РАЗВИТИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСКАСПИЙСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО МАРШРУТА

Байгулова Нургуль Данияровна

nurika-b@mail.ru

Магистрант кафедры «Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта»
НАО «ЕНУ им. Л.Н. Гумилева», Астана, Казахстан
Научный руководитель - А.В. Мухаметжанова

В последние десятилетия глобальная торговля и экономические отношения стали более интегрированными и взаимозависимыми, что привело к увеличению объема грузовых перевозок между регионами и странами. В этой связи роль международных транспортных маршрутов становится все более важной. Одним из таких ключевых маршрутов является Транскаспийский международный транспортный маршрут, который представляет собой сеть железных и морских путей сообщения, связывающих регионы Европы и Азии через Каспийское море и его прибрежные страны.

Идея использования Транскаспийского маршрута для транзитных перевозок между Европой и Азией возникла еще в XIX веке. Однако реализация этого проекта началась лишь в последние десятилетия, особенно после распада Советского Союза и открытия новых возможностей для транспортной инфраструктуры в регионе. Страны прикаспийского региона, такие как Казахстан, Туркменистан и Азербайджан, активно развивают железные и морские порты, что способствует расширению международных транспортных потоков через этот регион.[1]

Транскаспийский маршрут представляет собой комплексную систему транспортных коммуникаций, включающую железные, морские и мультимодальные перевозки. Железные дороги соединяют порты Каспийского моря с центрами производства и потребления внутри континента, обеспечивая эффективную доставку грузов. Морские порты, такие как Актау в Казахстане и Баку в Азербайджане, обслуживают как контейнерные, так и сухогрузные суда, что делает возможным межконтинентальные перевозки через Каспийское море.

Транскаспийский международный транспортный маршрут предоставляет значительные экономические выгоды для стран региона и их международных партнеров. Уменьшение времени и затрат на перевозку грузов между Европой и Азией способствует увеличению торгового оборота и инвестиций. Кроме того, развитие транскаспийской инфраструктуры способствует интеграции региона в мировую экономику и повышению его геополитического значения.[2]

Для успешного развития Транскаспийского международного транспортного маршрута необходимо улучшить сотрудничество между странами-участниками. Это включает в себя согласование таможенных процедур, стандартизацию правил перевозки грузов и создание общих инвестиционных программ для модернизации инфраструктуры. Регулярные встречи и консультации на уровне правительств и международных организаций могут способствовать решению этих вопросов и ускорить процесс развития маршрута.

Одновременно необходимо активно инвестировать в модернизацию и развитие транспортной инфраструктуры в регионе. Это включает в себя строительство новых железнодорожных и автомобильных дорог, расширение и модернизацию портов, а также улучшение условий перевозки грузов. Инвестирование в современные технологии и инфраструктуру, такие как системы грузового терминала и логистические центры, также поможет повысить эффективность и конкурентоспособность маршрута.[3]

Перспективы развития Транскаспийского маршрута связаны с дальнейшим расширением и модернизацией транспортной инфраструктуры в регионе. Это включает в себя строительство новых железнодорожных линий, модернизацию портов и улучшение условий транспортировки грузов. Кроме того, интеграция транскаспийского маршрута с другими международными транспортными коридорами, такими как Пекин-Москва-Берлин, будет способствовать увеличению его эффективности и конкурентоспособности на мировом рынке.

Несмотря на потенциальные выгоды, существуют некоторые вызовы, которые могут затруднить развитие Транскаспийского международного транспортного маршрута. Один из них - это необходимость согласования стандартов и процедур между различными странами, через которые проходит маршрут. Это включает в себя таможенные процедуры, стандартизацию железнодорожных путей и тарифные соглашения. Решение этих проблем требует тесного сотрудничества и дипломатических усилий со стороны всех участников.[4]

Еще одним вызовом является необходимость инвестирования в модернизацию и развитие транспортной инфраструктуры в регионе. Это включает в себя строительство новых железнодорожных и автомобильных дорог, расширение и модернизацию портов, а также улучшение условий перевозки грузов. Такие инвестиции требуют значительных финансовых ресурсов и государственной поддержки.[5]

Однако несмотря на вызовы, перед Транскаспийским международным транспортным маршрутом открываются значительные перспективы развития. Увеличение торгового оборота между Европой и Азией, рост экономической активности в регионе и создание новых рабочих мест - это лишь некоторые из потенциальных выгод от развития этого маршрута. Благодаря стратегическому местоположению и потенциальным возможностям для развития, Транскаспийский международный транспортный маршрут может стать ключевым элементом интеграции и сотрудничества в регионе.[6]

В заключении, хочу отметить, что Транскаспийский международный транспортный маршрут играет все более важную роль в мировой торговле и экономических отношениях, обеспечивая эффективную и надежную транспортную связь между Европой и Азией. Развитие этого маршрута имеет значительный потенциал для стимулирования экономического роста и улучшения жизненного уровня в регионе, а также для укрепления международной торговли и сотрудничества.

Транскаспийский международный транспортный маршрут представляет собой важный элемент мировой торговли и экономического развития. Развитие этого маршрута требует совместных усилий со стороны государств-участников, инвесторов и международных организаций. При правильном подходе развитие Транскаспийского маршрута может принести значительные выгоды для всех участников, способствуя укреплению международного сотрудничества, развитию экономики и повышению уровня жизни в регионе. Транскаспийский международный транспортный маршрут представляет собой важный элемент мировой торговли и экономического развития. Его развитие требует совместных усилий со стороны государств-участников, инвесторов и международных организаций. При правильном подходе и инвестициях развитие Транскаспийского маршрута может стать ключевым фактором стимулирования экономического роста и сотрудничества в регионе, а также укрепления международной торговли и интеграции.

Список использованных источников

1. Nina Miholjic-Ivkovic. Trans-Caspian International Transportation Route: A Way to Steadfast Economic Development and Connectivity in the South Caucasus and Central Asia.
2. <https://emerging-europe.com/voices/chinas-obor-initiative-opportunities-for-the-south-caucasus/>.

3. Leman Mammadova, “Development issues of Trans-Caspian int’l transport route discussed in Baku”, AZERNEWS, January 18, 2019, <https://www.azernews.az/business/144190.html> (visiting date: January 19, 2019).

4. “Uzbekistan Invited to the Trans-Caspian Transport Route Association”, Gazette of Central Asia, September 22, 2018, <http://gca.satrapia.com/+uzbekistan-invited-to-the-trans-caspian-transport-route-association> (visiting date: January 24, 2019).

5. Yakov Silin, Larisa Kapustina, Italo Trevisan & Andrei Drevalev, “The silk road economic belt: balance of interests”, Economic and Political Studies, 6:3, pp. 293-318, September 3, 2018, DOI: 10.1080/20954816.2018.1499072.

6. Fuad Shahbazov, “China to Europe By Way of Azerbaijan’s Trans-Caspian Gateway”, The Diplomat, February 16, 2018, <https://thediplomat.com/2018/02/china-to-europe-by-way-of-azerbaijans-trans-caspian-gateway/> (visiting date: January 17, 2019).

ӘОЖ621.867

АҚЫЛЫ ЖОЛДАРДЫ ПАЙДАЛАНУ

Бердәлі Нұрболат Талғатұлы

berdali@mail.ru

Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ 6В11301-«Көлікті пайдалану және жүк қозғалысы мен тасымалдауды ұйымдастыру» оқу бағдарламасының 3 курс студенті, Астана, ҚР
Ғылыми жетекшісі – М.И. Арпабеков

Быттыр Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі ақылы жол учаскелерінде жеңілдікпен жүруге түзетулер енгізуді көздейтін заң жобасына бастамашы болды.

Осылайша, республикалық маңызы бар жолдардағы ақылы учаскелермен жеңілдікпен жүретіндердің қатарына ҰОС ардагерлері мен оларға теңестірілген тұлғаларды қосу көзделуде. Қазір заң жобасы ҚР Парламенті Мәжілісінде қарастырылып жатыр.

Бүгінде ақылы жолға іргелес елді мекендерде тұратын пайдаланушылардың бір ауданның шегіне өту үшін 1000 теңгені құрайтын жылдық тарифты қолдануға мүмкіндігі бар.

Жолаушыларды тұрақты тасымалдауды жүзеге асыратын автобустар, ақылы жолға іргелес аудандардағы автобустар, жедел медициналық көмек қызметтері, өрт сөндіру және төтенше жағдайлар қызметтері, патрульдік полиция мен әскери техникалар тарифтерден босатылған.

Естеріңізге сала кетейік, биыл ұзындығы 5,8 мың шақырым жолды ақылы ету бойынша жұмыстар жүргізілуде. Бұл келесідей жол учаскелері: «Шымкент – Өзбекстан шекарасы», «Орал – РФ шекарасы (Саратов)», «Орал – РФ шекарасы (Самара)», «РФ шекарасы (Оренбург) – Ақтөбе», «Щучинск – Петропавл», «Қостанай – РФ шекарасы (Троицк)», «Шымкент – Қызылорда», «Шымкент – Тараз», «Тараз – Қайнар», «Қапшағай – Талдықорған», «Атырау – Бейнеу – Өзбекстан шекарасы», «Қарабұтақ – Қызылорда», «Ақтөбе – Орал», «Ақтау – Бейнеу», «Нұр-Сұлтан – Қостанай», «Павлодар – РФ шекарасы (Омбы)», «Нұр-Сұлтан – Павлодар», «Павлодар – Семей – Қалбатау»

Кез-келген елдің жолдарының сапасы елдің даму деңгейінің көрсеткіші болып табылады. Ішкі және сыртқы жолдар экономикаға ықпал етуші негізгі факторлардың бірі. Жол салу мәселесі үлкен қаржылық салымдармен қомақты инвестицияларды қажет етеді. Дәстүрлі түрде ішкі жолдар негізін автокөлік иелерінің салықтарынан салынады. Алайда, бұл қаражат көбінесе жолды тиісінші техникалық-эксплуатациялық сапалы деңгейді ұстап