

ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АКТАУСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА

Самешева Т.К.

Дамыған елдер өзінің саяси экономикалық, әскери және мәдениетін алдыңғы қатарда көрінуін нығайтуға, кеңейтуге тырысады. Бұл мақсатқа технологиялық, қаржылық және әскери бағытта артықшылықтары арқылы жетуге болады, сондай-ақ қойған мақсатқа жеткен соң көшбасшы елдер артта қалған елдерге өздерінің саяси мақсаттарын және мәдени-әлеуметтік құқылығын енгізуге тырысады.

The developed countries aspire to strengthening and expansion the economic, political, military and cultural domination. These purposes can be reached only due to technological, financial and the military superiority, after achievement which the countries-leaders can impose lagging behind countries the political interests and socially - culture value.

В начале XXI столетия проблема преодоления транспортной изоляции Казахстана приобретает особую актуальность. Решать ее можно по нескольким направлениям. Рассмотрим главные из них.

Президентом Республики Казахстан Н.А.Назарбаевым 8 июля 2003 г. подписан Закон "О присоединении Республики Казахстан к Соглашению о международном транспортном коридоре Север - Юг"/1/. Соглашение о международном транспортном коридоре (МТК) Север - Юг, участниками которого изначально являлись Россия, Индия, Иран и Султанат Оман, было подписано в сентябре 2000 г. и официально уже вступило в силу в июле 2001 г. В Тегеране эксперты стран-участниц разработали устав координационного совета МТК Север - Юг.

Развитые страны стремятся к укреплению и расширению своего экономического, политического, военного и культурного доминирования. Эти цели могут быть достигнуты только за счет технологического, финансового и военного превосходства, по достижении которого страны-лидеры могут навязывать отстающим странам свои политические интересы и социально-культурные ценности. Западные индивидуалистические культурные ценности, лежащие в основе либеральной рыночной экономики и демократического правового государства, в историческом соревновании разных культур показали свое преимущество в обеспечении высокого жизненного уровня, что привело к тому, что западная культура довольно быстро и легко стала усваиваться остальным миром.

Сегодня эти процессы мы называем культурной глобализацией, когда западные мировоззренческие и поведенческие стереотипы активно внедряются в культуры разных стран, вымывая порой национальные духовные ценности. Кроме того, глобальное экономическое, политическое, военное и культурное доминирование позволяет странам-лидерам легко справляться и с внутренними проблемами. Поэтому для развитых стран основными целями при создании СЭЗ является разработка новейших технологий, которые смогут обеспечить этим странам:

а) высокую глобальную конкурентоспособность своих корпораций (что, естественно, принесет им новые высокие доходы и повышение жизненного уровня населения!);

б) военное превосходство, а вместе со всем этим - мировой престиж и дополнительную рекламу преимуществам культуры данной страны.

В этой связи в развитых странах основными разновидностями специальных (свободных) экономических зон являются различные формы научно-технологических зон (технопарки, технополисы, инновационные центры и т.д.)/2/.

Международный морской торговый порт Актау, являющийся единственным казахстанским портом в каспийском регионе, который соответствует мировым стандартам качества и технологии предоставляемых услуг, будет расширен.

Согласно транспортной Стратегии Республики Казахстан до 2015 года г. Актау признан «Западными воротами» страны.

Актауский международный морской торговый порт (РГП «АММТП») является единственным морским портом Республики Казахстан, предназначенным для международных перевозок различных сухих грузов, сырой нефти и нефтепродуктов. Он был построен в 1963 году и сейчас является составляющей частью международных транспортных коридоров ТРАСЕКА и Север-Юг, обеспечивающих выход в порты Каспийского, Черноморско-Средиземноморского и Балтийского бассейнов, страны Персидского залива и Юго-Восточной Азии. Грузы из морского порта Актау преимущественно доставляются в направлении портов Анзали, Амирабад, Нека, Ноушахр, Астрахань, Оля, Махачкала, Баку, Туркменбаши.

Актауский морской порт Актау является одним из основных субъектов созданной первого января 2003 года специальной экономической зоны (СЭЗ) «Морпорт Актау».

На сегодняшний день порт обеспечен тремя универсальными причалами для обработки генеральных и навалочных грузов, одним причалом для экспорта зерна и перегрузки, общей протяженностью новых причалов 550 метров и возможностью одновременной обработки четырех судов. Введен в действие железнодорожный паромный комплекс, позволяющий осуществлять накат-выкат вагонов, следующих в прямом смешанном железнодорожном сообщении. Пущен в эксплуатацию зерновой терминал с перспективной мощностью обработки до 600 тыс. тонн в год и единовременным хранением до 24 тыс. тонн зерновых.

В строительстве второй очереди порта Актау принимают участие представители компании «Mobilex Energy». Компания финансирует строительство волнолома и других сервисных объектов за счет собственных средств. В целом работы по расширению порта осуществляются по принципу государственно-частного партнерства. Финансирование работ имеет четкое распределение. Государство в лице порта финансирует строительство некоммерческих объектов и гидросооружений, а вся остальная часть – коммерческие терминалы полностью функционирующая инфраструктура с перегрузочным оборудованием всеми коммуникациями, в том числе подъездными путями, специализированными резервуарами - все будет

осуществляться за счет прямых инвестиций частного капитала компанией «Mobilx Oil Terminal». Государственная часть будет составлять порядка 121 млн. долларов.

Создание специальной экономической зоны "Морпорт Актау" и прилегающих к порту территорий согласно Указу Президента Республики Казахстан от 26 апреля 2002 года N 853 "О создании специальной экономической зоны "Морпорт Актау" даст дополнительный импульс в развитии РГП "АМТП" и позволит решить следующие локальные задачи стратегии:

- развитие порта, как прибыльного предприятия, предлагающего потребителям полный перечень услуг по перевалке всей номенклатуры грузов в рамках проектных мощностей;

- удержание рыночной доли сухих и наливных грузов с полноценным использованием имеющихся производственных мощностей;

- полноценное освоение новых услуг (перевалка железнодорожным паромом, содействие увеличению перевалки зерна);

- обеспечение своевременности выплат процентов по обязательствам перед ЕБРР;

- совершенствование портовой инфраструктуры, строительство специализированного причала для перевалки феррохрома;

- дальнейшее расширение производственных мощностей, с параллельным увеличением грузооборота за счет привлечения собственных и транзитных грузов с альтернативных транспортных маршрутов.

Решение о расширении порта было принято в связи с тем, что существующая производственная мощность порта уже превышает её проектные показатели. Работы по расширению начались в 2006 году. В 2006 г. объём перевалки нефтеналивных грузов морского порта Актау составил более 9,9 млн. тонн. В октябре обработано более 1 млн. тонн нефти, что является абсолютным рекордом за всю историю порта.

Всего за 2006 год Актауским международным морским торговым портом отгружено более 11,4 млн. тонн генеральных и нефтеналивных грузов, что на 12,9% больше, чем в 2005 году. Общий объём перевалки сухих и паромных грузов за 2006 год составил более 1,5 млн. тонн, т.е. превысил уровень предыдущего года на 11,4%. Перевалка других видов грузов на 38,2% больше уровня 2005 года. В 2006 году валовой доход от основной деятельности составил более 6 млн. тенге (более 46,8 тысяч долларов США) из расчета на одного работника/3/.

Рисунок 1.

Деятельность Актауского международного морского торгового порта за период с 2005 по 2006 гг.



Согласно целям, намеченным в транспортной стратегии РК, к 2015 году планируется рост транспортировки нефти через порт Актау в объеме 20 млн. тонн в год. Реализация проекта расширения порта начата в 2006 году. Общая стоимость проекта составляет свыше 32 млрд. тенге (свыше 250 млн. долларов США). Расширение морского порта Актау позволит не только увеличить ежегодные объемы перевалки нефтеналивных грузов до 20 млн. тонн и сухих грузов до 3 млн. тонн, но и обеспечит сохранение лидирующих позиций порта на Каспии, отмечают в министерстве.

Министерство транспорта и коммуникаций в настоящее время проводит работу по реализации Постановления Правительства РК, согласно которому проект расширения порта Актау включен в перечень объектов, предлагаемых передаче в концессию на среднесрочный период 2007-2009 годов. Срок реализации проекта, с учетом проектирования, строительства и ввода в эксплуатацию - до 2009 года /4/.

Актауский международный морской торговый порт и СЭЗ «Морпорт Актау» будут иметь огромное значение для подъема экономики города Актау и в целом Мангыстауской области.

За очень короткий исторический срок порт Актау показал свою важность, и сейчас стоят задачи по его расширению, которое предусматривает его расширение в северном направлении. Реализация этого проекта была начата в апреле прошлого года, срок строительства составляет около 3 лет. Расширение морпорта Актау предусматривает сооружение 4 нефтеналивных и 4 сухогрузных причалов. Кроме того, планируется возведение причалов для Военно-морских сил РК.

Таким образом, расчеты показывают, что к 2010 году грузоперевозки от Азии в сторону Европы в целом будут составлять 1 млн. долл. США.

Постепенно экономику области будет определять не нефть, а другая альтернативная промышленность /5/.

Литература:

1. Закон "О присоединении Республики Казахстан к Соглашению о международном транспорте коридоре Север - Юг"
2. Кенжегузин М.Б. - Экономика Казахстана на пути преобразований // Алматы: Институт экономики МОН РК 2001 г.
3. Электронный сайт областного Акимата Мангистауской области.
4. Котлер Ф. Основы маркетинга. - М.: Прогресс, 1990.
5. Рынок и логистика / Под ред. М.П. Гордона. - М.: Экономика, 1993.