

К.Е. ШАРИПБЕКОВА,¹
докторант.
Ж.С. РАИМБЕКОВ,¹
э.ғ.д., профессор.
Л.Н. Гумилев атындағы
Еуразия ұлттық университеті¹

ТЕҢІЗ-ҚҰРҒАҚ ПОРТ ДАМУДЫҢ ДИАДАЛЫҚ БОЛАШАҒЫ: ШЕТЕЛДІК ТӘЖІРИБЕ

Андатпа

Бүгінгі таңда кешенді жаһанданған логистикаға кең қажеттілік туындап тұр, оған дәлел ретінде тек өнеркәсібі дамыған елдерде ғана емес, сонымен қатар экономикасы дамып келе жатқан Азия мен басқа елдерде де айтарлықтай логистикалық қызмет көрсету нарығының пайда болуын айтуға болады. Логистикалық тізбектердің және олардың желілік жүйесінің үздіксіз дамуы түйіндік сызықтардың дамыған жүйесіне байланысты, мұнда түйін ретінде теңіз порттары интеграцияланған логистикалық орталықтар болып табылады. Қазіргі уақытта, теңіз порттары жеткізу тізбегі (Supply Chain) желісінің негізгі бөлігі болады. Құрғақ және теңіз порттарының түрлеріне берілген тұжырымдалама қарастырылды және осы аталған порттардың бастапқы және дамыған кездегі дамуында басқару үлгісі көрсетілді. Осы үлгілерге мысалдар келтіріліп, Қазақстан үшін ыңғайлысы автормен ұсынылды. Теңіз порттарының түрлі мақсаттық және кеңістік функциялары елдің заңнамасының өзгеруіне әсер етеді, сондай-ақ аймақтың немесе қаланың көліктік және экономикалық жағдайын анықтау үшін құрылды және әрі дамуда. Осылайша, құрғақ порттар келесілерді жетуге көмектеседі: біріншіден, құрғақ порт теңіз порттарының бәсекеге қабілеттілігін арттырады; екіншіден, олар қарқынды даму және тауарларды жеткіліксіз жабдықтау арасындағы қайшылықты шешеді; үшіншіден, олар құрғақ порттар мен теңіз порттарын арасындағы үздіксіз байланысты орнатуға көмектеседі. Шетелдік зерттеулер арқылы құрғақ порттар мен теңіз порттарының жұмыс істеу моделі автормен құрастырылды. Теңіз порты-құрғақ порт дамудың диалдық болашағына келтірілген мысалдар қарастырылды және Ақтау теңіз порты мен Қорғас құрғақ портының жұмыс істеу әлеуеті қарастырылып, олардың әрі қарай дамуына тұжырымдама жасалынды.

Тірек сөздер: құрғақ порт, теңіз порты, басқару, логистика, логистикалық жүйе, модельдер, функциялар, әлеует.

Логистикалық тізбектердің және олардың желілік жүйесінің үздіксіз дамуы түйіндік сызықтардың дамыған жүйесіне байланысты, түйін ретінде теңіз порттары интеграцияланған логистикалық орталықтар болып табылады. Сондықтан олар қалаландырылған аудандарда бөлу жүйелерінің негізгі элементтеріне айналды, себебі кеңістік спектрге негізделген, ұсынысты оңтайландыру үшін көліктік, экспедициялау және логистикалыққа байланысты шамадан тыс кептелістер мен сыртқы көліктік шығындарды төмендетуге алып келеді. Қазіргі уақытта, теңіз порттары жеткізу тізбегі (Supply Chain) желісінің негізгі бөлігі болады. Теңіз порттары қызметтердің кең спектрін қамтамасыз етеді, оның ішінде жүк жөнелтушілер, экспедиторлар, көлік компаниялары мен логистикалық операторлар секілді клиенттердің кең ауқымына қызмет ететін маңызды экономикалық кеңістік болып табылады. Олардың негізгі міндеттері ішкі және халықаралық сауда тауарларын көбінесе үлкен ауқымдарда ілгері жылжыту болып табылады [1].

Қытайда алғаш рет Си құрғақ порт ұғымын енгізді. Дегенмен, ғылыми-зерттеу жалғаса келе құрғақ порттар көптеген функциялар мен маңызға ие болып келеді. Шетелдік және отандық авторлардың берген анықтамаларынан құрғақ порт келесідей деп аталады: ішкі аймақта құрылған және жүктерді тасымалдау үшін теңіз портымен байланысты ақпараттық технологиялар мен мультимодальдық көліктік теорияларына сүйенетін көліктік бекет. Оның негізгі функцияларын жүк терминалы қызметтері, кедендік рәсімдеу, инспекция, карантин, басқа да логистикалық арна мен платформа нысандарды қамтиды [2]. Сондай-ақ, құрғақ-теңіз порттарының түрлі бөлінуін шетелдік авторлар 1-кестедегідей (б. 235) қарастырған, әрі зерттеген.

Сонымен қатар, құрғақ порттың бағытталған дамыту жөніндегі порттар және ішкі терминалдар арасындағы ынтымақтастықтың стратегиясына бағытталған. Олар құрғақ порт терминалының иесінің және құрылтайшының перспективасы пікірін қабылдауға және олар терминал бастапқы кезеңде жұмылдырылған және де, қандай субъект дамушы қозғаушы күші болып табылатына да.

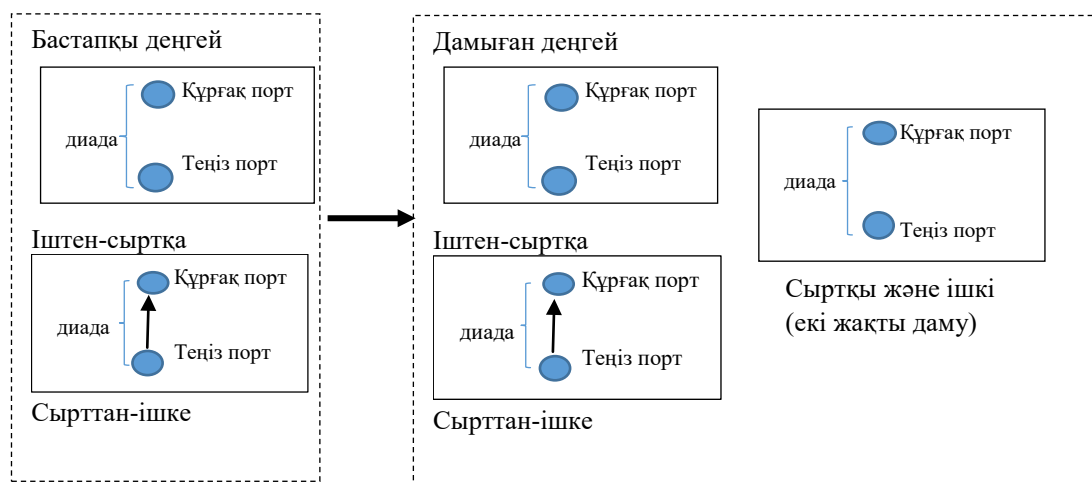
Кесте 1 – Құрғақ пен теңіз порттарының шетелдік авторлар бойынша бөлінуі

Гириш Гужар (2010)	Құрғақ порттарды шлюздік(теңіздік) терминалдар	Жүктерді таратуда теңіз бен ішкі операциялар арасында интерфейс құрады
	Темір жол терминалдары	Шлюздік терминалдар арасында байланыс орналастырады
	Тарату орталықтары	Еуропада кең дамыған, көптеген таңбалау, бағалау және түгендеу, тасымалдау және қоймалау қызметтерімен айналысады
Росо және басқалары (2009)	Теңізден алыс орналасқан құрғақ порттар	Теңіз порттары үшін бәсекелі басымдылық береді, жаңа маңызды бағыттарын және жаңа әлеуетті клиенттерді қамтамасыз етеді. Құрғақ порттың осы түрі ағындардың арақашықтық пен мөлшерін теміржол арқылы шығындар тұрғысынан маңызды болып келеді. Бұл типтегі құрғақ порттардың мысалына Мадридтегі Кослада порты Барселона, Валенсия және Бильбао байланыстырады
	Теңізден орта орналасқан құрғақ порттар	Орта қашықтықтағы құрғақ портының артықшылығы әртүрлі теміржол тасымалдау қызметтеріне консолидациялық нүктесі болып табылады. Әдетте мұндай порттар авто жол қашықтықта орналасқан, дегенмен жоғары жиілікті және шоғырландыру ағындары арқылы темір жол қызметтерін пайдаланады. Вирджиния қаласынан 330 км орналасқан Вирджиния порты, АҚШ саналы маңында кеңейту үшін теңіз порты арқылы жүзеге асырылатын құрғақ порт жақсы үлгі болып табылады
	Теңізден жақын орналасқан құрғақ порттар	Теңіз портына жақын орналасқан құрғақ порт үлкен көлемді жүктерді ел ішінде тез арада жоғары сыйымдылығы көлік арқылы іске асыра алады. Осындай құрғақ порттар арқылы көлік кептелісін төмендеуіне, порт қақпасы мен тауар тарату орталықтары арасындағы арақашықтың азаюына, ол өз бетінше қоршаған ортаға зиянын азайтуға әкеледі
Дүниежүзілік банктік құралдар есебі (2007)	Құрғақ порттарды басқарудың жер иелері моделі	Бүкіл порт концессиялық моделі ретінде бірнеше жыл бойы жеке инвесторға порт басқару және операциялар үшін толық жауапкершілікті тапсыру сипатталады
	Құрғақ порттарды басқарудың бүкіл порты концессиялық модель	Жеке сектор мен мемлекеттік сектор секілді екеуін де қамтиды. Бұл жағдайда, мемлекеттік сектор бір қалыпты басқару рөлін атқарады, жеке секторға инфрақұрылымды жалға береді және порттарда операция көздерін анықтайды
	Құрғақ порттарды басқарудың қызмет көрсету моделі	Порттың қалыпты жұмысы үшін қажетті барлық қызметтерін ұсынады

1 кестенің жалғасы

ЮНКТАД (1991)	1 буын теңіз порты	1960 жылдан бері, Құрғақ сусымалы жүк, басқа жүктер тасымалдау, жүктерді өңдеу және сақтау бойынша қызметтер, қарапайым әкімшілік қызметтер, жүк манипуляциялары және басқару, автоматтандыру, порт пайдаланушылармен бейресми қарым-қатынас
	2 буын теңіз порты	1960 жылдан кейін пайда болған, Құрғақ және сұйық сусымалы жүктер, басқа жүктер тасымалдау, өнеркәсіп, коммерция, жүктерді өңдеу және сақтау бойынша қызметтер, тауарларды қайта өңдеу және өндіру, жүктері үшін кешенді әкімшілік қызметтер, манипуляциялар және басқару, порт аймақтарды сатып алып, порттық өнеркәсібін дамуына ынталандырады, әртүрлі секторлардағы порттармен тұрақты байланыс жоқ, пайдаланушылармен тығыз қарым-қатынас, қаламен арнайы қарым-қатынас
	3 буын теңіз порты	1980 жылдан бері, Құрғақ және сұйық сусымалы жүктер, үлкен контейнерлер, ро-ро мобиль, Тасымалдау, логистика және дистрибуция, жүктерді өңдеу және сақтау бойынша қызметтер, жүктерді тарату, жүктері үшін логистикалық қызметтер, ақпаратты жинау және өңдеу, жеткізу тізбекті, ұйымдастыру, тарату орталығы/логистика орталығы/ логистика тұғырнама (платформа), ақпарат орталығы, операция іс-қимыл саласындағы бірлілік, өз пайдаланушылармен ұйымдастырушылық
Ескертпе – Ақпарат көзі: [1–6] негізінде автормен құрастырылған.		

Бағытталған дамыту үшін олар екі үлгілерді ұсынады: ішкі-сыртқы және сыртқы-ішкі даму (сурет 1).



Сурет 1 – Құрғақ порт пен теңіз порттары арасындағы даму моделі

Ескертпе – Ақпарат көзі: [2–6] ақпарат көзінен алынған.

Бірінші модельде интеграция ішкі терминал жағынан бағытталған, екінші модельде теңіз сауда порты жағынан басқарылады. Ішкі терминалдар дамыту әр түрлі басқару тәсілдері осы режимдерде арасындағы айырмашылықты құрайды. Іштен-сыртқа моделінде, меншік тұрғысынан дамыту органдармен (мемлекеттік орган) басқарылады немесе мысалы, ішкі көлік компаниясы немесе логистикалық қызмет жабдықтаушы (LSP – жеке орган) арқылы. Сырттан-

ішке моделінде порт билік, порт операторлары немесе мұхит тасымалдаушылар операторлар сияқты мемлекеттік немесе жеке тұлғалардың, оның теңіз жағынан басқарылады. Жоғарыда талқылау бойынша қолданыстағы саясатқа байланысты және де, сондай-ақ тартылған субъектілер мен олардың стратегияларынан әуелді екенін көрсетеді.

Вильмсмейер және басқаларының зерттеулерінше, даму процессінде айырмашылықтарды суреттейтін үш жағдайлары қолданады. Авторлардың айтуынша, Швеция мемлекеттік сектор терминал дамуында маңызды рөл атқаратынын ішкі-сыртқы үлгі көрсетеді; Шотландияда, ішкі-сыртқы моделінде мемлекеттік қолдау кеңістіктік жоспарлау және модальды аусымды қаржыландыру бағытталған, ал жеке меншік секторы дамытуға жауапты болды; АҚШ ішкі-сыртқы моделі, мемлекетте шектеулі рөлі берілген, себебі терминалдардың көбісі жеке темір жол желілеріне тиесілі [3]. Росо өз мақаласында Сыртқы-ішкі моделінде дамыған құрғақ порттар теңіз портымен тік интеграциясы ішкі-сыртқы модельге қарағанда жоғарырақ табысты болатынын көрсеткен. Сонымен қатар, Швеция жағдайында, терминалдар көпшілігі муниципалитеттер арқылы салынған және оларға тиесілі, ішкі-сыртқы моделін пайдалана отырып жұмыс істейді және өте табысты [4].

Қазақстанның ашық теңізге шыға алмайтын болғандықтан, Іштен-сыртқа моделі ыңғайлы болып келеді. Қорғас құрғақ порты Қазақстанның оңтүстік-шығысында, Алматы облысында Алтынкөл теміржол станциясы мен Жаркент автокөлік жолдары арқылы Еуропа, Орталық Азия, Түркия және Парсы шығанағы елдерімен жүктерді тасымалдауға арналған мультимодальдық порт. Құрғақ порт негізінен «Қорғас-Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аймақтың бір бөлігі. 129,8 га жалпы ауданы, логистика біріктірілген (224,9 га) және өндірістік (224,6 га) облыстарында негізделген. Басқару моделі мемлекет тарапынан басқарылады, бақылауға «Қазақстан Теміржол» АҚ және құрғақ порт операторы АҚ «ҚТЖ-Экспресс» еншілес компаниясының «KTZE-Қорғас Gateway» ЖШС берілген [7].

Росо және басқалары зерттеулеріндегі құрғақ порттар теңіз портынан алыс орналасқан болатын және олардың ең аз артықшылыққа ие болғаны теңіз порттарындағы кептелісті азайту және қуаттылық көбейту болып табылды, олардың көбісі іштен-сыртқа моделінде жұмыс істеді. Екінші жағынан, сырттан-ішке моделінде жұмыс істейтін Ботани Сидней порты – теңіз порттары үшін үлкен пайдасына ие. Бұл дегеніміз даму бағыты мен партия бенефициары арасындағы үлкен байланыс. Алайда, сырттан-ішке немесе іштен-сыртқа моделіндегі даму деңгейі көрсетілген құрғақ порттар түріне қатты байланысты емес, дегенмен жақын және орта құрғақ порттар көбінесе сырттан-ішке моделінде жақсы жұмыс істейтіні анықталған [4].

Теңіз порты – құрғақ порт дамудың диадикалық болашағы ретінде Швециядағы Гетеборг теңіз порты – Холсберг құрғақ порты және Финляндиядағы ХаминаКотка теңіз порты – Коуволла құрғақ порты мысал ретінде келтірілді. Екі диада да теңіз портымен ішкі порттық терминалдарға теміржол арқылы тікелей байланысты, мұнда жүк жөнелтушілер стандартталған бірліктерін (контейнерлер) жинай және қалдыра алады. Құрғақ порттар теңіз порттарына тиесілі кедендік рәсімдеу, сақтау, депо, экспедиторлық және қосылған құн қызметтердің (VAL) ретінде қол жетімді қызмет көрсетеді.

1. Финляндиядағы ХаминаКотка теңіз порты–Коуволла құрғақ порты

Коуволла жобасы 2000 жылдардың басында құрыла бастады және келесідей негізгі мақсаттарға негізделді: Котка және Хамина теңіз порттарын дамыту; Ресеймен шекаралас мультимодальдық дәлізді ЕО-пен дамыту; Коуволла құрғақ портында теміржол логистикасын дамыту. Қазіргі таңда негізгі компания серіктестіктеріне кіреді: DHL Freight (Финляндия) Оу, Easmar Logistics Оу, Green Logistics (Финляндия), Itella Оуj, Kouvola Innovation Оу, Nurminen Logistics Оуj и Raskone. Құрғақ портындағы логистикалық жүйелердің дамуы Иннорэйл жобасымен 2001 жылы басталды және ең бірінші логистикалық терминал 2004 жылы іске асырылды. Қалған терминалдар LSP компанияларымен бірігіп салынды. Терминалдардың көбісі теміржол байланысына ие және тұтынушылардың сұранысын қанағаттандыру үшін әрбір терминалда бір оператордан жұмыс істейді. Жалпы алғанда, бұл іс-әрекеттер облыста 800 жаңа жұмыс орындарын құрған және Коуволла құрғақ порты 150,000 шаршы метрден тұратын қоймасы бар, онда тиеу, қайта тиеу және қосылған құн қызметімен айналысуға мүмкіндік бар. Коуволан Yritysmagneetti Оу (Kouvola Yritysmagneetti Оу) мемлекеттік компаниясы барлық қоймаларын жекеменшік иелеріне сатты және Иннорэйл жобасы әрі жалғасуда және оның мақсаттары

қоршаған ортаға әкелетін салдарымен кеңейтілді. Бүгінгі таңда 200-ге жуық жеке және 90 мемлекеттік логистикалық және тасымалдау операторлары жұмыс істейді. Ең жоғары көрсеткіш ретінде 125,000 TEU 2–3 маршруттық поездар күніне жүк тасымалдайды және Койвола құрғақ порты 52–54 транзиттік поездарды Шығыс Ресейден әрі қарай жөнелтуге алатын [5]. Дегенмен, Ресеймен саяси қарама-қайшылықтары арқысында бұл көрсеткіш күрт төмендеді.

2. Швециядағы Гетеборг теңіз порты – Холсберг құрғақ порты

Швеция Гетереборг портын субъектілер арасында серіктестік қарым-қатынасты жетілдіру және тасымалдау тиімділікті арттыру мақсатында жасыл дәліз атты жобаны енгізді. Холмберге-Масчен бұл жобанының бір бөлігіне кірді, негізінен қоршаған ортаға оң әсерімен теміржол көліктерін дамыту болды. Гетеборг порт осы дамуын қолдады және көлік қызметі жүйелерінде басқа субъектілермен ынтымақтастықты контейнерлік теміржолмен тасымалдау көлемін арттыру арқылы жұмыс істеді және бұл ынтымақтастық арқылы әр түрлі ішкі бағыттарға 24 теміржол темір жол шаттын дамытты [5]. Швеция ішінде барлық теміржол тасымалының шамамен 80% орналасуы әлеуетті клиенттер үшін ең төменгі тасымалдау құны, әрі қолайлы болуы арқасында Холсберг арқылы өтеді. Дегенмен, осы құрғақ портын дамуына 20 жылдан астам уақыт кетті, жергілікті билік 1980 жылдардан бастап осы жобаны оңтайлы дамытуға атсалысқан. 1988 жылы Швед теміржол мен Хауладж біріктестігімен бірігіп муниципалды билікпен құрылды және ішкі теміржол терминалдары қарқынды дами бастады. Қазіргі таңда тасымалдау қағаз компаниясы, Еурошаттл және Вольво компаниялары секілді компаниялар жұмыс істейді. Қазіргі кезде ұсынылатын қосымша құн қызметтері Вольво компаниясының шарттарымен енгізілген, оның ішінде кедендік қызметтер, қоймалау, тауарлар қабылдау, буып-түю, қайта орау және т.б. басқа ірі клиенттерінің біріне ICA, Schenker Logistics и Kopparberg азық-түлік тізбегін бақылайтын компаниялар кіреді. Холсберг терминал мен Гетеборг порты арасындағы интеграциясы жоғары деңгейде емес, екі порт өз кезегінде екі дербес торап ретінде жұмыс істейді [6]. Дегенмен, Теңіз порты Холсберг құрғақ портының маркетингтік қызметтері мен теміржол арқылы жүктерді тасымалдауда белсенді қатысады.

3. Ақтау теңіз порты – Қорғас құрғақ порты

Екі порт та Қазақстанның шекаралық аймақтарында орналасқан, Ақтау теңіз порты Батыс Қазақстанда орналасып, Еуропа елдеріне (730 млн тұтынушылар), оның ішінде Әзірбайжан арқылы Стамбул (Түркия) және Констанса (Румыния) порттық қалаларына байланысады және Иран арқылы Араб елдеріне байланысады. Ал Қорғас құрғақ порты Қазақстанның Шығыс шекарасында Қытай еліндегі (1,4 млрд тұтынушылар) Ляньюнгань теңіз портымен байланысып, Батыс Еуропа мен Шығыс Азия арасында халықаралық көлік дәліздерімен транзиттік қызметтерді іске асырады. Ақтау теңіз порты– Қорғас құрғақ порттары 2013 жылдан бастап, «Қазақстан Ұлттық Компаниясы» АҚ-мен басқарылады және жаһанданушылық порттар мен терминалдарды басқаратын DP World техникалық және басқарушылық көмек көрсетеді. Ляньюнгань теңіз порты мен Стамбул порты арасындағы арақашықтық 10 650 км құрайды және Қазақстан арқылы транзиттік уақыты 20–23 күннен тұрады. Ляньюнгань теңіз порты мен Санкт-Петербург арасындағы теміржол ұзақтығы 11 500 км және 10–15 уақыт аралығын құрайды [7].

Ақтау портын толық жұмыс істеу жобасы үш кезеңнен тұрады және 2018 жылда толық жұмыс істеуге бағытталған. 1 кезеңде Гидротехникалық құрылыстарды (мол, волнол) ғимараты құрастыру (аяқталды). 2 кезең – Теңіз түбін тереңдету жұмыстары (15 ай); 3 кезең – Құрғақ жүк терминалының құрылысы (25 ай). 2–3 кезеңдер жұмыс істеу барысында. Тек 2015 жылы Ақтау портына 2 735,9 млн теңге жұмсалынды, оның ішінде инфрақұрылымды жаңарту және қайта құру – 233,8 млн теңге, негізгі құралдар мен жабдықтарды сатып алу – 30,6 млн теңге жұмсалынды. Сонымен қатар Ақтау портында 79 700 шаршы метр ашық алаңдары және 2000 шаршы метр жабық транзиттік қойма, жалпы жүктерді, контейнерлер, ро-ро типті кемелерді өңдейтін үш құрғақ айлағы бар [7].

Бұл зерттеу ұзақ уақыт бойы логистикалық даму сипаттамасы арқылы теңіз порты-құрғақ порт диадалық тұжырымдамасына әсер етеді және сол арқылы ол тұжырымдамасын түсінігін жақсартады. Мысал ретінде диадалық жұмыс істеу көрсетілді және бастапқы сағы ретінде іштен-сыртқа моделімен жұмыс істейді. Одан кейін аралыс екі модельді де қолдана бастайды,

себебі сырттан-ішке моделі де жаһандану нарығында оң әсерлерін көрсетеді. Теңізге шығу жоқ дамымаған елдер үшін құрғақ порттардың дамуы келесідей мәселерді тудыруы мүмкін:

- ◆ құрғақ порт ең теңіз порттарының үлкен қашықтығы осы жеткізу тізбектері арасында өзара төмен сәйкестенуі;

- ◆ жүк жөнелтушілер құрғақ порттар жайында сенімділігі мен тиімділігін төмен сенім болуы мүмкін. Осы себепті, қатаң маркетингтік жоспар қажетті және осы компаниялар құрғақ порты мен теңіз порты арасындағы жоғары үйлестіруді қамтамасыз ету керек;

- ◆ көлік операторлары жұмыс орындарынан айрылып қалу қаупі бар, атап айтқанда, шекаралық транзиттік көлік жүргізушілер;

- ◆ мемлекеттік бастамалармен жұмыс істейтін жеке меншік логистикалық компаниялар;

- ◆ нашар инфрақұрылымы мен логистикалық қызметтер жеткізу тізбегінің уақытын әлде қайда ұзарту мүмкін;

- ◆ теңізге шыға алмайтын елдер мен ашық теңіз порттарының мемлекеттер арасында келісім шарттардың саясатқа тура тәуелділігі;

- ◆ қосылған құн қызметтерінің үлкен айырмашылығы арасында импорт пен экспорт арасында теңгерімсіздік;

- ◆ қауіпсіздік мәселері арқасында экспорт пен импорт арасында немесе тауар үшін жоғары тәуелділік; қауіпсіздік деңгейі халықаралық кеме және теңіз порттары стандарттарына сай болуы керек.

Қорыта келе, теңізге шыға алмайтын аймақтарда құрғақ порттар келесілерден тұрады:

- ◆ шекаралы аймақтан ішкі аудандарға тасымалдау торабынан;

- ◆ сервистік қызметтердің кедендік рәсімдеуден;

- ◆ шекаралық аудандардың ерекше экономикалық-географиялық орналасуынан;

- ◆ темір, авто, әуе жолдарымен жабдықталудан.

ӘДЕБИЕТТЕР ТІЗІМІ

1 Gerald Wanzala Werikhe, Jin Zhihong, A Comparative Study of Dry Ports in East Africa and China // *Developing Country Studies*. – 2015. – Volume 5–2. – 12 p.

2 Anu Bask, Violeta Roso, Dan Andersson, Erkki Hämläinen. Development of seaport-dry port dyads: two cases from Northern Europe // *Journal of Transport Geography*. – 2014. – P. 85–95.

3 Bidisha Lahiri. Landlocked Countries: A way to integrate with coastal economies // *Journal of economic integration*. – 2012. – Volume 27–4. – P. 505–519.

4 Andrzej Montwiłł. The role of seaports as logistics centers in the modelling of the sustainable system for distribution of goods in urban areas // *Social and behavioral sciences*. – 2014. – 151. – P. 257–265.

5 Anu Bask, Violeta Roso, Dan Andersson, Erkki Hämläinen. Development of seaport-dry port dyads: two cases from Northern Europe // *Journal of transport geography*. – 2014. – P. 85–95.

6 Blessing Charuka. Unlocking the landlocked: appraising the economic viability of dry ports for Zimbabwe // *World Maritime University*. – 2014. – 102 p.

7 Khorgos dry port official site: <http://sezkhorgos.kz/kz> and Astana; the logistics center site: <http://c-l.kz/o-kompanii/>; Aktau sea port site: <http://www.portaktau.kz/>. DP World Annual Report and Accounts, 2016. – 153 p.

Аннотация

Сегодня существует необходимость для широкого круга сложной глобальной логистики. Пример проявления значительного рынка логистических услуг можно увидеть не только в промышленно развитых странах, но и в развивающихся странах Азии. В логистической цепи непрерывное развитие системы связано с линейными узловыми развитиями, здесь узловые линии рассматриваются как интегрированные логистические центры в морских портах. В настоящее время морская цепь поставок (Supply Chain) стала основной частью сети поставок. На основе исследования международных авторов разработана модель управления данными портами, приведены конкретные примеры управления портами и рекомендована модель управления для Казахстана. Целевые и пространственные функции морских портов влияют на изменения в законодательстве страны или транспорта города, района. Кроме того, они были созданы с целью выявления и дальнейшего экономического развития в целом. Таким образом, сухие порты способствуют достижению следующих действий: во-первых, сухие порты помогают повышению конкурентоспособности морских портов; во-

вторых, они разрешают возникающие конфликтные задачи между недостаточно быстрой перевозкой грузов и их быстрого развития; и в-третьих, они помогают установить непрерывную связь между морскими портами и сухими портами. На основе исследования зарубежных авторов разработана модель поведения сухих и морских портов. Приведены примеры развития сухих-морских портов на основе перспективы диады, автором на вышеуказанном примере рассмотрен потенциал и дальнейшее развитие деятельности морского порта Актау – Сухой порт Хоргос.

Ключевые слова: сухой порт, морской порт, управление, логистика, логистические системы, модели, функции, потенциал.

Abstract

Today there is a need for a wide range of complex global logistics. An example of a significant market for logistics services can be seen not only in industrialized countries, but also in developing countries of Asia. In the logistics chain, the continuous development of the system is connected with linear nodal developments, here the nodal lines are considered as integrated logistics centers in seaports. Currently, the sea supply chain has become a major part of the supply chain. Based on the research of international authors, a model of port data management has been developed, specific examples of port management are given, and a management model for Kazakhstan is recommended. The target and spatial functions of seaports affect the changes in the legislation of the country or the transport of the city or district. In addition, they were created to identify and further economic development in general. Thus, dry ports contribute to the following actions: firstly, dry ports help to improve the competitiveness of seaports; secondly, they resolve the emerging conflict problems between the inadequate transport of goods and their rapid development; and thirdly, they help establish a continuous link between sea ports and dry ports. Based on the study of foreign authors, a model of the behavior of dry and sea ports has been developed. Examples of the development of dry-sea ports on the basis of the perspective of the dyad are given, and the author based on the above example considers the potential and further development of the Aktau seaport – Dry Port of Khorgos.

Key words: dry port, sea port, management, logistics, logistics systems, models, functions, potential.