

Королевская верфь превратилась во вторую по величине верфь на Каспийском море.

До этого большинство судов, работающих на Каспийском море, строил Бакинский судостроительный завод в Азербайджане, но теперь королевская верфь имела возможность строить 20 000 - 30 000-тонные грузовые суда.

Инженеры-кораблестроители, переехавшие из Грузии, переняли корейские и немецкие технологии и строили не только малогабаритные подводные лодки, но и скоростные катера.

"Ваше Высочество, я сейчас же размещу заказ на верфи".

"Да, действуйте. Сначала свяжитесь с датской верфью, чтобы получить чертеж ледокола. Так мы сможем сэкономить время".

"Конечно, но я не уверен, что они примут его из-за гордости техников".

"Ледокол может быть спроектирован только с большим опытом. Наши технические навыки недостаточно. И нам предстоит пройти долгий путь, прежде чем мы сможем закончить эксперимент с моделью. Хотя я не то чтобы не знаю о гордости инженеров, мы должны признать текущее состояние королевской верфи, у которой нет даже института кораблестроения."

"Да, сэр. Я скажу, что это ваши указания".

Изменения, вызванные возобновлением работы канала, были видны повсюду.

Это было связано с тем, что количество товаров, перевозимых по каналу, резко возросло.

Количество логистики, которое раньше многократно перевозилось на 5000-тонных судах, теперь можно было перевозить на нескольких судах в десятки тысяч тонн, и реакция грузоотправителей была взрывной.

Знакомый пример: размеры казахстанских судов с зерном, экспортируемых в Турцию, стали больше, и было подсчитано, что на перевозку уйдет около месяца, тогда как раньше на доставку уходило несколько месяцев.

Затем, в продолжение открытия Волго-Донского канала, российское правительство официально пообещало права безопасного прохода для судов, использующих канал.

Планировалось предоставить каналу право свободного прохода, как в международных водах, несмотря на то, что он находится на территории России.

Это означало, что он не будет ограничивать использование канала даже для судна, принадлежащего враждебной стране.

Причины таких нетрадиционных мер заключались в том, чтобы привлечь больше туристов и грузоотправителей на скоро открывающийся Волго-Балтийский водный путь.

Волго-Балтийский водный путь стал еще одной отправной точкой для возвращения России.

Юнгхо сыграл огромную роль в открытом отношении России.

При каждой встрече с Путиным он неоднократно подчеркивал, что создание безопасной

инвестиционной среды для иностранцев должно предшествовать этому.

Казахстан также смог легко перешагнуть порог страны со средним уровнем развития, потому что его политика, способствующая росту внутренней экономики, также сыграла свою роль, но большую роль сыграло и создание условий для беспрепятственного инвестирования иностранцев.

Изменения, вызванные каналом, не ограничились прибрежными странами Каспийского моря и Россией.

Порты Черноморского побережья также пользовались преимуществами, особенно Турция.

Под юрисдикцией Турции находился пролив Босфор, который соединял Средиземное и Черное моря, и корабли, которые бездыханно плыли по Средиземному морю, должны были перезаряжаться в турецких портах, прежде чем пересечь Черное море через Волго-Донской канал, чтобы попасть в конечный пункт назначения - Каспийское море.

По этой геополитической причине Турция с удовольствием использовалась в качестве промежуточного пункта назначения для логистики в Каспийское море.

Министр строительства и чиновники рабочего уровня, совершавшие поездку по западному побережью Казахстана, выражали сожаление.

"Очень жаль, что нам пока не удалось расширить гавань".

"Министр, но если мы объединим порт Атырау и доки королевской пристани, то сможем принимать около десяти судов класса 50 000 тонн".

"В долгосрочной перспективе он непригоден для того, чтобы быть портом экспорта и импорта. Трудно позволить себе дноуглубительные работы из-за грунта реки Урал. Актау - лучшее место для таких целей. Я предлагаю построить новый порт в Актау".

Северо-восточное побережье Каспийского моря представляло собой прибрежный водоем, состоящий из осадочных слоев, наряду с нижним течением реки Волги.

Даже если бы порт был построен вблизи города Атырау, относящегося к прибрежной низменности Каспийского моря, отложения реки Урал продолжали бы накапливаться, поэтому эксплуатационные расходы были бы высокими.

Хотя существовала царская пристань, объем воды в реке менялся по сезонам, поэтому большие суда не могли заходить постоянно.

Волго-Донской канал был расширен, потому что он был направлен на улучшение объема товаров, но Казахстан не мог извлечь из этого выгоду.

Нужен был новый порт, который служил бы воротами в Казахстан и Центральную Азию.

Поэтому правительство Казахстана начало искать места для строительства большого порта в городах вокруг Каспийского моря.

После тщательного обследования и рассмотрения был выбран город Актау, который находился

в юго-западном регионе Западного Казахстана.

Город Актау находился в 320 километрах к югу от Атырау, также известного своим крупным заводом по обогащению урана в советское время.

Самое главное, что пляж там представлял собой известняковый участок на краю плато Устюрт, а глубина воды у берега была очень большой, что делало его лучшим местом для порта.

Поскольку в Советском Союзе было предприятие по обогащению урана, там были портовые сооружения, а также железные и автомобильные дороги, связанные с остальной частью Казахстана.

"Здесь на удивление много рыболовецких судов".

"Нефтяные месторождения на севере были сильно загрязнены, и все рыболовецкие суда были согнаны в этот район. Здесь все только что устоялось, и рыбаки беспокоятся о перестройке порта".

"Существующий док может по-прежнему использоваться рыболовецкими судами и обычными кораблями. Порт, предназначенный для экспорта и импорта, будет построен неподалеку".

"Тогда рыбаки будут меньше беспокоиться".

Лицо мэра города Чжанбуршина просветлело от замечания министра строительства.

"

Я не понимаю, почему люди настаивают на рыбалке, когда расширение завода по обогащению урана создало много рабочих мест".

Актау был экономически богатым городом еще и потому, что в нем с советских времен располагался завод по обогащению урана.

"Ходят слухи, что в районе гор Южного Каратау найдено большое урановое месторождение, и завод будет перенесен туда".

Природный уран сам по себе не может быть использован в качестве ядерного топлива, а может быть использован только после процесса обогащения урана.

С развитием атомной промышленности во всем мире, развивалась и урановая промышленность, и Казахстан располагал около 800 000 тонн урановых рудников, что было вторым по величине запасом в мире.

Недавно в южной части страны были обнаружены массивные урановые рудники, эквивалентные 15 процентам мирового использования. Проживающие там жители настаивали на том, что обогатительные заводы должны быть построены на местах добычи.

"Что значит, мы рассматриваем возможность строительства здесь лаборатории ядерных материалов и расширения завода по обогащению урана? Нет причин переносить завод подальше, когда порт импорта и экспорта совсем рядом. Я не знаю, кто распускает такие странные слухи".

"Я думаю, что люди пытаются привлечь обогатительный завод туда, где была найдена большая урановая шахта".

"Это горный район, так что это не лучшее место для заводов. Кроме того, там вообще нет никакой инфраструктуры".

Не было желающих ехать в отдаленные районы, куда неудобно добираться на транспорте, не говоря уже об образовательных и культурных учреждениях.

Жизнь в больших городах решила бы эти проблемы. Таким образом, заводы в любом случае никогда бы не переехали в отдаленные районы.

Расширение Волго-Донского канала было выгодно не только Казахстану.

Азербайджан также был одним из бенефициаров.

Это произошло потому, что в то время как объем сухопутных перевозок из Баку к Черному морю через Грузию остался прежним, объем грузов, перевозимых по каналу, значительно увеличился.

В частности, целью был экспорт сырой нефти, и был открыт путь для экспорта сырой нефти в Европу, тогда как раньше она поставлялась только в Турцию по трубопроводу БТД. Это стало возможным благодаря тому, что теперь по каналу может пройти танкер водоизмещением 50 000 тонн.

Европейские страны должны были получать каспийскую нефть по гораздо более низкой цене, чем нефть с Ближнего Востока или Северного моря.

Популярность нефти из Каспийского моря возросла, поскольку страховые взносы были низкими, так как существовала внешняя угроза на коротком маршруте.

Экспорт нефти был выгоден не только Азербайджану, но и Ирану.

До сих пор сырая нефть, продаваемая в Европу, была доступна только через Суэцкий канал, но теперь путь для прямого экспорта нефти был открыт через Каспийское море.

Проблема заключалась в том, что европейские страны неохотно покупали иранскую нефть из-за экономических санкций США, наложенных на страну за разработку ядерного оружия.

Чтобы преодолеть такую проблему, министр нефти Ирана Бижан Зангенех тайно посетил казахскую королевскую семью.

"Ваше Высочество, поздравляю с возобновлением работы канала".

"О, это пустяки. Мне пришлось наложить руки на все, чтобы выжить".

"Мы просто завидуем Казахстану. Мы хотим пользоваться каналом, но у нас нет корабля в Каспийском море, так что это всего лишь пирог в небе".

Вполне естественно, что Иран, который находится в Аравийском море, не обращал внимания на Каспийское море.

"Даже если у вас нет национального судна, разве вы не можете использовать зафрахтованное судно? Если нужно, вы можете воспользоваться услугами нашей судоходной компании".

"Но какой смысл заимствовать нефтяные танкеры, если западные страны даже не подают вида на нашу нефть? Поэтому я здесь, чтобы обсудить это с вами".

"..."

"Ваше Высочество. Не можете ли вы вместо этого позаботиться о нефти нашей страны?"

Поскольку прямой экспорт был затруднен, он пытался экспортировать нефть через Казахстан.

"Как вы знаете, наша страна также является союзником Соединенных Штатов. Я знаю, что США ведут себя немного упрямо, но мы не в том положении, чтобы игнорировать это".

Помощь Ирану была бы обременительна и для Казахстана.

Иранская нефть по-прежнему продается, хотя Соединенные Штаты ввели против Ирана жесткие экономические санкции, поскольку их беспокоит иранская программа демонтажа ядерного оружия.

"США также не полностью прекратили общение с нашей страной. И оно не заставляет другие страны присоединиться к экономическим санкциям".

"То есть, США упускают из виду косвенный экспорт?".

"Да, это так. Мы посчитали, что США не будут вмешиваться во внутреннюю торговлю между прикаспийскими странами. Поэтому я и спрашиваю вас".

Если он сделал такие замечания, то, скорее всего, имела место какая-то закулисная сделка с США.

"Есть ли у вас отдельное окно для разговора с США?".

На вопрос Юнхо министр нефти выглядел удивленным, откуда он это знает.

Даже враждующие стороны воевали во время переговоров, поэтому было бы странно, если бы не было окна для диалога, когда страна находится под экономическими санкциями.

"Да, есть. Они говорят, что если речь идет о сделке между странами Каспийского моря, то у них тоже есть основания вмешаться."

"Правда?"

<http://tl.rulate.ru/book/27517/2192892>