

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ ЖОҒАРЫ БІЛІМ МИНИСТРЛІГІ

Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ
КӨЛІК – ЭНЕРГЕТИКА ФАКУЛЬТЕТІ



***«КӨЛІК ЖӘНЕ ЭНЕРГЕТИКАНЫҢ ӨЗЕКТІ МӘСЕЛЕЛЕРІ:
ИННОВАЦИЯЛЫҚ ШЕШУ ТӘСІЛДЕРІ» XI ХАЛЫҚАРАЛЫҚ
ҒЫЛЫМИ-ТӘЖІРИБЕЛІК КОНФЕРЕНЦИЯСЫНЫҢ БАЯНДАМАЛАР
ЖИНАҒЫ***

***СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
XI МЕЖДУНАРОДНОЙ НАУЧНО – ПРАКТИЧЕСКОЙ
КОНФЕРЕНЦИИ: «АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТА И
ЭНЕРГЕТИКИ: ПУТИ ИХ ИННОВАЦИОННОГО РЕШЕНИЯ»***

***PROCEEDINGS OF THE XI INTERNATIONAL SCIENTIFIC-PRACTICE
CONFERENCE «ACTUAL PROBLEMS OF TRANSPORT AND ENERGY:
THE WAYS OF ITS INNOVATIVE SOLUTIONS»***

Астана, 2023

УДК 656+620.9
ББК 39+31
А43

Редакционная коллегия:

Председатель – Курмангалиева Ж.Д. Член Правления – Проректор по науке, коммерциализации и интернационализации; Заместитель председателя – Кокаев У.Ш. декан транспортно-энергетического факультета, к.т.н., доцент; Султанов Т.Т. – заместитель декана по научной работе, к.т.н., доцент; Арпабеков М.И. – заведующий кафедрой «Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта», д.т.н., профессор; Тогизбаева Б.Б. – заведующий кафедрой «Транспорт, транспортная техника и технологии», д.т.н., профессор; Байхожаева Б.У. – заведующий кафедрой «Стандартизация, сертификация и метрология», д.т.н., профессор; Сакипов К.Е.– заведующий кафедрой «Теплоэнергетика», к.т.н., доцент; Жакишев Б.А.– заведующий кафедрой «Электроэнергетика», к.т.н., доцент.

А43 Актуальные проблемы транспорта и энергетики: пути их инновационного решения: XI Международная научно – практическая конференция, г. Астана, 16 марта 2023/Подгот. Ж.Д. Курмангалиева, У.Ш. Кокаев, Т.Т. Султанов – Астана, 2023. – 709с.

ISBN 978-601-337-844-2

В сборник включены материалы XI Международной научно – практической конференции на тему: «Актуальные проблемы транспорта и энергетики: пути их инновационного решения», проходившей в г. Астана 16 марта 2023 года.

Тематика статей и докладов участников конференции посвящена актуальным вопросам организации перевозок, движения и эксплуатации транспорта, стандартизации, метрологии и сертификации, транспорту, транспортной техники и технологии, теплоэнергетики и электроэнергетики.

Материалы конференции дают отражение научной деятельности ведущих ученых дальнего и ближнего зарубежья, Республики Казахстан и могут быть полезными для докторантов, магистрантов и студентов.



ИССЛЕДОВАНИЕ ТРАНЗИТНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПОТОКОВ И ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСКАСПИЙСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО МАРШРУТА

Байгулова Нургуль Данияровна

nurika_b@mail.ru

Магистрант Транспортно-энергетического факультета

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

Научный руководитель – Мухаметжанова А.В.

Глобальная тенденция борьбы за контейнерные потоки, ставшая актуальной после анонсирования Китаем Инициативы «Один пояс, один путь» (BRI) в 2013 году, внесла свой вклад в развитие трансконтинентальных перевозок, которые демонстрируют ежегодный рост. Поэтому рост конкурентоспособности железнодорожных маршрутов транспортного коридора ТРАСЕКА и увеличение объемов перевозок требуют принятия соответствующих мер от Сторон ОМС.

В 2020 году в рамках работы ОЮЛ «МА «ТМТМ» отправились два контейнерных поезда из Турции (Стамбул) в Китай (Сиань), перевозящие экспортные грузы. Аналогичный контейнерный поезд также проследовал и в 2020 году. Регулярные рейсы контейнерных поездов из Турции в Китай позволяют увеличивать перевозки по территориям стран-участниц ОМС, являясь ярким примером организации экспортных перевозок.

Страны Центральной Азии, которыми являются Казахстан, Узбекистан, Кыргызская Республика, Таджикистан и Туркменистан - все это бывшие республики Советского Союза. Все они являются внутренними странами (не имеющими выхода к морю), не имеющими океанских береговых линий. Хотя Казахстан и Туркменистан имеют внутренние водные порты в Каспийском море, все страны Центральной Азии должны использовать сухопутный маршрут через соседние страны для доступа к морскому порту и глобальной торговле. Для содействия международному сотрудничеству между странами Центральной Азии в целях устранения этих транспортных препятствий Региональный экономический Программа сотрудничества была создана в середине 1990-х годов под руководством Азиатского банка развития (АБР) вместе со Всемирным банком, Объединенным Наций (ООН) и другие. С тех пор был достигнут прогресс в снижении трения на Региональные границы Центральной Азии, развитие инфраструктуры и осуществление экономического сотрудничества. Помимо стран Центральной Азии, странами-членами Региональной экономической Программы сотрудничества являются Китайская Народная Республика (КНР), Пакистан и Азербайджан, но Российской Федерации еще предстоит присоединиться. Одной из важных целей программы является улучшение взаимосвязи между этими странами-партнерами и странами Центральной Азии [1].

Российская Федерация, Казахстан и Беларусь создали Евразийский таможенный союз в 2010 году и расширили его до Евразийского экономического союза (ЕАЭС) в 2015 году с Кыргызской Республикой и Арменией, которые снизили барьеры на своих границах со странами-членами. В настоящее время КНР продвигает инициативу "Один пояс и один путь" (BRI). Сухопутный маршрут через Евразийский континент состоит из важных частей BRI. Железнодорожные контейнерные перевозки из КНР в Европу и Российскую Федерацию, которые проходят через Казахстан, быстро увеличился в последние годы, и правительство Казахстана приняло политику по дальнейшему ускорению этого трафика. Казахстан стремится диверсифицировать транзитные маршруты по всей своей территории и Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут (ТМТМ) обладает большим потенциалом для обеспечения альтернативного маршрута в Южную Европу и Ближний Восток. Многие отчеты, описывающие всеобъемлющую сводку логистической среды

региона Центральной Азии, были опубликованы международными организациями, такими как АБР (АБР 2014 и 2020), Всемирный банк (Растоги и Арвис 2014) и Евразийский Банк развития (Лобырев и др., 2018; Винокуров и др., 2018). Танака и др. (2014) предположил, что частичные статистические данные об объеме международных грузов можно было бы получить из таможенных записей каждой страны, но такие данные часто содержат неверную или предвзятую информацию [2]. Янг и Маккарти (2013), Смит (2016) и Ван и Йео (2018) являются примерами исследований, посвященных логистической среде Казахстана и международным транспортным маршрутам. Кроме того, с точки зрения Российской Федерации, Зуенко и Зубан (2016) сравнили конкурентоспособность маршрута через Казахстан с маршрутом через Дальний Восток Российской Федерации [3]. Это исследование фокусируется на Казахстане как стране-перекрестке в самом сердце Евразийского континента. Как страна, где транзитные грузы в КНР и из КНР перенаправляются по различным направлениям, Казахстан играет ведущую роль в развитии ТМТМ. В этой статье авторы обобщается текущее состояние логистики в Казахстане на основе обзора документов [4].

Влияние ТМТМ на международную логистику велико, однако главной проблемой остается слабая востребованность маршрута китайскими поставщиками. Основной грузопоток из КНР в ЕС традиционно идет морским транспортом. Меньшая часть грузов перевозится по суше. Теоретически ТМТМ мог бы оттянуть на себя как раз часть грузов с казахстанско-российского транзита. Но возможность использовать транскавказский коридор была у перевозчиков и раньше, и они не проявляли в нем заинтересованности. Международная логистика борется с перевалкой груза через Каспийское и Черное моря, это удваивает себестоимость транспортировки. Транскаспийский коридор за пределами КНР включает коалицию портов, логистических и транспортных компаний, либо принадлежащих государству, либо тесно связанных с государственными сетевыми монополистическими отраслями. Эти институты, их отрасли и государства, которые они представляют, лежат между ЕС и КНР, образуя непрерывный транспортный блок, из которого возможно развитие нового транспортного и торгового макрорегиона. Однако основными и наиболее значимыми фигурами в этом проекте являются такие мировые экономические гиганты как ЕС и КНР. Но ни КНР, ни ЕС не имеет большого экономического смысла участвовать в крупных межконтинентальных железнодорожных перевозках, в то время как обе страны имеют доступ к открытому океану. В результате страны, находящиеся в центре трансконтинентальной железнодорожной сети, получают наибольшую потенциальную экономическую выгоду, но при этом несут наибольший риск, так как находятся под большим влиянием более крупных участников КНР и ЕС.

ТМТМ относится к маршруту, соединяющему КНР и Европу через Каспийское море, он менее конкурентоспособен, чем морской транспортный маршрут и наземные транспортные маршруты через Российскую Федерацию, поскольку он пересекает больше национальных границ. Таким образом, моделирование сосредоточено на восточном участке между КНР и кавказскими странами, Ираном и Турцией [5].

Результаты обзора литературы позволили составить сводку о международной торговле и маршрутах доступа к портам из Казахстана, а также о недавнем быстром росте перевозок по сухопутным мостам с использованием железнодорожных контейнеров между КНР и Европой. Примечательно, что национальная железная дорога Казахстана, КТЖ, проявила активную инициативу в развитии блок-поезда вдоль ТМТМ, включая развитие портов на Каспийском море. Вывод о том, что ТМТМ обладает потенциалом в качестве альтернативного маршрута в/из Европу, особенно восточную и южную Европу, без прохождения через Российскую Территория Федерации [6].

Список использованных источников

1. Asian Development Bank (2014). CAREC Transport and Trade Facilitation Strategy 2020. Manila: ADB.
2. Tanabe, S., R. Shibasaki, and H. Kato (2016). Impact Assessment Model of International Transportation Infrastructure Development: Focusing on Trade and Freight Traffic in Central Asia. *Asian Transport Studies* 4(1): 159–177.
3. Зуенко, И. и С. Зубан (2016). Трансконтинентальный транзит Азия-Европа [Трансконтинентальный транзит Азия-Европа]. *Мировая экономика и Международные отношения [Электронный ресурс]* 60(7): 70–76.
4. Правительство Республики Казахстан (2019). Государственная инфраструктура "Нурлы жол" Программа развития на 2020-2025 годы. Постановление Правительства № 1055.
5. Smith, J. (2016). The Transformation of Soviet Republic Borders to International Borders: Competing Concepts of the Kazakhstan-Russia Border. *Journal of Borderlands Studies* 32(1): 91–104.
6. Vinokurov, E., V. Lobyrev, A. Tikhomirov, and T. Tsukarev (2018). Silk Road Transport Corridors: Assessment of Trans-EAEU Freight Traffic Growth Potential. Saint Petersburg: Eurasian Development Bank (Centre for Integration Studies).

УДК 65

ТРАНСКАСПИЙСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ МАРШРУТ: ПУТЬ К УСТОЙЧИВОМУ ЭКОНОМИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Байгулова Нургуль Данияровна

nurika_b@mail.ru

Магистрант Транспортно-энергетического факультета

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

Научный руководитель – Мухаметжанова А.В.

Глобальная тенденция показывает, что за последние годы усиливается борьба за потоки транзитных контейнерных грузов и странами принимаются серьезные шаги по повышению привлекательности контейнерных перевозок.

Транскаспийский коридор за пределами КНР включает коалицию портов, логистических и транспортных компаний, либо принадлежащих государству, либо тесно связанных с государственными сетевыми монополистическими отраслями. Эти институты, их отрасли и государства, которые они представляют, лежат между ЕС и КНР, образуя непрерывный транспортный блок, из которого возможно развитие нового транспортного и торгового макрорегиона. Однако основными и наиболее значимыми фигурами в этом проекте являются такие мировые экономические гиганты как ЕС и КНР. Но ни КНР, ни ЕС не имеет большого экономического смысла участвовать в крупных межконтинентальных железнодорожных перевозках, в то время как обе страны имеют доступ к открытому океану. В результате страны, находящиеся в центре трансконтинентальной железнодорожной сети, получают наибольшую потенциальную экономическую выгоду, но при этом несут наибольший риск, так как находятся под большим влиянием более крупных участников КНР и ЕС.

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), являющийся частью более широкой китайской инициативы "Один пояс и один путь", является многообещающим транспортным проектом, который может улучшить экономику стран-участниц, а также их более широких соседей. Он также обладает огромным потенциалом для