

УДК 656.61

Н. А. КУЛИЕВ, К. А. ХОДЖАНЕПЕСОВ,
Институт телекоммуникации и информатики Туркменистана, г. Ашхабад,

А. Х. ШИХИЕВ,
Институт инженерно-технических и транспортных коммуникаций
Туркменистана, г. Ашхабад
hkakabay@mail.ru

ПЕРСПЕКТИВНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСКАСПИЙСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО МАРШРУТА

Для вывода Транскаспийского международного транспортного маршрута на более высокие объемные показатели целесообразно введение в эксплуатацию дополнительных железнодорожных и морских маршрутов, которые обеспечат снижение высокой транспортной нагрузки железных дорог Казахстана. Для этого часть перевозимых грузов предполагается отправить из Казахстана и Китая железной дорогой по международным транспортным коридорам в прикаспийский морской порт Туркменбаши, что сократит морской путь по Каспийскому морю и увеличит объем перевозок грузов по международному транспортному маршруту.

Международные транспортные маршруты имеют огромное значение в налаживании внешнеэкономических связей между различными странами мира. Без торгово-экономических связей в настоящее время невозможно добиться экономического развития. Интернациональное разделение рынка труда способствует росту международной торговли и, как следствие, ежегодному увеличению международных грузовых перевозок. Согласно проведенным исследованиям специалистов страны азиатско-тихоокеанского региона занимают 1-е место по экспорту товаров. Значительная часть товаров, экспортируемых из этих стран, перевозится в Европу.

В настоящее время грузовые перевозки между Азией и Европой осуществляются в основном морским транспортом через Тихий, Индийский и Атлантический океаны. Время транзитной перевозки грузов между Юго-Восточной Азией и Европой через Суэцкий канал достигает 35–45 суток. Надежность и время доставки грузов зависит от многих факторов, негативное влияние которые подталкивает владельцев грузов искать альтернативные маршруты и приводит к усилению роли таких международных транспортных коридоров как «Восток – Запад», «Север – Юг» и «TRASEKA» [1–2].

Большое внимание уделяется развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ), который ориентирован на обеспечение грузоперевозок между Китаем, Казахстаном, Юго-Восточной и Центральной Азией, Турцией и странами Южной Европы. Данный маршрут проходит из Китая через Казахстан в страны Закавказья и Турцию, далее – в Украину и Европу. Перевозка грузов на маршруте осуществляется как наземным (в основном железнодорожным) так и морским транспортом. Звеньями маршрута являются морские порты Каспийского моря (Актау и Курык в Казахстане), Баку (Азербайджан), Черного моря (Поти и Батуми в Грузии), (Ильичевск в Украине), а также порты Средиземного моря ряда европейских стран.

Одним из важных звеньев этого маршрута является прикаспийский порт Казахстана Актау. Пропускная способность порта составляет 16,5 млн тонн в год с учетом перевалки нефти и нефтепродуктов. Приоритетным направлением в указанных грузоперевозках являются контейнерные перевозки. Например, за последние годы объем контейнерных перевозок по территории Казахстана возрос более чем в сотню раз. В настоящее время мощность порта Актау позволяет принимать и обрабатывать около 40 тыс. контейнеров в год. Кроме того, в Казахстане построен морской порт Курык, позволяющий осуществить перевалку грузов из Китая в Европейские страны через морские, железные и автомобильные маршруты. Однако объем перевалки грузов через данный порт еще невысок.

Грузы, обработанные на восточном каспийском берегу в портах Актау и Курык водным транспортом, доставляются на западный берег в Бакинский международный морской торговый порт. Территория Бакинского морского порта расширилась за счет сооружения новых устройств в поселке Алят, в результате чего Бакинский морской порт был выведен из центра в южную часть города. С 2014 года грузоперевозки осуществляются в новой части порта, который имеет выгодное расположение для дальнейшего развития в географическом плане, обеспечен необходимой инфраструктурой (автомобильными, железными дорогами и другими объектами). Здесь функционируют терминал Ro-Ro, паромный, сухогрузный терминалы, введенные в строй в рамках первого этапа строительных работ. Пропускная способность порта составляет 15 млн тонн сухих грузов и 100 тыс. контейнеров. После завершения второго этапа строительства мощность порта увеличится до 17 млн тонн грузов и 150 тыс. контейнеров, третьего этапа – до 25 млн тонн сухих грузов и 1 млн контейнеров.

Несмотря на достигнутые объемы грузоперевозок назначением на другие порты Каспийского моря (Туркменбаши, Астрахань, Амирабад, Энзели), у Бакинского морского торгового порта имеются резервы для выхода на заложенную при строительстве проектную мощность грузооборота, особенно в контейнерных перевозках. Потенциал Транскаспийского международного транспортного маршрута может достигать 300 тыс. контейнеров в год.

Для вывода Транскаспийского международного транспортного маршрута на более высокие объемные показатели с разгрузкой железных дорог Казахстана, на наш взгляд, целесообразно введение в эксплуатацию дополнительных железнодорожных и морских маршрутов. Для этого часть перевозимых грузов можно отправить из Казахстана или Китая железной дорогой по международным транспортным коридорам в прикаспийский морской порт Туркменбаши и далее морским путем в Бакинский морской порт (Алят). Для своевременного и эффективного проведения грузовых и коммерческих операций в туркменском порту созданы все необходимые условия. При таком подходе сократится расстояние морского пути в Каспии из-за географически близкого расположения портов Туркменбаши и Баку, что будет способствовать увеличению объемов перевозок по международному транспортному маршруту.

Следует отметить, что через территорию Республики Туркменистан проходит три транспортных коридора Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ): Центральный, Южный и Север – Юг. Для страны эти коридоры имеют государственное значение, так как подчеркивают выгодное географическое расположение страны, обеспечивают трансконтинентальную связь со странами Каспийского бассейна, Азии и Европы и способствуют активному развитию международных экономических связей [3–7].

Надежная и стабильная работа транспортно-транзитных коридоров может положительно повлиять не только на процесс устойчивого развития глобальной экономики, но и на международную обстановку. Президент Туркменистана отмечает, что «транспортные коридоры между регионами, развивая международное сотрудничество и торговлю, могут внести свою лепту в упрочнение международной безопасности в целом».

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Ходжанепесов, К. А.* Перспективы эффективного взаимодействия различных видов транспорта на международных транспортных коридорах Великого шёлкового пути / К. А. Ходжанепесов, А. К. Головнич // Инновационные технологии перевозочного процесса // Тихомировские чтения : материалы Междунар. науч.-практ. конф. ; под общ. ред. А. А. Ерофеева. – Гомель : БелГУТ, 2019. – С. 37–40.

2 *Kuliyew N.* Türkmenistanda döredilýän transmilli ulag-üstaşyr geçelgeleriniň halkara ähmiýeti we ösüş ugurlary / N. Kuliýew, S. Waliýewa // Türkmenistanda ylym we tehnika. – 2015. – No. 1. – P. 57–62.

3 *Головнич, А. К.* Вопросы повышения эффективности железнодорожных транспортно-транзитных коридоров Туркменистана / А. К. Головнич // Современные информационные и коммуникационные технологии на транспорте, в промышленности и образовании : сб. материалов X Междунар. науч.-практ. конф. – Днепр : Днепропетровский нац. ун-т ж.-д. трансп. им. акад. В. Лазаряна. – 2016. – С. 8–9.

4 Развитие транзитно-транспортного потенциала Казахстана на Каспии в 2018 году [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://casp-geo.ru/razvitiie-tranzitno-transportnogo-potentsiala-kazahstana-na-kaspiei-v-2018-g>. – Дата доступа : 28.10.2021.

5 В Туркменистане введён в строй самый крупный порт на Каспии [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://turkmenportal.com/vveden-v-stroi-samyi-kрупnyi-port-na-kaspii>. – Дата доступа : 28.10.2021.

6 БММТП планирует увеличить число терминалов до 6 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://trend-az.turbopages.org>. – Дата доступа : 28.10.2021.

7 В Туркменистане ввели в эксплуатацию новый международный морской порт [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://sng.tuday>. – Дата доступа : 29.10.2021.

N. A. KULIEV, K. A. HOJANEPESOV, A. CH. SHICHIEV

PERSPECTIVE DIRECTION OF DEVELOPMENT TRANSCASPIAN INTERNATIONAL TRANSPORT ROUTE

To bring the Trans-Caspian international transport route to higher volumetric indicators with unloading of the railways of Kazakhstan, in our opinion, it is advisable to put into operation additional rail and sea routes. For this, part of the transported goods can be sent from Kazakhstan or from China by rail along international transport corridors to the Caspian seaport of Turkmenbashi. With this approach, the distance of the sea route in the Caspian will be reduced due to the geographically close location of the ports Turkmenbashi.

Получено 09.11.2021

**ISSN 2664-5025. Проблемы перспективного развития
железнодорожных станций и узлов. Вып. 3. Гомель, 2021**

УДК 658.7:656

П. В. КУРЕНКОВ, С. Б. ЛЁВИН

*Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва
petrkurenkov@mail.ru*

ПОЛИМОДАЛЬНАЯ ЛОГИСТИКА ТРАНСПОРТНЫХ УЗЛОВ: ИСТОРИЯ, ПРОБЛЕМЫ И ПОДГОТОВКА КАДРОВ

Показана роль транспортной логистики в становлении и развитии народного хозяйства, раскрыты особенности планирования и управления грузовыми перевозками в современных условиях, исследованы этапы становления и развития политранспортной логистики, подтверждается необходимость координации взаимодействия различных видов транспорта и субъектов транспортного рынка, подготовки соответствующих специалистов.

В настоящее время транспортный комплекс РФ выступает в качестве активного структурообразующего фактора отечественной промышленности, одним из драйверов сбалансированного развития всего народного хозяйства, инициатив в освоении и обеспечении связности федеральных округов