – Баку – Ақтау бағытында теміржол паромдық қатынасы қызмет ете бастады. Аталған линияда жүк сыйымдылығы 28 темір жол вагоны болатын жол жүру уақыты 18-20 сағаттық «Советтік Дағыстан» типіндегі кеме жүргізіледі, вагондардан басқа паром жолаушыларды да тасымалдайды.

Дюбенди мұнай терминалы Баку портының бір бөлігі болып табылады. Портта 3 шығу айлағы бар мұнай терминалынан, өткізу қабілеттілігі айына 250000 тонна болатын резервуарлық парктен, бір мезгілде 2 танкер тоқтай алатын айлақ майданынан тұрады. Мұнай құбырлары Баку қаласындағы мұнай өңдеуші зауыт пен Грузияға магистральды темір жол арқылы тікелей байланысты қамтамасыз етеді.

Сонымен қатар Ресей Федерациясындағы Астрахань порты каспий аймағындағы ірі порттардың бірі болып саналады. Порт сулары мен порт аумағы Волга-Каспийский каналы мен Волга өзенінің бір бөлігін алып жатыр. Астрахань портында барлығы 21 айлақ бар. Ресей Өкіметі Каспий арқылы паромдық қатынасты пайдаланып Ресей көлік торабы мен Орталық Азия елдерін байланыстыратын және Каспий теңізі мен Қара теңізді Волга-Дон каналы арқылы байланыстырып, Астрахань портын дамыту жолымен

еуроазиялық көлік жүйесі байланыстарын жасау бағытын жоспарлап отыр.

Махачкала сауда порты каспийдегі Ресей порттарының ішіндегі пайдаланылғанына 130 жыл болған ескі порттардың бірі. Порт акваториясында жыл бойы мұз қатпайды. Порттың мұнай базасы 500 мың шаршы метр сыйымдылыққа ие, сондықтан бір мезгілде 100 цистернаға дейін қабылдай алады және Баку-Новороссийск магистралды мұнай құбырымен байланыстырылған. Порттың жүк тиеу қуаттылығы 5 млн тоннаға дейін жетеді, оның 80 пайызы көмірсутек шикізаты. Махачкала порты 12 жаңа айлақтың құрылысын аяқтауға жақын, бұл өз кезегінде порттың жүк айналымын 11 млн тоннаға дейін өсіреді.

Қазіргі кезде Махачкала порты бағытындағы тасымалданатын негізгі жүк көлемі мұнай және мұнай өнімдері. Махачкала портына теміржол паромдық кешен құрылысының аяқталуын ескерсек, онда Ақтау – Махачкала – Ақтау бағытындағы автопаром қатынасын ұйымдастыру мәселесін қолға алу қажет.

Жоғарыда аталған Астрахань, Махачкала және Түркменбасы порттарына қоса Ақтау порты тасымалдау бағыттарына сәйкес шеңберде транзитті жүк ағымдарын тартуда бәсекелес болып отыр.

Ақтау порты «тул-порт» моделі бойынша қызмет атқарып отыр. Қазіргі кезде Ақтау – Анзали бағытындағы автопаром қатынасы жұмыс жасайды. Негізгі жүк номенклатурасы болып астық, кокс, мырыш концентраты, құрылыс материалдары, металл өнімдері табылады.

Нека портында жүк көтергіштігі 4,5 мың т. танкерлерді қабылдай алатын бір айлақ бар. Порттың мұнай терминалында жалпы көлемі 792 мың куб м. мұнай кететін екі резервуар бар. Нека порты қазақстандық мұнай және мұнай өнімдерін SWAP-операциясы шарттарында жөнелту пункті болып табылады.

Амирабад портында (Хазар)негізінен шикі мұнайды өңдеуге мамандандырылған арнайы экономикалық аймақ құрылды. Мұнда мұнай өңдеу комбинатын және мұнай мен мұнай өнімдерін сақтауға арналған үлкен сыйымдылықты ыдыстарды құру жоспарланған.

Түркменбашы портын (Түркменстан) зерттеу мұнай айлақтары бір мезгілде алты танкерді қабылдай алатындығымен сипатталады. «Ро-ро» типті кемелерге қызмет көрсететін айлақ жұмыс жасайды. Айлақ жүктерді кемелерге тиеуге арналған арнайы платформалармен жабдықталған[2].

Каспий бассейніндегі порттар қызметі нарығындағы қалыптасқан жағдай көршілес мемлекеттердің белсенді дамуын, олардың Каспийдегі мемлекеттік бағдарламаларын жүзеге асыруға және бәсекелестікті көтеруге бағытталған инвестициялық бағдарламаларының барлығын куәландырады.

Каспий бассейніндегі жекелеген порттардың даму қарқындары мен сипаттамаларында жүк айналымдарының тарихи қалыптасқан шоғырлануы ерекше маңызға ие.

Қазіргі кезде Ақтау порты оның әрі қарай дамуын қамтамасыз етуші келесі технологиялық мүмкіндіктерге ие көп мақсатты терминал болып табылады:

1. Қазіргі заманға сай порттың жұмысында шешуші буын болып табылатын контейнерлер паркін тиімді басқаруды, жүктерді, соның ішінде ауыр салмақты жүктерді, сенімді сақтауды қамтамасыз етуші үлкен аумақты аудандың барлығы.
2. Реконструкция нәтижесінде портта негізгі және қосалқы жүктерді қабылдауға арналған үш әмбебап аймақ, Ро-Ро типтес кемелерді өңдеу мен астық экспорты мен ауыр салмақты жүктерді жүктейтін бір мезгілде 4 кеме қабылдай алатын жалпы өткізу қабілеті 550 м дейін жететін жаңа аймақ құрылысын пайдалануға берді.
3. Тікелей аралас теміржол-су қатынасындағы кіргізу-шығаруды жүзеге асыруға мүмкіндік беретін теміржол паромдық кешен пайдалануға берілді.
4. Бір мезгілде 22,5 астық өнімдерін сақтай алатын және 1 млн тоннаға дейін өңдеу қуаттылығы жоғары астық терминалы іске қосылды.
5. Сыйымдылығы 12000 тоннаға дейінгі 4 танкерге бір мезгілде қызмет көрсете алатын мүмкіндігі бар 4 аймақ қызмет көрсетеді.
6. Контейнерлеріндегі жүктер мен негізгі жүктерді, сусымалы жүктерді тиеуге мүмкіндік беретін барлық құрылыстарды жаңартты.

Ақтау порты мұнай өнімдері мен құрғақ жүктерді өңдеуге қызмет ететін көп мақсатты терминалдарға ие бола отырып дамығын инфрақұрылымы бар порт болып есептеледі. Портқа келіп тұрған автомобиль жолдары бар, сондай-ақ барлық жүктеу жұмыстары кешеніне сай келетін порт аумағында ішкі жолдардың дамыған торабы болып табылатын теміржолдар жүргізілген. Мұнай аймақтарына инфрақұрылымға сәйкес 4 мұнай базасынан келіп тұрған құбыр желісі тартылған. Портқа тікелей жақын қашықтықта Ақтау қаласы, 30 км қашықтықта аэропорт орналасқан. Портта барлық байланыстар мен өмірді қамтамасыз ету жүйелері, навигациялық құрылыстар жүйесі, шекаралық, кедендік, экологиялық және басқа да қызмет көрсету жүйелерімен қамтылған. Порттың дамуы дәстүрлі түрде қорғаныс құрылыстарымен қамтылған аймақтар құру, қазіргі инфрақұрылымды кеңейту жолымен өткізу қабілеттілігін ұлғайту шараларын қамтиды[3].

Ақтау порты Маңғышлақ түбегінің оңтүстік бөлігінде Каспий теңізінің шығыс жағалауында орналасқан. Портқа жақын жерде және портта теңіз су асты жері негізінен сазды топырақтан тұрады. Құм топырақ сирек кездеседі және аз аумақты алады. Ақтау метеостанциялары портқа жақын жерде орналасқан.

Бүгінгі күні Ақтау порты кеме қабылдау мен теңіз ісінің қауіпсіздік талаптарына сәйкес келетін басқару жүйесінің халықаралық стандарттары (ИСО 9001) бойынша жұмыс жасайтын Қазақстанның жалғыз бәсекелестік қабілеті бар сауда порты борлып табылады. Порт территориясында арнайы экономикалық аймақ шеңберінде арнайы режим бекітілген. Қалыптасқан жүтер базасын негізінен экспорттық жүктер (мұнай, темір өнімдері, дәнді дақылдар) құрайды. Батыс Қазақстанның экспорттық және транзиттік потенциалы жоғары. Қазіргі кезде Ақтау порты арқылы Қытайдан Кавказ елдеріне, Парсы шығанағы елдерінен Орталық Азия елдеріне, Ресейден Иранға, Орталық Азиядан Ресейге, әрі қарай Солтүстік Еуропаға бағытталған белгілі-бір көлемдегі жүк тасымалдары орын алып отыр. Порттағы транзиттік жүк көлемі халықаралық көлік коридорлары шеңберінде ғана ұлғайып қоймай, Қазақстан Республикасының көлік ұйымдарының көрші елдермен жасасқан келісім-шарттарының негізінде де ұлғайады. Қызмет жасап тұрған құрғақ жүк терминалдарының 90 пайызға, мұнай құю терминалдарының 80 пайызға жұмыс атқарып тұрғандығын айта кету керек. Жұмыс жасап тұрған терминалдардан солтүстік бағытында жүк тиеу-түсіру базаларын құру арқылы жаңа айлақ құруға болашағы бар территория белгіленген.

Баутино порты Түпқараған шығанағында орналасқан. Соңғы кезге дейін Баутино порты жұмыс жасаған негізгі жүк болып жергілікті карьерлерден өндірілген ұлутас табылады.

Каспий шельфін игеруге байланысты порт инфрақұрылымын қайта құру қажеттілігі туындады. Айлақ толық пайдаланылып отырған жоқ. Оның территориясын батқан кемелерден тазарту және теңіз суын тереңдету жұмыстарын жүргізу керек. Портта эксплуатациялық қызметтерінің көлемі жоқ.

Баутино жүк ауданы Түпқараған шығанағының батыс жағалауында орналасқан, «Ақтау теңіз сауда порты» РМК филиалы болып табылады. Қазіргі кезде Баутино портының айлағы мен территориясы кемелер тұрағы ретінде, қысқы мезгілде техникалық қызмет көрсетуге және навигация мерзімінде кемелермен жабдықтаушы жүктерді өндеге қолданылады [4].

Сонымен, Түпқараған шығанағының батыс және оңтүстік бөлігінде орналасқан порт инфрақұрылымы моральды тозған, кей жерде бұзылған. Алайда, шығыс бөлігімен бірге алғанда халықаралық техникалық және экологиялық стандарттарға сай Қазақстан Республикасының порттық инфрақұрылымдарын дамыту және теңіз операцияларын қолдау базасын құруға барлық мүмкіндіктерге ие.

Құрық порты Қазақстанның көп үміт артатын порты болып есептеледі. Оның бір себебі ыңғайлы географиялық орналасуы мен климаттық сипаттамалары. Құрық порты Александр Бекович-Черкасов шығанағында Құмды мен Жыланды мүйістерінің арасында орналасқан. Шығанақтың

ұзындығы 30-32 км. Ауа райы жылы. Мұз тек желтоқсанның ортасынан ақпанның ортасына дейін қатып, орташа 60 календарлық күнді құрайды. Толық мұздың қатуы 5-6 жылда бір рет кездесіп, мұз қалыңдығы көп болғанда 40 см-ден аспайды.

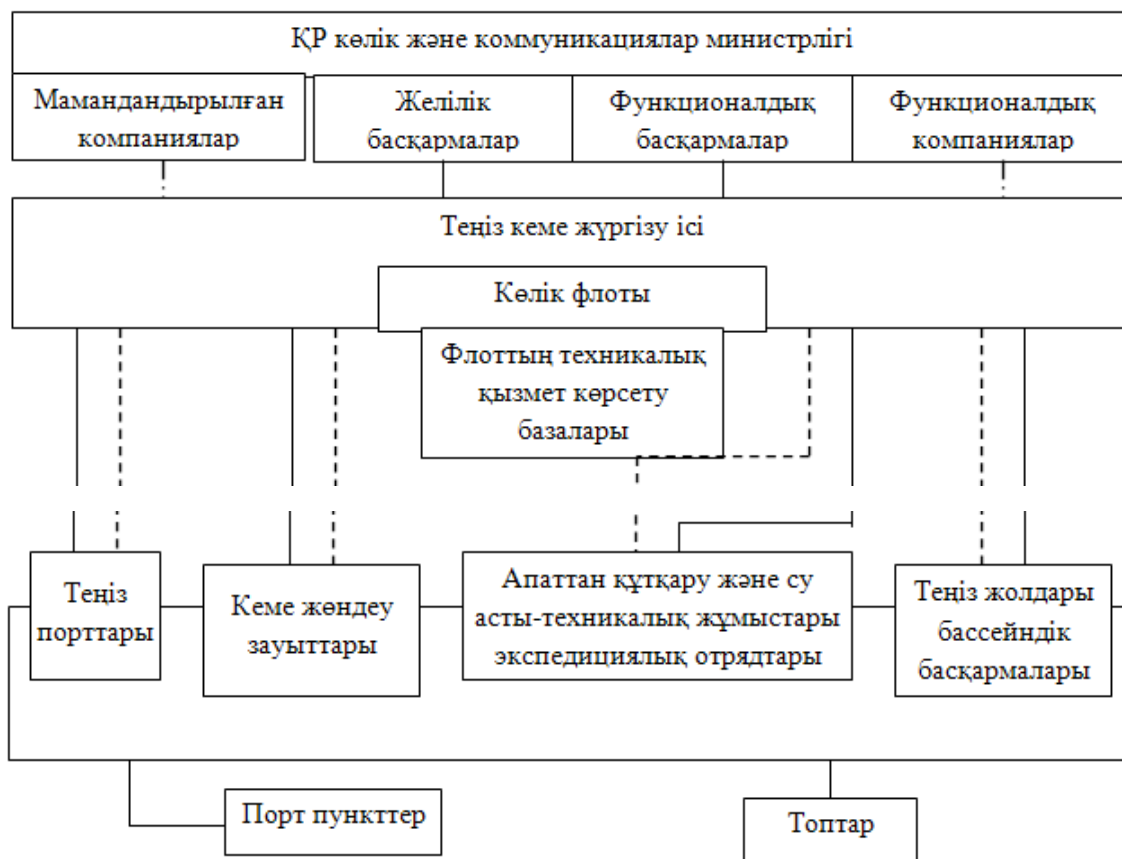
Бірақ Құрық порты ешқандай жүк тасымалдау қызметімен айналыспайды. Өйткені порттың инфрақұрылымдық жабдықталуы көптеген қажеттіліктерге душар, әсіресе жаңа теңіз терминалын салу өте ұтымды әрекет болар еді.

Негізінен Құрық портының дамуын қарастыратын жобалар Қазақстан Республикасының энергетика және минералды ресурстар министрлігі мен Көлік және коммуникациялар министрлігінің ұсыныс хаттарына сүйене отырып жасалған. Жоба бірнеше нұсқаларды қарастырады.

Портта жаңа, барлық техникалық талаптарға сай, озық терминалды салу шамамен 187 млн. долларды құрайды. Бұл сома жобалау шығындары мен технологиялық объектілерді салуға кеткен шығындардан тұрады, алайда гидротехникалық құрылымдарға, темір жолмен қамтуға, мұнай құбырларына, навигациялық жабдықтарды және жағалаудың түбін тереңдету жұмыстарына байланысты шығындарды қарастырмайды.

Баутин және Құрық порттары қазіргі кезде халықаралық қатынастағы жүктерді тасымалдауды жүзеге асырмайды. Баутин портының қызметі мұнай өндіруші және оларға қызмет көрсетуші компанияларға аз мөлшердегі жүктерді тасымалдаумен, яғни құрылғылар, құрылыс материалдары, отын-жағар майлар және басқалар тасымалдаумен шектеледі.

Қазақстанның теңіз көлігінің негізгі өндірістік буындарының шаруашылық – экономикалық байланыстарының сызбасы төменде суретте келтірілген, бұл сызба басқару қатынастары мен жетілдіру міндеттерін ашып көрсетеді.



Сурет 1 – Қазақстан теңіз көлігінің негізгі өндірістік буындарының шаруашылық-экономикалық байланыстарының үлгілік схемасы:

- Басқарма байланыстары;
- өзара шаруашылық қатынастар байланыстары;
- ресурстармен қамтамасыз ету, координациялау байланыстары.

Жоғарыдағы суретте көрініп тұрғандай теңіз кемелеріне мамандандырылған кәсіпорындардың сызықтық бағыныштылығы және шаруашылық әрекеттерінің соңғы маңызды сұрақтарының шешімі флот қызметінің жоғары бизнес нәтижелерінің жетістіктері ретіндегі көрсетілген кәсіпорындар қызметінің мақсатын анықтайды. Бұл бағыныштылық порттардың және кеме жөндеуші зауыттар мен басқа да кәсіпорындардың жеке шаруашылығын бекітудің арнайы механизмінің пайда болуына жағдай жасайды[5].

Әсіресе салалар үшін бизнес нәтижелерге жетуге өзара байланысты кәсіпорындардың бейімделу мақсаты маңызды орында тұр. Сондықтан, порттың бизнес жұмысын жетілдіру, қызметтің тиімді экономикалық нәтижелерін қалыптастырудың шаруашылық механизмін жетілдіру

мәселелері маңызды болып қала береді.

Қорытынды

Ақтау халықаралық теңіз сауда порты – бұл республикалық мемлекетті кәсіпорын, негізгі қызметі болып жолаушылар мен жүк тасымалына, теңіз кемелеріне қызмет көрсету табылады.

Ақтау порты арқылы халықаралық тасымалдардың дамуы, басқа Каспий жағалауы мемлекеттерінің порт және шектес көлік инфрақұрымымен, Каспий бассейнін басқа дүниежүзілік бассейндермен байланыстырушы су көлік жолдарының дамуымен тікелей байланысты бола отырып, теңіз тасымалының нарығы келесі бағыттарда дамиды:

- Иран бағыты (Парсы шығанағы елдеріне транзитпен өтетін жүктердің және Иранға экспорттық-импорттық жүктердің тікелей су байланысы);
- Ресей бағыты (Ресей Федерациясына жөнелтілетін экспорттық-импорттық жүктердің Ресейдің азов және каспий бассейні порттарымен (Махачкала, Астрахань, Оля) тікелей су байланысы);
- Қара теңіз-Жерорта теңізі бассейні (Кавказ елдерінің экспорттық-импорттық жүктер мен Қара теңіз-Жерорта теңізі бассейні елдеріне өтетін Ақтау-Баку-Батуми аралас теміржол-теңіз байланысы, Волга-Дон каналы арқылы тікелей су байланысы);

Әдебиеттер:

1. Үсіпбаев Д.М. Қазақстанның теңіз көлік әлеуетін дамыту // «Нұрлы Әлем».- 2008, 38-40 б.
2. Терехов О.А., Тюрин В.И. Совершенствование организации управления морскими портами. – М.: Транспорт, 2004. – 152 с.
3. <http://www.portaktauz.kz/kz/aboutport/>
4. Постановление Правительства Республики Казахстан от 26 сентября 2006 года №916 Об утверждении Программы развития морского транспорта Республики Казахстан на 2006-2012 годы
5. Горбатый М.М. Теория и практика оптимизации производственных мощностей морских портов. – М: Транспорт, 2001. – 169 с.

