

ТЕНДЕНЦИИ И ПРЕДПОСЫЛКИ РАЗВИТИЯ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Шодыраева Ш.К.

Автор Қазақстанның су транспортының мақсаты мен теңіз портының түрлеріне тусінік бере отырып, Ақтау теңіз портының қызметі мен дамуын анықтаған.

The author gives the considerations Kazakhstan water transport and seaport. Work and developments Aktau's seaport.

Транспорт Казахстана представляет собой важную отрасль экономики и включает следующие виды: железнодорожный, морской, речной, авиационный, автомобильный, трубопроводный. Основные задачи транспорта – полное удовлетворение потребностей отраслей экономики и социальной сферы в перевозках и перемещениях грузов и пассажиров в требуемых объемах и направлениях с соответствующим улучшением сервисного обслуживания и своевременной доставкой.

Водный транспорт (морской и речной) является составной частью единой транспортной системы Казахстана. По территории республики протекают реки, служащие транспортными коммуникациями, соединяющими города, поселки и сельские пункты. Поэтому вследствие не только экономических, но и географических условий водный транспорт является важнейшим фактором, обеспечивающим как международные, так и внутренние экономические связи Республики Казахстан. При этом необходимо отметить, что морской флот все активнее осваивает коммуникации, используя суда смешанного «река-море» плавания.

Водный транспорт Казахстана решает следующие основные задачи:

- обеспечение морских внешнеторговых перевозок, что в последние годы приобрело особую важность в связи с проведением курса на интеграцию страны в мировую экономическую систему;
- обеспечение внутренних грузовых и пассажирских перевозок в летний (навигационный) период, когда резко возрастают миграция населения и потребность в перевозках различных грузов;
- транспортное обслуживание в регионе Каспия, где водный транспорт является практически единственным видом транспорта, способным перевозить крупные партии грузов;
- увеличение валютных поступлений в бюджет страны; укрепление

оборонеспособности страны в качестве стратегического резерва военно-морского флота[1].

Одной из важнейших составляющих морской транспортной системы являются морские порты. Морские порты подразделяются на:

- морской торговый порт;
- морской рыбный порт;
- морской специализированный порт.

В мировой практике морские порты классифицируются по различным признакам: по принадлежности и назначению, району плавания обслуживаемых судов, значению в народном хозяйстве страны, грузообороту, судообороту, специализации, видам услуг и другим технико-экономическим критериям, наконец, по географическому положению, способам обеспечения заданных глубин в порту и т.д [2].

В Казахстане условно существует классификация портов в зависимости от критериев: по значению в народном хозяйстве, грузообороту, выполняемым функциям: промышленной, обслуживающей отдельные отрасли промышленности (добывающую, нефтяную и др.), пассажирской и т.д.

По характеру и полноте услуг, оказываемых транспортным судам, морские порты в Казахстане подразделяются на три группы:

1. Базовые порты, в которых производятся все виды обслуживания. Сюда относятся порты, в которых располагаются парходства и к которым приписаны суда, а также порты, не являющиеся пунктами приписки, но за которыми закреплены суда. В таких портах число судов, подлежащих обработке за год, должно быть не менее 800 при грузообороте по сухогрузам не менее 6 млн. т, по наливным грузам не менее 12 млн. т.
2. Порты с ограниченным обслуживанием. Число судов, обрабатываемых в таких портах за год, должно быть не менее 600 при грузообороте по сухогрузам 1,5-6 млн. т или по наливным грузам 6-12 млн. т.
3. Порты с минимальным объемом обслуживания, без которого невозможно поддерживать нормальное судоходство[3].

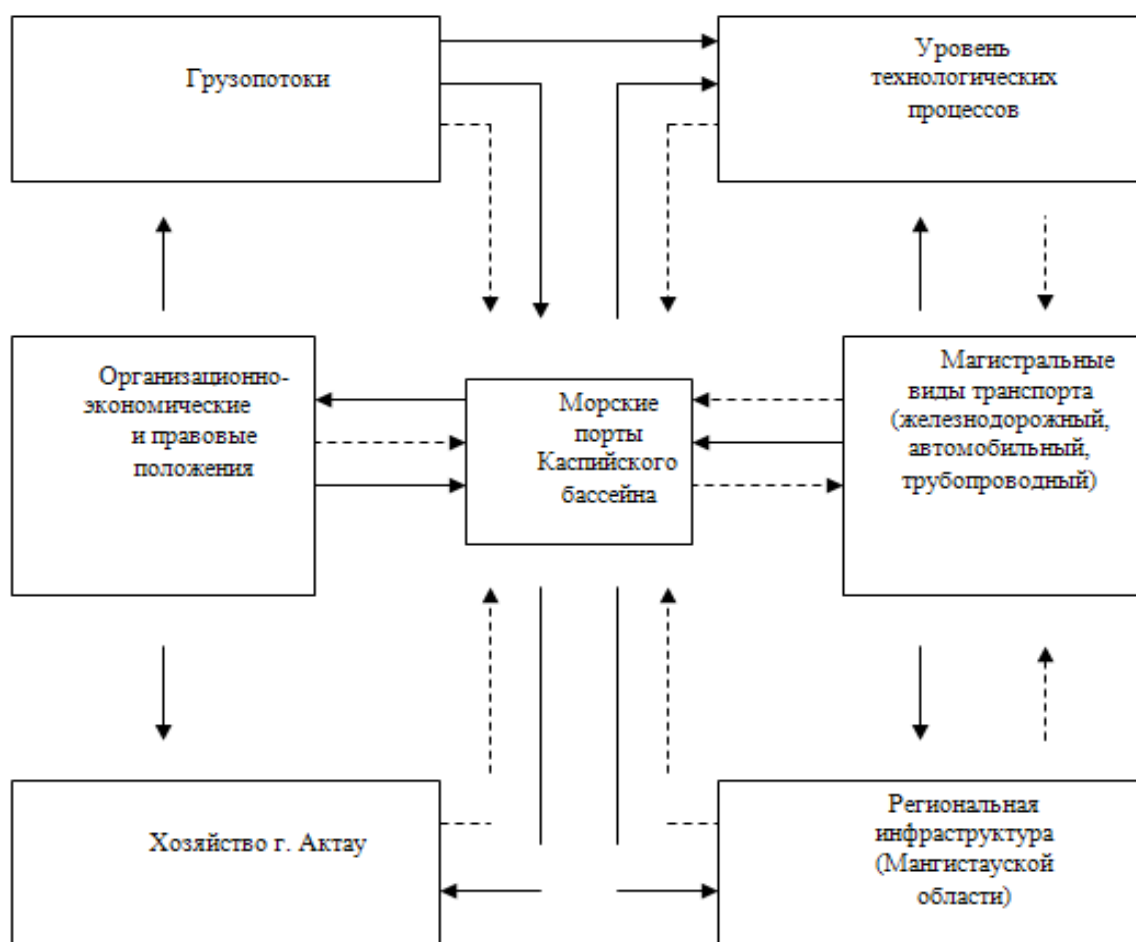
Главная функция Актауского морского торгового порта – передача грузов с берега на море и обратно. Кроме того, порт обеспечивает укрытие судов в штормовую погоду и различные виды снабжения судов. На территории порта также размещаются предприятия, осуществляющие различные виды ремонта судов.

По географическому положению в Казахстане различают морские порты, расположенные в естественных бухтах, полностью или частично защищенных от волнения, на открытом морском побережье, на взморье (в удалении от берега), в руслах и устьях судоходных рек, на искусственных

каналах, в лагунах и лиманах. Географическое положение Актауского порта определяет его компоновку, состав сооружений и их конструктивное решение.

Актауский порт расположен в районе больших приливных колебаний уровня. Здесь поддерживается постоянный уровень с помощью отделяющих от моря полушлюзов; такие порты называются закрытыми. Порты, где наблюдаются приливные колебания уровня у причалов и заданные глубины отсчитывают от низкого уровня определенной обеспеченности, называются открытыми.

Функционирование и развитие Актауского транспортного узла на базе морского порта схематически представлено на рисунке 1.



—— связи развития;

----- связи эффективности функционирования

Рисунок 1 – Принципиальная схема развития и функционирования

морского транспортного узла

Как видно из этого рисунка, основой экономического развития и формирования технического уровня Актауского морского порта являются грузопотоки, отражающие наиболее рациональные транспортно-экономические связи. Первоначально грузопотоки обусловлены уровнем промышленного производства и потребления. Затем по мере развития порта его мощность становится одним из определяющих факторов структуры и динамики грузопотоков. Таким образом, Актауский порт, возникший вследствие потребности в доставке товаров, со временем превратится в предприятие, определяющее хозяйственную деятельность отдельных территориально-производственных комплексов. Поэтому роль базового порта в рационализации взаимодействия всех элементов единой транспортной системы постоянно возрастает. Динамика грузопотоков предопределяет уровень развития Актауского порта, а их структура в значительной мере обуславливает эффективность его эксплуатационной деятельности.

В условиях обостряющейся конкуренции на транспортном рынке Казахстана особую роль приобретает проблема интеграции деятельности предприятий различных видов транспорта. Сама сущность перевозочного процесса предопределяет активное взаимодействие различных транспортных предприятий между собой, с многочисленными грузополучателями и грузоотправителями. С развитием рынка в этом взаимодействии появляется еще одно измерение – взаимодействие предприятий различных форм собственности[4].

Интеграция магистрального транспорта с промышленным – одна из приоритетных задач управления транспортной системой. Масштабы этой проблемы определяются тем, что более 80% перевозимых в смешанных перевозках грузов начинают и заканчивают свой путь от добывающей на промышленных предприятиях. Создание промышленно-финансовых групп способствует решению этой задачи.

Улучшение взаимодействия транспортных предприятий в Актауском порту обеспечит получение так называемого синэргического эффекта независимо от правового статуса этих предприятий. Акционирование многих предприятий промышленности, сельского хозяйства и строительства, дробление некогда агрегированных транспортных хозяйств на множество мелких предприятий делают проблему кооперирования еще более актуальной.

Эффективность объединенных транспортных хозяйств (ОТХ) подтверждает опыт индустриально развитых стран, давно живущих по

законам рынка. Так, в одном из районов Рура (Германия) создана объединенная служба железных дорог и речных портов. В одно транспортное хозяйство объединены технические средства железнодорожного, речного и автомобильного транспорта. Общий объем перевозок ОТХ составляет 50 млн. т (18% всего объема перевозок в стране). В ОТХ включены на договорных началах мощности трех речных портов. Помимо перевозочной работы на ОТХ возложено выполнение всех грузовых операций, в том числе и перевалка с одного вида транспорта на другой. ОТХ осуществляли внешние и внутренние перевозки грузов для 55 металлургических заводов и 2 электростанций.

Применительно к специфике Актауского порта объединение транспортного хозяйства позволит повысить его эффективность и роль в экономике в следующих аспектах:

- централизованный завоз нефтепродуктов, рудных, нерудных и иных материалов в порты и на склады для предприятий;
- доставка этих грузов автомобильным и железнодорожным транспортом к местам потребления, в том числе непосредственно на технологическую линию;
- перегрузочные работы на внутреннем водном и железнодорожном транспорте для всех обслуживаемых предприятий.

Данный предложенный вариант будет полезно использовать сейчас, когда неотложной практической задачей при острой нехватке инвестиций является подъем экономики страны. Пусть организационно-правовая основа ОТХ будет иной, отвечающей требованиям рынка, но эффективность их по сравнению с мелкими транспортными хозяйствами сомнений не вызывает[5].

Заключение

Водный транспорт (морской и речной) является составной частью единой транспортной системы Казахстана.

Существенные особенности Актауского порта состоят в структуре его материально-технической базы и характере деятельности. Значительная часть транспортных средств – от 25 до 80-85% – не стационарная, а способна к перемещению (локомотивный и вагонный парк, транспортный флот и парк автомобилей), причем в процессе производства эта подвижная активная часть (называемая поэтому подвижным составом) функционирует в разнообразных режимах и организационных формах, что актуализирует управленческий фактор. Технические средства транспорта – постоянные устройства и подвижной состав – пространственно разобщены и функционируют в сетях большого протяжения – от сотен до несколько тысяч километров и в то же время технологически тесно взаимосвязаны друг с другом. Это исключительная и характерная для транспорта «связность» в процессе

управления маневрировать его производственными мощностями, быстро и эффективно перемещать их на тысячи километров, концентрируя в нужных районах транспортной сети.

Ввиду своей природы и особенностей Актауский морской порт и представляющие его виды транспорта обладают редкими и пока еще недостаточно используемыми возможностями к кооперированию координации своей деятельности, эффективному взаимодействию и сотрудничеству. Никакая другая отрасль экономики не имеет таких ценных свойств, позволяющих повышать организационный уровень производства на базе синтеза, какими обладают морской порт и виды транспорта. Его способность к пространственно-временным преобразованиям средств производства в ходе самого производства, к взаимопроникновению, к взаимодействию со всеми отраслями производства поистине феноменальна.

Литература:

- 1 Бучин Е.Д. Взаимодействие внутреннего водного транспорта с морским, железнодорожным и автомобильным. – М.: Транспорт, 2001.
- 2 Экономика и организация внешнеторговых перевозок / Под ред. проф. К.В. Холопова. – М.: Юрист, 2004.
- 3 Брухис Г.С. Транспортно-экспедиционная работа морских портов. – М.: Транспорт, 2001.
- 4 <http://www.portaktau.kz>
- 5 Гнатков М.А., Дубчак В.Х. Научно-технический прогресс на морском транспорте. – М.: Транспорт, 2000.