

Балгабеков Толеу Кунжолович
Заведующий кафедрой "Транспортная техника и технологии"
Казахский агротехнический университет им. С. Сейфуллина

К ВОПРОСУ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ ПРОПУСКНОЙ И ПРОВОЗНОЙ СПОСОБНОСТИ ЛИНИЙ ЗА СЧЕТ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Президент Республики Казахстан Н.А. Назарбаев отметил: «... главное условие высокого качества жизни – обеспечение устойчивого экономического роста.

Эта задача нам по силам. Мы создали необходимый задел в экономике, который позволяет обеспечивать экономический рост на уровне 8-9 % в год. Теперь важно сконцентрироваться на стратегических направлениях, которые обеспечат нам прорыв и позволят к началу второго десятилетия занять достойное место в глобальной экономике.

...Казахстан должен стать частью мировой транспортно-коммуникационной системы, что потребует от нас опережающего развития всей транспортной инфраструктуры страны.

Мы должны принять долгосрочную транспортную стратегию, логически увязанную с территориальным развитием. Необходимо создать сеть современных магистралей, позволяющих осуществлять континентальный и трансконтинентальный транзит в направлениях Север-Юг и Запад-Восток.

Нужно развернуть работу по формированию сети транзитных маршрутов через воздушное пространство страны. Особый приоритет будет отдан созданию современных «хабов» – мощных транспортных узлов, которые позволят связать между собой не только все города страны, но и крупнейшие города мира».

На сегодняшний день доля транспортной отрасли в ВВП страны составляет 9%. За последние десять лет в развитие транспортно-коммуникационного комплекса вложен 1,4 трлн. И еще \$4,2 млрд составили иностранные инвестиции. Объем перевозимых грузов за эти годы возрос до 2,5 млрд тонн, или в 1,8 раза. Количество обслуженных авиапассажиров выросло до 6 млн пассажиров, или в 5,5 раза. Пропускная способность железных дорог увеличилась до 260 млн тонн, или в 1,5 раза. За годы независимости построено 740 км новых железных дорог (Хромтау - Алтынсарино - 402 км, Аксу - Дегелен - 183 км, Шар - Усть-Каменогорск - 151 км), что сократило на более 700 км расстояние перевозок внутри страны.

Материалы и методы исследования.

В стране создана сеть транзитных маршрутов по трем приоритетным направлениям: 1) Россия - страны Европы и Азии; 2) Китай, Япония и страны Юго-Восточной Азии; 3) Страны Центральной Азии, Закавказья, Черного моря, Персидского залива и Турция. В каждом из указанных направлений по территории страны проходят 5 сложившихся международных транспортных коридоров: **Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали** (ТАЖМ, Западная Европа - Китай, Корея, Япония через Россию и Казахстан (участок Достык - Астана - Петропавловск)); **Южный коридор ТАЖМ** (Юго-Восточная Европа - Китай и Юго-Восточная Азия через Турцию, Иран, страны ЦА и Казахстан (участок Достык - Сарыагаш)); **Центральный (среднеазиатский) коридор** (Центральная Азия - Россия и страны ЕС (участок по РК Сарыагаш - Арысь - Кандагач - Озинки)); **“Север - Юг”** (Северная Европа - страны - Персидского залива через Россию и Иран с участием Казахстана на участке морпорт Актау - регионы Урала и Актау - Атырау); **“ТРАСЕКА”** (Восточная Европа - Южный Кавказ - Каспийское море - Центральная Азия (участок по РК Достык - Актау). Дополнительно к этим коридорам присоединяется **Западная Европа - Западный Китай**. Внутри Казахстана эти коридоры делятся на 6 железнодорожных и 6 автомобильных транспортных коридоров [1,2].

Товарооборот с РФ составил 8,5 млрд. \$, товарооборот со странами ЕС - 38,2 млрд. \$, Товарооборот с КНР - 14,8 млрд.\$, товарооборот со странами ЦА, Индией, Ираном – 4,4 млрд. \$, Общий товарооборот Республики Казахстан со странами мира - 81,3 млрд. долл. США.

Перспективы.

В целом в 2015 году планируется завершить реконструкцию всех 6 международных автодорожных коридоров общей протяженностью 8 тыс. 415 км. Для Казахстана основной точкой международного транзита является международный железнодорожный пограничный переход с Китаем Достык - Алашанькоу. В результате принятых мер будет увеличена пропускная способность участка Актогай - Достык и пограничного перехода Достык - Алашанькоу: в 2011г. до 16,5 млн тонн, а к 2020г. - 20 млн тонн.

Формированию новых маршрутов в направлении Восток - Запад и Север - Юг как для казахстанской продукции, так и транзитных грузов способствуют реализуемые ж/д проекты “Жетыген - Коргас” и “Узень - госграница с Туркменистаном”. Для дальнейшего формирования оптимальной сети железных дорог до 2020 года предусматривается реализация других проектов строительства ж/д линий: “Жезказган - Бейнеу” (988 км), “Аркалык - Шубарколь” (212км), “Ералиево - Курык” (14,4км). Также планируется

электрификация около 1 тыс. 800 км участков железных дорог. “Мака́т - Кандыага́ш” (392км), “Алматы - Актога́й” (541км), “Актога́й - Моинты” (522км), “Достык-Актога́й” (309км).

В рамках Таможенного союза Казахстан рассчитывает стать надежным транзитным коридором между странами, граничащими с южными границами Таможенного союза, и участниками организации. “Со временем транспортный коридор Достык - Хоргос - Москва - Брест может превратиться в экономический коридор. В этой связи сухопутный маршрут через страны ТС может рассчитывать на 15-18% повышение грузопотока в направлении Китай - Европа”. Примером, может служить запуск 28 октября 2011г. контейнерного поезда “Сауле” по маршруту Чунцин (КНР) - Достык (РК) - Клайпеда (Литва) - Антверпен (Бельгия). Время следования от станции Достык - порт Клайпеда - 10 суток. В декабре 2011г. планируется запуск аналогичного контейнерного поезда “Балтика Транзит II” между Эстонией и Казахстаном. Планируется запуск контейнерного поезда «Меркурий» между Россией, Белоруссией и Казахстаном.

Классификация транспортных коридоров (ОСЖД).

Разработка схем международных железнодорожных маршрутов в сообщении Европа — Азия ведется также под эгидой ОСЖД. К настоящему времени сформировано 13 основных трансконтинентальных маршрутов и их ответвлений, 5 из которых проходят по территории Казахстана [3,4].

Коридор №1. Проходит по территории Польши, Латвии, Литвы, Эстонии, Беларуси, России, Казахстана, Узбекистана, Китая, Монголии, КНДР.



Куновице → Варшава → Брест → Минск → Москва → Нижний Новгород → Котельнич →

Пермь → Свердловск (Екатеринбург) → Омск → Новосибирск → Красноярск → Иркутск → Заводский завод → Крымская → Волочаевка → Находка / Ванино / Хасан.

Рисунок 5 – Расположение транспортного коридора № 1.

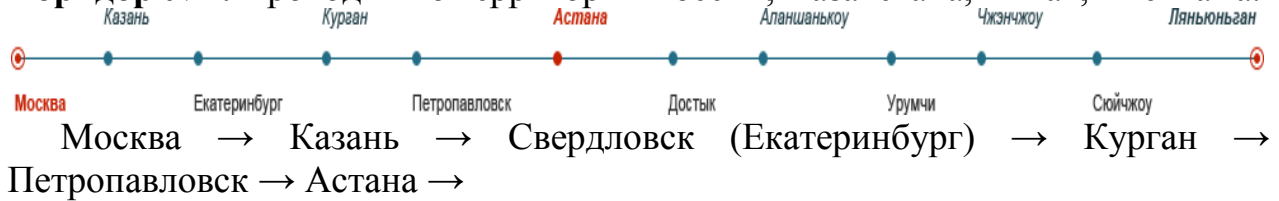
Ответвления.

а. Рига/Вентспилс/Лиепая → Крустпилс → Зилупе → Посинь → Москва

б. Санкт-Петербург/Гапа → Вологда → Котельнич
в. Москва → Рязань → Сызрань → Оренбург → Актюбинск → Кандагач →

Арысь → Ташкент
 г. Карымская → Харбин → Тумен → Намян → Раджин
 д. Харбин → Шеньян → Далян
 е. Заудинский завод → Улан-батор → Эрлянь
 ж. Шеньян → Даньдун → Синьйджу → Кэсон
 з. Калининград → Пагегяй → Радвилишкис → Даугавпилс → Резекне
 и. Хасан → Туманган → Вонсан → Кымгансан
 к. Вентспилс/Рига → Крустспилс → Индра → Бигосово → Витебск → Смоленск

Коридор №2. Проходит по территории России, Казахстана, Китая, Вьетнама.



Достык → Аланшанькоу → Урумчи → Чжэнчжоу → Сюйчжоу → Ляньюньган.
 Рисунок 6 – Расположение транспортного коридора № 2.

Ответвления.

а. Дема → Карталы → Тобол → Астана;

б. Чжэнчжоу → Хэнъян → Цзюлун;
 в. Сюйчжоу → Шанхай;
 г. Хэнъян → Лючжоу → Наньнин → Ханой.

Коридор №3. Проходит по территории Польши, Украины, России.



Згожелец → Вроцлав → Ополе → Катовице → Краков → Медыка → Мостиска → Львов → Жмеринка → Киев → Зерново → Суземка → Москва.

Рисунок 6 – Расположение транспортного коридора № 3.

Коридор №4. Проходит по территории Чехии, Словакии, Венгрии, Польши, Украины.

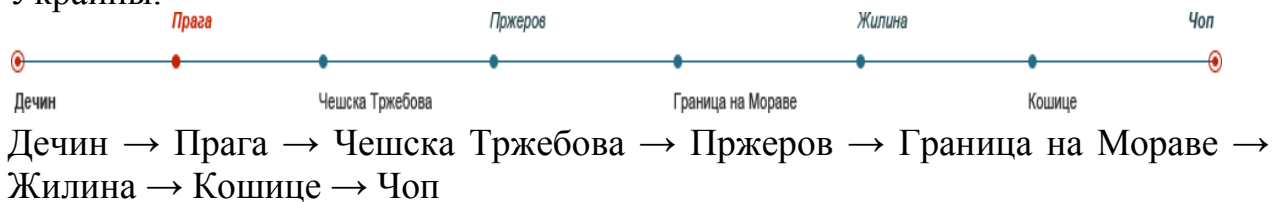


Рисунок 7 – Расположение транспортного коридора № 4.

Ответвления.

а. Пржеров → Бржецлав;

б. Чешска Тржебова → Брно → Бржецлав → Братислава → Будапешт;

в. Граница на Мораве → Острава → Петровице → Катовице;

г. Хеб → Прага;

д. Горни Двориште → Прага;

е. Варшава → Звардонь → Жилина;

ж. Пухов → Братислава.

Коридор №5. Проходит по территории Венгрии, Словакии, Украины, России, Казахстана, Грузии, Азербайджана, Молдовы, Китая, Кыргызстана.



Баяншенъе/Шопрон/Хедьешхалом → Будапешт → Захонь → Чоп → Стрый → Львов → Красне → Жмеринка → Фастов → Дарница → Гребенка → Полтава → Харьков → Тополи → Валуйки → Пенза → Кинель → Курган → Утяк → Пресногорьковская → Кокчетав → Актогай → Достык → Алашанькоу → Урумчи → Ланьчжоу → Ляньюньган.

Рисунок 8 – Расположение транспортного коридора № 5.

Ответвления.

а. Дарница → Конотоп → Зерново → Суземка → Брянск → Москва;

б. Муракерестур/Дьекенеш → Домбовар → Будапешт;

в. Мадьярболь → Домбовар;

г. Фастов → Знаменка → Днепропетровск → Иловайск → Квашино → Ростов → Самур →

Ялама → Баку → Бейюк-Кясик → Тбилиси → Потти/Батуми;

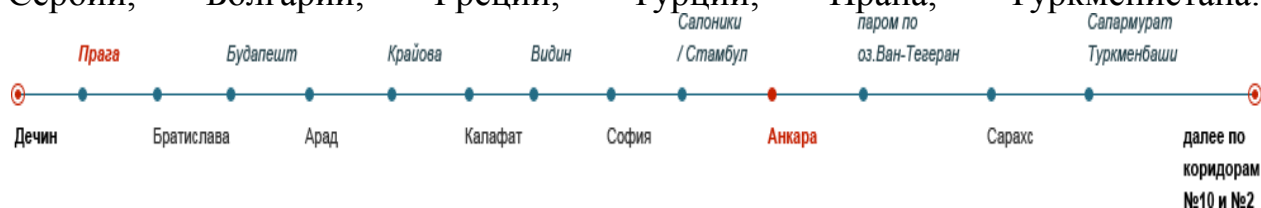
д. Унгены → Кишинев → Раздельная → Жмеринка;

е. Курган → Омск → далее по коридору № 1;

ж. Ртищево → Озинки → Арысь → Луговая/Бишкек → Рыбачье/Алматы → Актогай;

з. Братислава → Жилина → Кошице → Чиерна над Тиссой.

Коридор №6. Проходит по территории Чехии, Словакии, Венгрии, Румынии, Сербии, Болгарии, Греции, Турции, Ирана, Туркменистана.



Дечин → Прага → Братислава → Будапешт → Арад → Крайова → Калафат → Видин → София → Салоники/Стамбул → Анкара → паром по

оз.Ван-Тегеран → Сарахс → Сапармурат Туркменбаши → далее по коридорам №№10 и 2.

Рисунок 9 – Расположение транспортного коридора № 6.

Ответвления.

а. Арад → Бухарест → Констанца → далее по коридору № 10;

б. Будапешт → Белград → София;

в. Хедьешхалом/Шопрон → Будапешт;

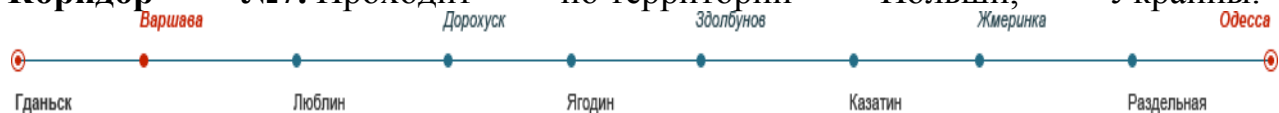
г. София → Горна Оряховица → Варна;

д. Тегеран → Кум → Бендер-Аббас;

е. Кум → бендер-Хомейни;

ж. Мешхед → Бафк.

Коридор №7. Проходит по территории Польши, Украины.



Гданьск → Варшава → Люблин → Дорохуск → Ягодин → Здолбунов → Казатин → Жмеринка → Раздельная → Одесса.

Рисунок 10 – Расположение транспортного коридора № 7.

Коридор №8. Проходит по территории Украины, России, Казахстана, Узбекистана,



Фастов → Знаменка → Нижнеднепровск Узел → Красная Могила → Гуково → Лихая → Волгоград → Верхний Баскунчак → Аксарайская → Макат → Бейнеу → Найманкуль → Нукус → Учкудук → Навои.

Рисунок 11 – Расположение транспортного коридора № 8.

Ответвления.

а. Найманкуль → Чарджоу;

б. Макат → Кандагач → Никель-Тау → Карталы.

Коридор №9. Проходит по территории Литвы, Беларуси и России.



Клайпеда/Драугисте → Шяуляй → Кайшядорис → Вильнюс → Минск.

Рисунок 12 – Расположение транспортного коридора № 9.

Ответвления.

а. Калининград → Нестеров → Каунас → Кайшядорис.

Коридор №10. Проходит по территории Украины, Болгарии, Румынии, Грузии, Азербайджана, Узбекистана, Туркменистана, Кыргызстана, Казахстана, Таджикистана. Соответствует маршруту коридора ТРАСЕКА.



Одесса/Ильичевск/Констанца/Варна/Бургас → Потти → Тбилиси → Баку → Туркменбаши → Сапармурат Туркменбаши → Бухара → Джизак –Хаваст → Ташкент → Арысь → Луговая → Актогая → далее по коридору №2.

Рисунок 13 – Расположение транспортного коридора № 10.

Ответвления.

а. Баку → Актау → Бейнеу → Макат → Кандагач → далее по коридору 5ж;

а'. Ашхабад → Каракум → Ичогуз → Дашогуз;

б. Луговая → Бишкек → Рыбачье;

в. Хаваст → Бекабад → Канибадам → Коканд → Андижан → Карасу → Ош/Джала-Абад;

г. Бухара → Карши → Ташгузар/Талимарджан → Бойсун → Кумкурган → Душанбе/Термез → Галаба → Хайратон/Курган-Тюбе.

Коридор №11. Проходит по территории России, Азербайджана, Ирана.



Бусловская → Выборг → Санкт-Петербург → Бологое → Москва → Кочетовка → Ртищево → Саратов → Волгоград → Верхний Баскунчак → Астрахань → Карлан Юрт → Махачкала → Баку → Османлы Новые → Астара → Решт → Казвин → Тегеран → Бафк → Бендер-Аббас.

Рисунок 14 – Расположение транспортного коридора № 11.

Ответвления.

а. Кочетовка → Лиски → Ростов-Главный → Тимошевская → Новороссийск;

б. Ростов-Главный → Армавир → Гудермес → Карлан Юрт;

в. Тимошевская → Краснодар → Кривенковская → Адлер .

Коридор №12. Проходит по территории Молдовы, Румынии, Болгарии.



Окница → Унгены → Яссы → Бухарест → Русе → Варна/Димитровград
Рисунок 15 – Расположение транспортного коридора № 12.

Коридор №13. Проходит по территории России, Эстонии, Латвии, Литвы, Польши.



Таллин/Санкт-Петербург → Тапа → Валга → Рига → Шяуляй → Каунас → Шяштокай → Тракишки → Сувалки → Белосток → Варшава.
Рисунок 16 – Расположение транспортного коридора № 13.

Вывод. Установлено что, если в перевозке грузов участвуют последовательно несколько видов транспорта, она называется смешанной, или комбинированной. Эти перевозки осуществляются в трех случаях:

- при невозможности доставки груза из пункта отправления в пункт назначения одним видом транспорта;
- при экономической целесообразности перевалок грузов в пути следования с одного вида транспорта на другой, т.е. когда суммарные логистические затраты на доставку грузов в смешанном сообщении оказываются ниже, чем в случае доставки грузов одним видом транспорта;
- при дефиците пропускных или провозных способностей определенных транспортных линий или участков.

В пунктах стыкования различных видов транспорта происходит передача груза из подвижного состава одного вида транспорта в подвижной состав другого вида транспорта. Почти треть всех грузов, перевозимых отечественным автомобильным транспортом, доставляется на грузовые станции железных дорог и через их склады или напрямую перегружается в вагоны. На станциях назначения примерно такое же количество грузов перегружается из вагонов в автомобили и затем доставляется получателям. Примерно 70% грузопотоков железнодорожного транспорта зарождается и погашается на подъездных путях предприятий. Здесь стыкуются и взаимодействуют железнодорожные системы (цеха) этих предприятий со станциями, к которым примыкают их подъездные пути. Морской и речной транспорт выполняет около 90% своих перевозок с участием железнодорожного транспорта. Почти весь объем грузовых воздушных перевозок осуществляется при участии автомобильного транспорта.

Трубопроводный транспорт при доставке нефти, нефтепродуктов и других жидких грузов также активно взаимодействует с другими видами транспорта.

Причина широкого развития смешанных перевозок состоит в том, что из всех видов транспорта по сути лишь автомобильный может выполнять перевозки «от двери до двери». Железнодорожный и водный транспорт имеют такую возможность лишь при наличии подъездных путей и причалов у грузовладельцев.

<http://bezogr.ru/prezident-respubliki-kazahstan-n-a-nazarbaev-otmetil-glavnoe-u.html>