

## СОВРЕМЕННЫЙ МОРСКОЙ ПОРТ- СВЯЗУЮЩЕЕ ЗВЕНО ДЛЯ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА

Доғдырбайқызы Аружан

[dogdyrbaikyzy\\_a@enu.kz](mailto:dogdyrbaikyzy_a@enu.kz)

Магистрант кафедры «Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта»

ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, Астана, Казахстан

Научный руководитель - Т.Т. Султанов

**Аннотация.** Морской транспорт и все, что связано с ним, имеет необычайно длинную историю развития, которая непрерывно продолжается и сегодня, приобретая все новые и новые особенности и детали, связанные с техническим развитием морского транспорта и технологических циклов, в том числе с интенсивной трансформацией внешней среды.

Историки развития морского транспорта уходят к 6-4 тысячелетию до нашей эры: конструкция транспортного средства постепенно менялись от простейшей ладьи до современных морских судов. Подверглись изменениям и морские порты, прошедшие сложный эволюционный путь от портов с ручным трудом до технологических гигантов морской индустрии, обеспечивающих обработку судов нового типа при помощи мощной и сложной техники и технологий погрузочно-разгрузочных работ.

Современный морской порт- связующее звено для различных видов транспорта. В этой связи портовая деятельность, можно сказать, выступает в роли стратегического аспекта развития экономики государства, являясь основным звеном функционирования транспортной системы. Модернизация портовой инфраструктуры, терминалов оказывает позитивное воздействие на стимулирование торгового партнерства морских держав.

Для выявления современных тенденций ООН ежегодно проводит конференцию по торговле и развитию (ЮНКТАД), в ходе которой уделяется особое внимание результатам деятельности и инновациям в сфере морского транспорта с целью отследить тенденции и обеспечить участников рынка перевозок необходимой и актуальной информацией.

Так, например, ЮНКТАД в 2018 году выпустил обзор результатов развития морского транспорта за последние 50 лет, где освещались история взаимодействия морского транспорта и разных международных организаций. Проведенные исследования позволили определить, что в течении последних двух десятилетий в мировой морской торговле существуют следующие тенденции:

1. Масштабная контейнеризация и интеграция транспортных и логистических сетей.
2. Увеличение торговых потоков товаров из развивающихся стран Азии (особенно из Китая).
3. Растущий вклад дальневосточных стран, таких как Малайзия и Вьетнам.
4. Растущий объем перевалки грузов в Гонконге, Сингапуре, Дубае и др.

В 2020 году ЮНКТАД обозначил общие тенденции в морском транспорте на ближайшее будущее. Одной из наиболее важной является инициатива, в которой морские порты выступают в роли двигателя процесса глобализации и являются центрами логистических и транспортных сетей, поэтому один из основных способов развития портов и терминалов на данный период и в перспективе - это распространение цифровых технологий. Примерами инноваций выступают Интернет вещей, робототехника, автоматизация, искусственный интеллект, беспилотные транспортные средства и оборудования.

Повышение эффективности портов и терминалов также рассматривается как один из способов роста. Все этапы обработки судов и грузов на различных ступенях должны развиваться максимально для того, чтобы какие-либо задержки и лишние звенья были сведены к минимуму. Таким образом возможно достижение увеличения пропускной способности.

При определении стратегии развития портовой инфраструктуры необходимо учитывать следующее:

- разработку мероприятий по введению и использованию “зеленых” технологий для соблюдения международных экологических требований;
- Модернизация судов-контейнеровозов, таким образом, судно способно перевозить гораздо больше количества контейнеров, которые впоследствии должны быть обслужены контейнерными портами;

Следовательно, порты должны соответствовать современным тенденциям и иметь более глубокие подходные пути для судов, удовлетворяющие инновационным технологиям оборудование, способность обеспечивать интенсивные погрузо-разгрузочные работы, увеличение складских зон, ускорение процессов таможенной очистки итд. Таким образом, перед транспортным комплексом каждого государства, стоят определенные задачи, которые для своего решения требуют разработки соответствующих целевых программ с выделением под них бюджетных средств.

На сегодняшний день порт Актау представляет собой многоцелевой терминал, обладающий большими возможностями.

Морской порт предназначен для перевалки сухих грузов, сырой нефти и нефтепродуктов и расположен на пересечении нескольких международных транспортных коридоров, что позволяет обеспечивать перевозку грузов с востока на запад, с севера на юг и в обратном направлении.

Основными видами грузов, обрабатываемыми в порту являются:

- нефть;
- металл;
- зерно;
- паромные и другие грузы.

Направлениями перевозки грузов являются порты Ирана, России и Азербайджана. На участке Баку-Актау-Баку действует паромная линия.

Несмотря на развитие порта Актау во многих направлениях, на сегодняшний день имеются проблемные вопросы, два из которых мы рассмотрим.

1. Обмеление Каспийского моря.
2. Увеличение грузопотока.

1. На сегодняшний день порты Актау, Курык и другие порта прикаспийских государств испытывают ограничение, связанным с падением уровня моря.

“Казгидромет” привел данные, согласно которых к 2030 году уровень моря продолжит снижаться со скоростью 23 сантиметра в год.

В связи с тем, что порты Актау и Курык стали испытывать проблему с глубинами в акватории и подходном канале, требуется срочное проведение дноуглубительных работ для обеспечения безопасности мореплавания. По предварительным данным стоимость таких работ составит 40,4 миллиарда тенге. Срок реализации проекта запланирован на 2023-2025 годы. На сегодняшний день определяется источник и механизм финансирования.

Текущий уровень глубины акватория портов в среднем составляет 4,9 метра при нормальном уровне судоходства 6,11 метров. Это позволит осуществлять загрузку судов только на 75%. После проведения дноуглубительных работ загрузка судов будет полной, это позволит увеличить грузооборот через казахстанские порты на 25-30% .

С 1 марта 2022 года Европарламент принял Резолюцию с требованием закрыть порты Европейского союза (далее - ЕС) для российских судов и отказать в доступе во все порты судам ЕС, осуществлять заходы в порты Российской Федерации. От работы с портами РФ отказались крупнейшие контейнерные линии Maersk, MSK, CMA, CGM, Norag-Lloyd и другие.

Таким образом возникла угроза казахстанским экспортерам нефтепродуктов, продукции металлургической отрасли, зерне и прочих сырьевых отраслей Республики Казахстан, так как 90% основных экспортных маршрутов осуществлялось через порты РФ (Новороссийск и др.)

В этой связи Министерство индустрии инфраструктурного развития Республики Казахстан проработало альтернативные маршруты перевозки экспортных и транзитных грузов в том числе через порты Актау и Курык и далее через территорию Азербайджана в направлении Грузии и Турции с выходом в Черное море.

В текущем году объемы перевозок через морские порты Актау и Курык намечено довести до 10 млн. тонн с учетом переориентации порядка 4 млн. тонн экспортных грузов. Увеличение грузопотока повлечет за собой увеличение судов в казахстанском секторе Каспийского моря и судоходства в порты Актау и Курык. Однако учитывая ограниченность причалов для обработки грузов, возникает острая необходимость уменьшения времени обработки одного судна, путем уменьшения времени осуществления контрольных и надзорных функций соответствующих государственных органов (транспортных, пограничных, санитарно-карантинных, фитосанитарных, органов государственных доходов и другие).

При этом, Актауским морским торговым портом проводится работа по сокращению стальнойного времени обработки одного судна в целях увеличения пропускной способности. Однако необходимо отметить, что значительную часть времени обработки судна у причальной стенке занимает его бункировка топливом. Это связано с тем, что в целях безопасности одновременное осуществление погрузочно-разгрузочных работ (далее - ПРР) и бункировка топливом судна, не допустима. Поэтому бункировка топливом судна осуществляется после завершения ПРР с автоцистерны и составляет 5-7 часов.

Решение данного вопроса возможно если сократить время обработки одного судна на 5-7 часов путем привлечения бункировочных судов, для проведения бункировочных операций на рейде портов Актау и Курык;

Данная операция увеличит количество загрузки одного судна на 200-300 тонн за счет захода судна в порт под ПРР с минимальным количеством топлива и дальнейшей бункировкой на рейде порта после загрузки судна и закрытия границы, если учесть резкое падение уровня Каспийского моря влияющего на осадку судна у причальной стенке.

### **Список использованных источников**

1. Назарбаев Н.А. Стратегия «Казахстан - 2050»: новый политический курс состоявшегося государства // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/>. 22.11.2023.

2. Постановление Правительства Республики Казахстан. Об утверждении Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы: утв. 31 декабря 2019 года, №1055 // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1900001055>. 26.11.2023.

3. Указ Президента Республики Казахстан. Об утверждении Стратегического плана развития Республики Казахстан до 2025 года и признании утратившими силу некоторых указов Президента Республики

Казахстан: утв. 15 февраля 2018 года, №636 // <http://adilet.zan.kz>. 15.11.2023.

4. Обзор морского транспорта. – 2016 год // [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016\\_ru.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_ru.pdf). 15.11.2018.

5. Oram R.B., Baker C.C. The Efficient Port. – Oxford: Elsevier Science & Technology Books, 1971. – 215 p.

6. Никулина С.В. Морские порты как субъекты международной конкуренции: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.14. – СПб., 2011. – 204 с.

ӘОЖ 773.562

## ЦИФРЛЫҚ ТЕХНОЛОГИЯЛАРҒА НЕГІЗДЕЛГЕН КӨЛІК ЖҮЙЕСІН ДАМУДЫҢ ҰЙЫМДЫҚ-ЭКОНОМИКАЛЫҚ МЕХАНИЗМІ

Есенхан Гүлсезім Бақытжанқызы

[gesenxan@bk.ru](mailto:gesenxan@bk.ru)

«Көлікті пайдалану және жүк қозғалысы мен тасымалды ұйымдастыру» кафедрасының магистранты, «Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ» КеАҚ, Астана, Қазақстан

**Аннотация:** Бұл мақала цифрлық технологияларды қолдануға бағытталған көлік жүйесін дамытудың ұйымдастырушылық-экономикалық механизміне арналған. Авторлар цифрлық инновациялардың көлік жүйелерінің тиімділігі мен құрылымына әсерін қарастырады, сондай-ақ осы салаға заманауи технологияларды енгізу перспективаларын талдайды.

**Түйінді сөздер:** ұйымдастырушылық-экономикалық тетік, көлік жүйесін дамыту, Цифрлық технологиялар, тиімділік, Көліктегі инновациялар

**Аннотация:** Данная статья посвящена организационно-экономическому механизму развития транспортной системы, ориентированному на использование цифровых технологий. Авторы рассматривают влияние цифровых инноваций на эффективность и структуру транспортных систем, а также анализируют перспективы внедрения современных технологий в данную сферу.

**Ключевые слова:** Организационно-экономический механизм, Развитие транспортной системы, Цифровые технологии, Эффективность, Инновации в транспорте

**Abstract:** This article is devoted to the organizational and economic mechanism of the development of the transport system, focused on the use of digital technologies. The authors consider the impact of digital innovations on the efficiency and structure of transport systems, as well as analyze the prospects for the introduction of modern technologies in this area.

**Keywords:** Organizational and economic mechanism, Development of the transport system, Digital technologies, Efficiency, Innovations in transport

Қазіргі әлем жағдайында көлік жүйесі экономиканың тиімділігі мен тұрақты дамуды қамтамасыз етудің негізгі элементі болып табылады. Цифрлық технологияларды қолдануға негізделген ұйымдастырушылық-экономикалық механизм көлік инфрақұрылымын заманауи басқаруда маңызды рөл атқарады.

Цифрлық технологияларды пайдалана отырып, көлік жүйесін дамытудың ұйымдастырушылық-экономикалық тетігінің негізгі аспектілерінің бірі жеделдік пен басқаруды жақсарту болып табылады. Заманауи ақпараттық жүйелерді енгізу нақты уақыт режимінде көлік құралдарының қозғалысын бақылауға, маршруттарды оңтайландыруға және сыртқы жағдайлардың өзгеруіне жауап беруге мүмкіндік береді. Бұл жол жүру уақытын қысқартуға, тасымалдау тиімділігін арттыруға және көлік кептелісін азайтуға ықпал етеді. Тағы бір аспект-қауіпсіздікті жақсарту. Цифрлық технологиялар мониторингтің, алдын