

DOI 10.53364/24138614_2023_29_2_47
УДК 626.225

¹Карсыбаев Е.Е*, ²Жанбиров Ж.Г., ²Карсыбаева Т.Е.

¹Академия гражданской авиации, г. Алматы, РК.

²Академии логистики и транспорта, г. Алматы, РК.

*E-mail: erzhlogist@mail.ru

ФОРМИРОВАНИЕ СТОК ХАБА КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В МОРСКОМ ПОРТУ АКТАУ

АҚТАУ ТЕҢІЗ ПОРТЫНДА КОНТЕЙНЕРЛІК ТАСЫМАЛДАУ АҒЫН ХАБЫН ҚАЛЫПТАСТЫРУ

FORMATION OF A CONTAINER TRANSPORTATION STOCK HUB IN AKTAU SEAPORT

Аннотация: Сложная геополитическая ситуация в мире, вводимые санкции соседней стране вносит свои коррективы в направления транспортных потоков. В статье проведен анализ сложившейся ситуации в морском порту Актау, т.к. северные транспортные маршруты переориентируются на средний коридор - Транскаспийский международный транспортный маршрут (далее – ТМТМ). Авторы считают, что необходимо усиление портовой инфраструктуры для освоения ожидаемых грузопотоков и делают вывод о том, что в порту Актау необходимо создать контейнерный сток – хаб, который обеспечит бесшовный транзит на маршруте ТМТМ.

Ключевые слова: Транскаспийский международный транспортный маршрут, порт Актау, контейнерные перевозки, контейнерный сток – хаб, регион Каспийского моря, бесшовный транзит.

Аңдатпа: Әлемдегі күрделі геосаяси жағдай, көрші елге енгізілген санкциялар көлік ағындарының бағыттарына өз түзетулерін енгізуде. Мақалада Ақтау теңіз портындағы қалыптасқан жағдайға талдау жүргізілді, өйткені Солтүстік көлік бағыттары орта дәлізге – Транскаспий халықаралық көлік бағытына (бұдан әрі – ТХКБ) қайта бағдарланады. Авторлар күтілетін жүк ағындарын игеру үшін порт инфрақұрылымын күшейту қажет деп есептейді және Ақтау портында ТХКБ бағытында жіксіз транзитті қамтамасыз ететін контейнерлік сток – хаб құру қажет деген қорытынды жасайды.

Түйін сөздер: Транскаспий халықаралық көлік бағыты, Ақтау порты, контейнерлік тасымалдау, контейнерлік сток-хаб, Каспий теңізі аймағы, жіксіз транзит.

Abstract: The complicated geopolitical situation in the world, the sanctions imposed on the neighboring country are making their own adjustments to the directions of traffic flows. The article analyzes the current situation in the Aktau seaport, since the northern transport routes are being reoriented to the middle corridor - the Trans-Caspian International Transport Route (hereinafter - TCITR). The authors believe that it is necessary to strengthen the port infrastructure for the development of the expected cargo flows and conclude that it is necessary to create a container stock hub in the port of Aktau, which will provide seamless transit on the TCITR route.

Keywords: Trans-Caspian International Transport Route, Aktau port, container transportation, container stock hub, Caspian Sea region, seamless transit.

Введение. В связи со сложной геополитической ситуацией на Евразийском континенте и вводом санкций против РФ - являющейся северным соседом Казахстана с самой протяженной общей границей, которую пересекают большое число транспортных путей, породили множество проблем.

В послании народу Казахстана глава государства К.-Ж. Токаев отметил, что Казахстан может стать сухопутным коридором на направлении Азия – Европа. В связи с создавшейся геополитической ситуацией имеется возможность увеличения транзитно –транспортного потенциала РК с перспективой трансформироваться в транспортный хаб мирового значения.

В 2022 году объем перевалки грузов в контейнерах вырос на 12% и достиг показателя 28 391 ДФЭ. По направлению ТМТМ проходящему через порт Актау объем перевозки контейнеров в 2022 году равен 25 466 ДФЭ и динамика объемов продолжает увеличиваться и в 2023 году. Решая задачи, поставленные президентом в 2022 году морской порт Актау включен в состав территории СЭЗ «Морпорт Актау», что предусматривает дальнейшее развитие портовой инфраструктуры и будет способствовать увеличению контейнерных перевозок, соответственно расширится спектр и повышается качество услуг [1].

Принятой к исполнению «Концепцией развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года» (далее – Концепция), утвержденная Постановлением Правительства в декабре 2022 года запланирована реализация ряда инфраструктурных проектов [2]. До 2025 года будет создан контейнерный хаб, который сформирует контейнерный сток для стран Каспийского региона и Центральной Азии. Сомнений, что проект будет реализован, нет, так как он включен в национальный проект «Сильные регионы – драйвер развития страны». При полной реализации проекта контейнерный сток хаб позволит оказывать все виды услуг по перевалке контейнеров, а проектная мощность достигнет уровня 300 тысяч ДФЭ в год. Для этого будет удлинен причал № 3 и реконструирован причал № 12 с соответствующим дноуглублением для безопасного обслуживания морских судов (рисунок 1).



Рисунок 1. Схема порта Актау

Концепцией определено, что у перегрузочного комплекса и причальных сооружений порта Актау высокая степень износа. В настоящее время портовая инфраструктура неприспособленна к растущему потоку контейнеров, в том числе по маршруту ТМТМ. Портовая инфраструктура в недостаточной мере адаптирована к изменяющейся структуре потоков грузов, вследствие этого пропускная способность по перевалке контейнеров ограничена, и порт Актау может стать «узким» местом в потоке контейнеров по маршруту ТМТМ снижая скорость и общую эффективность перевалочных операций.

В последнее десятилетие трендом в международных морских перевозках стало формирование портов-хабов, их преимуществом является объединение грузопотоков в одном месте, что значительно сокращает время на обработку грузов. Например, европейские порты - хабы Роттердам (Нидерланды), Антверпен (Бельгия) и Гамбург (Германия) обрабатывают 76% контейнеропотоков, доставляемых во все порты Европы. Формирование в ЕС портов-хабов, осуществляющих перевалку больших объемов контейнерных грузов, повлекло за собой потребность в обеспечении широкого спектра услуг по комплексному обслуживанию судов, грузов и повышению уровня безопасности.

Для дальнейшего развития в Казахстане рынка услуг, в морском порту Актау возможно применение опыта названных европейских транспортных узлов в части формирования портов - хабов, которая будет выполнять роль распределительного центра на перекрестке международных коридоров.

Методы. Порты-хабы являются ключевыми элементами портовой инфраструктуры, где имеется возможность сквозной перевалки контейнерных потоков с морского на морской и с морского на наземные виды транспорта.

Для создания порта-хаба определим, какие порты в регионе Каспийского моря (РКМ) могут быть сформированы в качестве конкурентных портов-хабов с точки зрения их роли в транспортной системе. Для этого рассмотрим окружающие и стартовые условия формирования портов-хабов, ориентированных на перевалку контейнеров, следующих по международным коридорам с участием Каспийского моря. Определим особенности и границы региона Каспийского моря. Международный регион Каспийского моря является определенной территорией, отличающаяся от других территорий по ряду признаков и в то же время обладающая целостностью, взаимосвязанностью ее элементов и представляет собой крупную область в рамках культурных, политических, географических зон стран имеющих выход на Каспий [3]. Каспийский регион, как уровень политического диалога совмещает аспекты:

- регион, включает в себя страны и территории, которые по причине своей географической близости, являются наиболее естественными партнерами для торговли и инвестирования, и одновременно конкурентами за место в глобальной цепочке поставок;

- в силу своего культурного и правового сходства стран, образующих регион, могут изучать и перенимать опыт и лучшие практики соседствующих стран.

Быстро меняющаяся геополитическая ситуация напрямую влияет на экономики стран региона. Это требует подвижности, гибкости, универсальности транспортно – логистической инфраструктуры по меняющимся направлениям транспортных потоков.

У Прикаспийских стран Казахстан, Азербайджан, Туркменистан, Россия и Иран самая длинная береговая линия у Казахстана, а самая короткая — у Ирана. Принятая в 2018 году Конвенция о правовом статусе Каспийского моря позволила каждому прибрежному государству установить территориальные воды, не превышающие по ширине 15 морских миль, и рыболовную зону шириной 10 морских миль, разрешив давний спор о статусе моря [4]. В новой сложной геополитической ситуации и благодаря своему стратегически важному положению, РКМ служит связующим звеном между Европой, Азией и Ближним Востоком (рисунок 1). Как следствие, повышенная актуальность международных коридоров ТМТМ и Север-Юг.

Экономики стран РКМ сильно различаются по своему материальному благосостоянию, уровню экономического благополучия и уровню диверсификации. Своими экономическими успехами большинство стран, в т.ч. Казахстан, обязано своим природным ресурсам, их экономика недостаточно диверсифицирована и сталкиваются с серьезными рисками из-за колебаний цен на сырьевые товары и это главная слабость экономик РКМ. Печально известный обвал цен на нефть в 2014 году привел к снижению темпов экономического роста. С тех пор эти государства прибегают к различным стратегиям диверсификации, чтобы снизить риски чрезмерной зависимости от ресурсов. Причем продолжающийся переход к «зеленой» энергетике может иметь еще более негативные последствия для этих экономик, если они не будут действительно диверсифицированы.



Рисунок 2. Страны РКМ

Вклад нефти и газа в ВВП Казахстана, Азербайджана и Туркменистана превышает 10%, а экспорт углеводородов составляет более 40% их общего экспорта [4]. В результате только две из этих стран, Азербайджан и Казахстан, смогли привлечь наибольшую долю прямых иностранных инвестиций в РКМ. Несмотря на несколько замедлений в темпах роста, которые в основном были вызваны внешними факторами, экономики обеих стран демонстрируют устойчивый экономический рост, а развитие ТМТМ способствует этому.

Средний темп экономического роста РКМ составляет примерно 4%. Помимо недостаточной диверсификации, к общим проблемам относятся коррупция и чрезмерная зависимость от денежных переводов из-за рубежа [5]. Россия, крупнейшая экономика РКМ был ключевым торговым партнером большинства стран в регионе. Поэтому в условиях планомерно ужесточающихся санкций против РФ и Ирана, роль и возможности Азербайджана и Казахстана возрастают, так как они размещены на единственном направлении грузопотоков из Китая в Европу.

К сожалению, инфраструктура порта Актау находящегося на этом направлении, сегодня имеет значительные недостатки, такие как максимальная загруженность причальных мощностей, ограничивают грузооборот, много времени уделяется таможенным операциям, малая вместимость причалов для контейнеров, а также из-за несогласованности участников процесса перевозки увеличено время подачи вагонов с контейнерами с магистральной сети железных дорог.

Морской порт должен обладать развитой складской и транспортной инфраструктурой, способной обработать растущие объемы грузо- и контейнеропотоков. В данном исследовании, предлагается ввести термин «контейнерный сток – хаб», который рассматривается как сектор транспортно – логистической инфраструктуры в порту Актау общего пользования, находящейся в собственности порта, официально открытого для клиентов с возможностью принимать/отправлять крупнотоннажные контейнеры. Отличительной особенностью контейнерного сток – хаба будет информационная база о контейнерных стоках в транспортном узле с возможностью просмотра на карте по географической привязке и в табличном виде. Информационная база будет содержать подробные сведения об инфраструктуре контейнерных перевозок, обо всех участниках рынка перевозок. Благодаря обширной информационной базе клиенты смогут:

- быстро и просто найти морские порты в регионе, железнодорожные станции и подъездные пути, выполняющие операции с крупнотоннажными контейнерами (контейнерные стоки);

- на экране рабочего стола компьютера увидеть контейнерные стоки, например на карте маршрута ТМТМ;

- узнать информацию о компаниях, оказывающих услуги по приему, выгрузке и хранению контейнеров в различных регионах (контейнерные агенты);

- заказать контейнер под погрузку в морских портах и железнодорожных станциях;

- разместить свою информацию о покупке или продаже крупнотоннажных контейнеров с приложением фотографий и описанием;

- найти интересующий крупнотоннажный контейнер, используя систему поиска по регионам и техническим параметрам контейнеров

Планируемый контейнерный сток-хаб в порту Актау позволит сформировать контейнерный парк на территории порта для стран Каспийского региона и Центральной Азии, проходящих через порт международных коридоров.

Для успешной работы порта потребуются создание такой структуры как «Единый оператор контейнерного сток – хаба» с информационной базой, объединяющей информацию потоков контейнеров международных коридоров Север-Юг, маршрут ТМТМ, TRASECA и возможных новых направлений контейнеропотоков с перевалкой в порту Актау. Установление сквозных гибких тарифов на названных международных коридорах переориентируют контейнеропотоки не только с Китая, но и с Центрально-Азиатских стран на порт Актау. Для удешевления тарифов необходимо проработать вопрос по обратной загрузке порожних контейнеров или возврату. Все это повлечет совершенствования и гармонизации законодательства в сфере транспорта не только в Казахстане, но и стран-партнеров по международным коридорам, с возможностью создания единого перевозочного документа.

Результаты. С оптимизмом глядя в будущее, можем предполагать, что в порту Актау будут реализованы лучшие технологии, например, непрерывная логистика перевозки и переработки контейнеров, по схеме «железнодорожный вагон – контейнерный сток-хаб - морское судно» (рисунок 3), либо будет достигнута перевалка по прямому варианту с возможностью образования устойчивых ниток контейнерных поездов и курсирования морских судов по расписанию с привязкой друг к другу. В идеале перевозка контейнеров будет

бесперебойной технологией, не требующей дополнительного времени для хранения, обработки контейнеров и простоя вагонов в порту Актау.

Применение схемы бесперебойной обработки контейнеров, обеспечит единство и непрерывность транспортно-технологического процесса, минимальные пробеги вагонов, возможность комплексной автоматизации погрузочно – разгрузочных работ повысит скорость доставки контейнеров и станет привлекательным транспортным узлом успешно решающие проблемы «узких мест». А согласованная работа по расписанию контейнерных поездов и морских судов обеспечит регулярность и ритмичность контейнеропотоков.

Ситуация с обмелением Каспийского моря становится угрожающей, поэтому необходимо проведение мероприятий со странами, соседствующими по морю и обеспечение экологической безопасности.

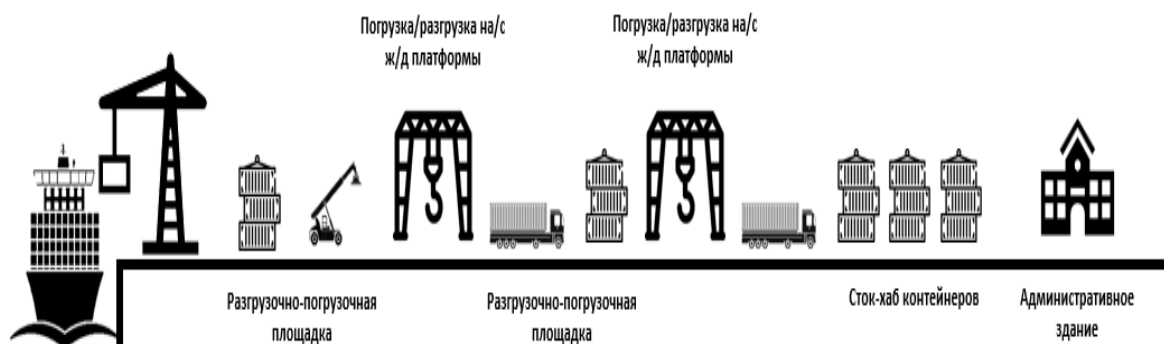


Рисунок 3. Технологическая схема контейнерного сток – хаба в морском порту Актау

Заключение. Реализация проекта по созданию контейнерного сток-хаба станет значительным шагом в наращивании транзитного потенциала страны, в полной мере раскроет потенциал морского порта Актау и Казахстана как лидера в РКМ.

В отношении международных коридоров, проходящих через порт Актау, будет обеспечен бесшовный транзит. Это значит, что будет создана единая (определяемая странами участниками международных коридоров) технологическая, таможенная, тарифная и инвестиционная политика, а также прозрачные правила взаимоотношений транспортных компаний и упрощенные правила взаимного доступа на территории стран-участников.

Список использованных источников

1. <https://rail-news.kz/ru/news/13342-port-aktau-dostupnost-skorost-i-nadeznost.html> / Порт Актау: доступность, скорость и надежность. / Қазақстан теміржолшысы. 2023г.
2. <https://legalacts.egov.kz/npa/view?id=14291348> / «Об утверждении Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года / Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2022 года №1116.
3. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики. М. 2001.
4. <http://casp-geo.ru/vsyo-o-geoekonomike-kaspijskogo-regiona-vzglyad-iz-vashingtona/> / Всё о геоэкономике Каспийского региона — взгляд из Вашингтона. Каспийский Вестник. 2022г.
5. https://www.rfbr.ru/rffi/ru/news_events/o_2098142 / Каспийский регион – в центре внимания. / Российский центр научной информации 2019.

References

1. <https://rail-news.kz/ru/news/13342-port-aktau-dostupnost-skorost-i-nadeznost.html> /Port Aktaý: dostýpnost, skorost ı nadejnost. / Qazaqstan temirjolshysy 2023.
2. <https://legalacts.egov.kz/npa/view?id=14291348> / «Ob ýtverjdenıı Kontseptsıı razvıtııa transportno-logıstıcheskogo potentsıala Respýblikı Kazahstan do 2030 goda / Postanovlenıe Pravitelstva Respýblikı Kazahstan ot 30 dekabria 2022 goda № 1116.
3. Granberg A.G. Osnovy regionalnoı ekonomıkı, M. 2001.
4. <http://casp-geo.ru/vsyo-o-geoekonomike-kaspijskogo-regiona-vzglyad-iz-vashingtona/> Vsë o geoekonomike Kaspijskogo regiona — vzglıad iz Vashingtona. Kaspijskıı Vestnik, 2022.
5. https://www.rfbr.ru/rffi/ru/news_events/o_2098142 /Kaspijskıı region – v tsentre vnımanııa. /Rossijskıı tsentr naýchnoı informatsıı 2019.