

ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Сеюбергенова Д. С.

Аталған мақалада жүктерді су көлігімен тасымалдауға байланысты мәселелер қарастырылған.

This article discusses the problem of transport of goods in maritime transport.

Морской транспорт можно по праву считать наиболее универсальным видом транспорта, специализирующимся на обслуживании международной торговли. Здесь зародились и получили развитие основные правовые институты и организационные формы международных перевозок грузов и пассажиров. Развитие системы правоотношений между участниками перевозочного процесса на других видах транспорта происходит под большим или меньшим влиянием международной практики морского торгового судоходства.

Морские пространства с давних пор использовались человечеством в качестве транспортного пути для перевозки грузов, пассажиров и багажа. Одним из самых популярных видов перевозок на сегодняшний день являются международные морские перевозки. Широкое распространение морских перевозок объясняется их невысокой стоимостью, а также тем, что они позволяют принимать, достаточно гибкие логистические решения.

В настоящее время морской транспорт занимает первое место в мире, как по общему объему перевозок, так и по международным перевозкам, в которых доминируют перевозки грузов. Свыше 90% от общего объема внешнеторговых грузов перевозится морским транспортом.

За последние годы в связи с углублением международного разделения труда большое значение приобрело торговое судоходство. Торгово-экономические связи со всеми странами расширяются, растет объем морских перевозок грузов и пассажиров, число заходов морских судов в зарубежные порты.

В соответствии с международной практикой существует несколько моделей по управлению морскими портами. Основными и

общепризнанными являются следующие 4 модели: Сервис-порт, Тул-порт, Лэндлорд-порт, Полностью приватизированный порт.

Таким образом, администрация морского порта остается лишь регулирующим органом, не участвующим в коммерческой деятельности. Примером подобной организации управления являются порты Роттердам (Нидерланды), Антверпен (Бельгия), Нью-Йорк (США), Сингапур и другие. Данная модель также используется при управлении ряда портов России и Балтики, включая порты Астрахань, Санкт-Петербург, Рига и др.

В настоящее время порт Актау из выше перечисленных моделей работает только по модели "тул-порт". Полный спектр услуг, необходимый для функционирования всего портового комплекса, включая владение, содержание и использование существующих активов порта осуществляется республиканским государственным предприятием "Актауский международный морской торговый порт" (далее - РГП "Актауский международный морской торговый порт"), за исключением производственной инфраструктуры по обработке зерновых грузов.

Основными грузообразующими портами на Каспии являются порты Актау, Астрахань и Туркменбаши. Порты Астраханского воднотранспортного узла, Махачкала и Туркменбаши являются портами-конкурентами в рамках привлечения транзитных грузопотоков, следующих по транспортным маршрутам ТРАСЕКА и Север-Юг.

Существующая ситуация в Каспийском бассейне обусловлена значительной активизацией морских перевозок, вызывающей необходимость развития портовых инфраструктур. В этой связи, портами, участвующими в процессе переработки массовых грузов, уже принимаются меры по модернизации инфраструктуры и увеличению пропускной способности в рамках собственных и государственных инвестиционных программ.

В частности в течение последних лет на Каспии проведены работы по созданию дополнительных мощностей в портах Анзали, Астрахань, Туркменбаши, завершено строительство первой очереди порта Амирабад. Актауский международный морской торговый порт является единственным морским портом Республики Казахстан, осуществляющий перевалку сухих грузов, нефти и нефтепродуктов в международном сообщении.

Основными направлениями перевозок грузов морским транспортом с использованием портов на Каспии являются:

➤ иранское направление - прямое водное сообщение с экспортно-импортными и транзитными грузами в Иран и в страны Персидского залива;

- российское направление - прямое водное сообщение с портами России в Каспийском и Азовском бассейнах;
- Черноморско-Средиземноморское направление - прямое водное сообщение посредством канала Волго-Дон, смешанное железнодорожно-паромное сообщение Баку - Батуми/Поти с экспортно-импортными и транзитными грузами стран Закавказья и Черноморско-Средиземноморского бассейна;
- северное направление - прямое водное сообщение посредством канала Волго-Балт с экспортно-импортными и транзитными грузами в страны Балтийского бассейна.

Вместе с тем, в среднесрочной перспективе на рост экспортно-импортных и транзитных грузопотоков, а также на развитие контейнерных перевозок в значительной мере повлияет эксплуатация железнодорожной ветки Алтынсарин-Хромтау, строительство железнодорожных участков Жезказган-Саксаульская, Саксаульская-Бейнеу, Мангышлак-Баутино, Ералиево-Курык.

При создании специализированных площадок и наличии перегрузочного оборудования значительную перспективу для отгрузки через порт Актау имеют грузопотоки серы, кокса, асбеста, руд, угля и минеральных удобрений.

В настоящий период морской транспорт столкнулся с трудностями при перспективном планировании основных показателей своей деятельности. Необходимо учесть, что работа морского транспорта происходит в быстро меняющейся и трудно прогнозируемой обстановке мировых товарных рынков в условиях жесткой конкуренции с альтернативными маршрутами перевозок и конкурентными иностранными судоходными компаниями сопредельных стран.

Транспортировка грузов во многих случаях является одним из основных вопросов, которые приходится решать современным предприятиям. От того, насколько эффективно будет решен этот вопрос, зависят конечные показатели финансово-хозяйственной деятельности предприятия и, соответственно - его успешность в своем сегменте рынка и конкурентоспособность. Показателями транспортных перевозок, на которые обращают особое внимание, являются их стоимость и оперативность выполнения. Во многих случаях, планируя международные грузовые перевозки, специалистам транспортных и логистических компаний приходится выбирать между двумя этими параметрами, решая для себя, что важнее в данной ситуации. Естественно, сделать перевозку очень оперативной и дешевой практически невозможно, но достигнуть оптимального соотношения цена-скорость вполне реально. Обеспечить

выполнение этого требования возможно лишь в том случае, если имеется достаточный опыт работы и налаженные партнерские отношения с транспортными компаниями, занимающимися выполнением перевозок на различных видах транспорта. Таким критериям, в полной мере, соответствуют серьезные логистические компании, работающие в своем сегменте рынка не один год.

Для перевозки грузов, располагаемых в морских контейнерах, может использоваться не только морская, но и автомобильный, а также железнодорожный транспорт. Так, планируя такую перевозку и исходя из заданных параметров оперативности, которым она должна удовлетворять, можно варьировать многими параметрами: портами доставки, количеством транзитных пунктов и использованием различных видов транспорта.

С развитием международных транспортных коридоров ТРАСЕКА и Север-Юг привлекательность и перевозочные возможности отечественного морского транспорта на Каспии в последние годы заметно увеличились.

В связи с интенсивным ростом морских перевозок и развитием портовой инфраструктуры прикаспийских государств важно принятие системных мер по дальнейшему развитию отрасли морского транспорта Республики Казахстан.

Разработка Программы развития морского транспорта на 2006-2012 годы является последовательной реализацией долгосрочной Стратегии развития Казахстана до 2030 года, Транспортной стратегии и Республики Казахстан до 2015 года в вопросе обеспечения развития и конкурентоспособности отечественного морского транспорта[1].

В рамках реализации Программы предполагается дальнейшее развитие национального морского торгового флота, создание современной портовой и сервисной инфраструктуры, способной обеспечить комплекс услуг, непосредственно связанный с организацией перевозочного процесса на морском транспорте. При этом, доля порта Актау и Баутино в обеспечении морских перевозок грузовой базой превышает 37 %. К 2012 году прогнозируемый объем перевозок на Каспии увеличится до 65 млн. тонн и доля казахстанского экспорта и транзита от общего объема перевозимых грузов увеличится до 46 % и составит порядка 30 млн. тонн.

Основными видами перевозимых на Каспии грузов являются нефть, сталь, лесоматериалы и бумага, доля которых составляет 72 % от общего объема грузоперевозок.

Основной объем грузопотока через порт Актау, транспортируемый в рамках коридора Север-Юг формируется за счет экспорта (сталь, зерно и контейнеры) в Иран и страны Персидского залива. Транзитный потенциал Казахстана как участника коридора Север-Юг рассматривается только при транспортировке грузов из Уральского региона в страны Персидского залива. В настоящее время объем перевозок грузов составляет порядка 1 млн. тонн,

в том числе контейнерных грузов - 10,5 тыс. тонн. Перевозка транзитных грузов по данному направлению составляет порядка 100 тыс. тонн. Поэтому при изучении вопросов организации перевозок в международных сообщениях этой практике целесообразно уделить особое внимание. В международном судоходстве сложились две формы организации перевозок - линейная (регулярная) и трамповая (нерегулярная)[2].

В настоящее время национальная морская судоходная компания "Казмортрансфлот" использует линейную форму судоходства, при этом перевозка грузов судами осуществляется на определенных маршрутах и при наличии гарантированных объемов грузов.

На сегодняшний день порт Актау представляет собой современный многоцелевой терминал и имеет:

- складские площади (более 50 тыс. кв. м открытых площадок и крытый транзитный склад - 6 тыс. кв. м) для хранения грузов, в том числе тяжеловесных;
- три универсальных причала для обработки генеральных и навалочных грузов, один причал для отгрузки зерна, перегрузки тяжеловесов и обработки судов типа РО-РО общей протяженностью причалов - 550 м с возможностью одновременной обработки 4 судов;
- железнодорожно-паромный комплекс, позволяющий осуществлять накат-выкат вагонов, следующих в прямом железнодорожно-паромном сообщении;
- зерновой терминал с ежегодной мощностью обработки до 600 тыс. тонн и единовременным хранением до 24 тыс. тонн зерновых;
- четыре нефтеналивных причала с возможностью одновременной обработки 4 танкеров грузоподъемностью до 12 тыс. тонн;
- оборудование для перевалки всех видов генеральных и насыпных грузов и грузов в контейнерах.

Порт Актау имеет все виды подъездных путей, смежную инфраструктуру по сливу, наливу и хранению нефти и нефтепродуктов. В порту на условиях аренды земельных участков функционируют самостоятельные специализированные транспортные организации, в тоже время порт Актау работает по международным стандартам системы управления (ИСО 9001) и отвечает требованиям безопасности мореплавания и обслуживания судов. На территории порта установлен специальный режим в рамках специальной экономической зоны "Морпорт Актау".

В настоящий период морской транспорт столкнулся с трудностями при перспективном планировании основных показателей своей деятельности. Необходимо учесть, что работа морского транспорта происходит в быстро меняющейся и трудно прогнозируемой обстановке мировых товарных рынков в условиях жесткой конкуренции с альтернативными маршрутами перевозок и конкурентными иностранными судоходными компаниями сопредельных стран.

Кроме этого, морские перевозки очень удобны в тех случаях, когда существует потребность в перевозке небольшого количества груза на небольшие расстояния. В таких случаях могут выполняться так называемые, сборные перевозки либо использоваться морские контейнеры различной емкости.

После принятия Кодекса торгового мореплавания РК был проведен ряд исследований, посвященных различным аспектам правового внешнеэкономических сделок регулирования морских грузовых перевозок[3].

Хотелось бы отметить, что одной из причин такого состояния является ограниченное количество специалистов по логистике.

Литература:

1. «Об утверждении Программы развития морского транспорта Республики Казахстан на 2006-2012 годы» Постановление Правительства Республики Казахстан от 26.09. 2006 № 916
2. О.В.Сиваков, Ермалаев В.Г. Транспортное право. Учебное пособие.М: «Былина» 2000.-133с.
3. Закон Республики Казахстан от 02.06.2005 №55-3 "О внесении изменений и дополнений в закон республики казахстан "о торговом мореплавании"