

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.



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

установления столь необходимых экономических и политических связей между Южным Кавказом и Центральной Азией. Для Китая ТМТМ является ценным вкладом в более широкую сеть транспортных коридоров, которые облегчают поток товаров между Китаем и Европой. Для транзитных регионов это могло бы стать окном к более устойчивому экономическому прогрессу и политической независимости. Экономические связи между Южным Кавказом и Центральной Азией по-прежнему игнорируются и в основном сосредоточены на проектах, связанных с энергетикой. Причины такого слабого сотрудничества частично связаны с видимыми различиями между этими двумя регионами “в политических реалиях, общественных структурах и отношениях с Европейским союзом (ЕС)”, но также из-за постоянного вмешательства иностранных держав и концентрации стран на защите и обеспечении собственной независимости. Однако недавно разработанный Транскаспийский маршрут мог бы укрепить более диверсифицированное торговое сотрудничество, создав таким образом внутреннюю торговую связь между регионами. Постоянное балансирование между амбициозной экспансионистской внешней политикой различных региональных гегемонов, разрушительными локальными конфликтами и кризисами стало мрачной реальностью для большинства государств Центральной Азии и Южного Кавказа за последние три десятилетия. Россия по-прежнему играет доминирующую роль в регионе, и это может помешать или даже ослабить дальнейший прогресс бывших южных советских республик. С другой стороны, маршрут, возглавляемый Китаем, может увеличить китайское присутствие, особенно в Центральной Азии, и спровоцировать военные действия между Китаем и Россией. Однако эта инициатива могла бы стать мощным противовесом вмешательству России и создать определенный баланс интересов, в то же время обеспечивая необходимый экономический рост и политическую независимость регионов [1].

В настоящее время маршрут начинается в китайском порту Ляньюньган и проходит через Казахстан, Каспийское море, Азербайджан, Грузию и Турцию, расширяясь далее в Европу либо через грузинские черноморские порты, либо через Турцию по железной дороге Баку–Тбилиси–Карс [2]. Также есть возможности для будущего расширения маршрута, поскольку страны-участницы очень заинтересованы в приеме новых участников. Украина, Румыния и Польша уже являются активными участниками Ассоциации Транскаспийских транспортных маршрутов [3], в то время как Казахстан недавно пригласил Узбекистан присоединиться к маршруту [4]. С появлением новых членов ТМТМ может более эффективно выходить на европейский рынок, тем самым укрепляя жизненно важную торговую ось Восток-Запад. Готовность стран-участниц развивать дальнейшее региональное сотрудничество и расширять транспортные сети по всей Евразии, без сомнения, очень актуальна и сильна. ТМТМ построен для перевозки огромных объемов товаров из Китая в Европу и обратно. Как таковой, он обладает большим потенциалом для активизации регионального экономического сотрудничества, особенно между Южным Кавказом и Центральной Азией.

Появившаяся в 2013 году инициатива " Один пояс и один путь " (BRI) - это новая глобальная повестка дня Китая, которая способствует экономическому взаимодействию и росту в Азии и Европе. Этот мегапроект направлен на создание сети “транспортных коридоров для облегчения доступа к внешним рынкам и, таким образом, увеличения товарооборота между Китаем и Европой за счет товаров, перевозимых через Центральную Азию и прилегающие регионы” [5]. Транскаспийский транспортный маршрут является одним из важных интегрированных торговых коридоров BRI, который превратился в неотъемлемую торговую связь в Евразии. Этот коридор протяженностью 6500 км способствует развитию и росту Центральной Азии и Кавказа за счет увеличения региональной торговли, инвестиций и инфраструктуры. Еще одно преимущество транспортного маршрута связано с экономичным по времени способом транспортировки. “Коридор сократит время транспортировки грузов примерно с 60 дней морским путем до примерно 14 дней железнодорожным и снизит стоимость в четыре раза по сравнению с

воздушным транспортом” [6]. Доступность и эффективность делают маршрут привлекательным и более продуктивным как для нынешних, так и для будущих заинтересованных сторон.

Участие в ТМТМ обеспечивает техническую и логистическую поддержку в виде современной инфраструктуры и более эффективных каналов связи между регионами. Участвующие страны с китайскими инвестициями могли бы активизировать свои транспортные и структурные секторы. Например, “строительство многофункциональных центров позволит им создавать промышленные кластеры, интегрированные в глобальные логистические и производственные цепочки. Все средства связи соединят китайские города с Алматы, Бишкеком, Ташкентом, Самаркандом, Тегераном и другими городами Экономического пояса Шелкового пути” [7]. Развитие современной инфраструктуры является сильным стимулом для государств Южного Кавказа и Центральной Азии добиваться дальнейшего расширения ТМТМ. Китай много инвестирует за рубежом, и его новая глобальная повестка дня подчеркивается развитием “сетей физической инфраструктуры, таких как железные дороги, автомагистрали, нефте- и газопроводы, электросети, торговля в дополнение к содействию инвестициям и финансовой интеграции” [8]. Южному Кавказу и Центральной Азии требуется высококачественная инфраструктура для привлечения большего количества иностранных инвестиций и финансирования, улучшения внутренних рынков труда и развития стабильной и производительной экономики.

Еще одной привлекательной характеристикой транспортного коридора, особенно для таких стран, как Азербайджан и Казахстан, является возможная диверсификация местной промышленности и экспорта. Казахстан, Туркменистан, Узбекистан и Азербайджан являются богатыми углеводородами странами, которые зарекомендовали себя преимущественно как экспортеры природных ресурсов. Тем не менее, эти страны остро нуждаются в диверсификации своей экономики. Диверсификация экспорта помогает странам достигать устойчивого экономического роста и развития. В дополнение к важным региональным связям, ТМТМ может помочь вовлеченным странам изменить структуру своего экспорта за счет создания менее зависимой от нефти экономики.

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. YakovSilin, Larisa Kapustina, ItaloTrevisan & 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. FuadShahbazov, “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-azerbajjans-trans-caspian-gateway/> (visiting date: January 17, 2019)
7. YakovSilin, Larisa Kapustina, ItaloTrevisan& Andrei Drevalev, “The silk road economic belt: balance of interests”, p. 14
8. Maha S. Kamel, “China’s Belt and Road Initiative: Implications for the Middle East”, Cambridge Review of International Affairs, 31 (1), p. 81, June 13, 2018, <https://doi.org/10.1080/09557571.2018.1480592> (visiting date: January 18, 2019)