С.Сейфуллиннің 120 жылдығына арналған **«Сейфуллин оқулары–10: Мемлекеттің индустриалды–инновациялық саясатын құрудағы бәсекеге қабілетті кадрларды дайындау келешегі мен ғылымның рөлі»** атты Халықаралық ғылыми-теориялық конференциясының материалдары = Материалы Международной научно-теоретической конференции **«Сейфуллинские чтения–10: Новые перспективы подготовки конкурентоспособных кадров и роль науки в формировании индустриально-инновационной политики страны»,** посвященная 120-летию со дня рождения С.Сейфуллина**.** – 2014. – Т.I, ч.2. – С.3-4

К ВОПРОСУ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Абишев К.К., Олжатай М Ж., Каиркенов К.Е.

Президент Республики Казахстан Н.А. Назарбаев отметил:-«...Казахстан должен стать частью мировой транспортно-коммуникационной системы, что потребует от нас опережающего развития всей транспортной инфраструктуры страны».

Казахстан находится в центре коммуникационного потока между Европой и Азией и обладает огромным транспортным потенциалом, который способен реализовать национальный транзитный ресурс. Фактически, при осуществлении внутриконтинентальных перевозок по большинству маршрутов в направлении Север - Юг и Запад - Восток регион невозможно обогнуть, что тем самым представляет сильную сторону центрально-азиатских транспортных коридоров.

В последние годы в связи с углублением процесса глобализации международных экономических связей на Евразийском континенте и ростом грузопотоков между Восточной Азией и Европой актуальной становится возрождение Великого «Шелкового пути» – создание комплексного евразийского трансконтинентального моста.

Активизация торгово-экономических отношений стран Юго-Западной, Южной и Юго-Восточной Азии со странами СНГ и Европы становится важнейшим фактором развития экспортно-импортных и транзитных возможностей Казахстана. Вместе с тем, большие надежды в Центральной Азии возлагаются на создание новых транспортных маршрутов, которые соединят регион с Китаем и дадут возможность переориентировать часть экспортируемых китайских грузов в направлении Ближнего Востока и Европы на центрально-азиатские магистрали.

Одним из важнейших факторов является динамично развивающаяся экономика Китая, демонстрирующего чрезвычайно высокие темпы внешнеторгового оборота, главным партнером которого является ЕС. Более того, Китай заинтересован в осуществлении перевозок товаров из Японии, Кореи и стран Юго-Восточной Азии в Европу, где третья часть маршрута приходится на нашу территорию, что позволит нам получать большие доходы от транзита.

Высокие темпы интеграции международного сотрудничества, охватившего сегодня большинство стран мира, заставляют искать новые пути

развития и повышения эффективности международной транспортной инфраструктуры.

В последнее время благодаря экономическому партнерству России, Беларуси, Казахстана, стран Центральной Азии и Китая формируется инфраструктура комплексной трансконтинентальной кооперации между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом. При этом, темп роста транспортных потоков Западная Европа – Китай постоянно увеличивается, несмотря на временный эффект нынешнего глобального экономического кризиса. Поэтому существующие и создаваемые коридоры должны быть готовы к удовлетворению растущего спроса на транспортные и логистические услуги.

С целью уменьшения транспортных затрат и улучшения использования инфраструктуры транспортных коридоров, разгрузки дорог от транспорта и уменьшения вредных выбросов с отработавшими газами двигателей внутреннего сгорания Европа будет вынуждена по примеру скандинавских стран (Швеции и Финляндии) переходить на перевозки с использованием крупнотоннажных и длинномерных автопоездов.

В докладе приводится обоснование необходимости разработки крупнотоннажных и длинномерных автопоездов.