

ГЕОЭКОЛОГИЧЕСКАЯ СИТУАЦИЯ И ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ КАЗАХСТАНА

Чишков Юрий Владимирович¹, Аладин Николай Васильевич²

¹ Международная академия транспорта (МАкТ), Москва, Россия

² Зоологический институт РАН, Санкт-Петербург, Россия

uv47@mail.ru, nikolai.aladin@zin.ru

Аннотация: Важнейшим направлением транспортной политики любого государства является формирование коммуникационного каркаса на национальном уровне и создание международных транспортных коридоров (МТК), обеспечивающих его экономическую интеграцию с другими государствами. Наиболее привлекательным и целесообразным является формирование МТК на базе эффективного использования транзитного потенциала страны. В силу своего географического положения, Казахстан оказался в центре основных наземных коммуникаций между европейской частью России, государствами Западной Европы и государствами Юго-Восточной Азии. В современных условиях участники внешнеэкономической деятельности РФ вынуждены устанавливать и развивать экономическое взаимодействие со странами Юго-Восточной Азии, прежде всего, с Китаем, Индией и Вьетнамом. Неизбежным следствием данных процессов является повышение значимости МТК «Север-Юг» и «Запад-Восток».

Ключевые слова: геоэкология, внешнеэкономическая деятельность, Казахстан, транспорт, транспортный коридор

Для цитирования: Чишков Ю.В., Аладин Н.В. Геоэкологическая ситуация и транспортные коридоры Казахстана // Астраханский вестник экологического образования. 2023, №3 (75). С. 61-73 DOI 10.36698/2304-5957-2023-3-61-73

Earth Sciences

Review

GEOECOLOGICAL SITUATION AND TRANSPORT CORRIDORS OF KAZAKHSTAN

Chizhkov Yuriy Vladimirovich¹, Aladin Nikolay Vasilievich²

¹ International Transport Academy (ITA), Moscow, Russia,

² Zoological Institute RAS, St.-Petersburg, Russia

uv47@mail.ru, nikolai.aladin@zin.ru

Abstract: The most important direction of the transport policy of any state is the formation of a communication framework at the national level and the creation of international transport corridors (ITCs) that ensure its economic integration with other states. The most attractive and expedient is the formation of an ITC based on the effective use of the country's transit potential. Due to its geographical position, Kazakhstan is in the center of the main land communications between the European part of Russia, the states of Western Europe and the states of Southeast Asia. In modern conditions, participants in the foreign economic activity of the Russian Federation are forced to establish and develop economic cooperation with the countries of Southeast Asia, primarily with China, India and Vietnam. An inevitable consequence of these processes is an increase in the importance of the ITC "North-South" and "West-East".

Key words: geoecology, foreign economic activity, Kazakhstan, transport, transport corridor

For citation: Chizhkov Yu.V., Aladin N.V. Geoecological situation and transport corridors of Kazakhstan // Astrakhan Bulletin of Ecological Education. 2023, №3 (75):61-73 DOI 10.36698/2304-5957-2023-3-61-73

Важнейшим направлением транспортной политики любого государства является формирование коммуникационного каркаса на национальном уровне и создание международных транспортных коридоров (МТК), обеспечивающих его экономическую интеграцию с другими государствами. Наиболее привлекательным и целесообразным является формирование МТК на базе эффективного использования транзитного потенциала страны¹.

Основными предпосылками формирования Международных транспортных коридоров являются:

– наличие национальных транспортных коммуникаций, соответствующих основным, исторически сложившимся маршрутам товаро-транспортных потоков в сфере международной торговли, обеспечивающим, как правило, транспортную связь между основными мировыми экономическими полюсами (центрами, зонами, регионами и т.д.);

– наличие у (в распоряжении) транзитных государств (государств – участников международных маршрутов) конвертируемых товаров и/или валюты;

– наличие на территории участников МТК достаточно развитой транспортной инфраструктуры, обеспечивающей беспрепятственное (непрерывное, бесшовное) прохождение товаро-транспортных потоков.

В настоящее время сформировались три мировых экономических полюса: Евросоюз, государства Восточной и Юго-Восточной Азии, Северная Америка. В силу своего географического положения, Казахстан оказался в центре основных наземных коммуникаций между европейской частью России, государствами Западной Европы и государствами Юго-Восточной Азии². Этому способствуют:

– непосредственная сухопутная граница с Китайской народной республикой (КНР) и с Российской Федерацией (РФ);

– выход на побережье Каспийского моря, что позволяет иметь водные транспортные пути в Иран.

Дополнительный импульс развитию МТК на территории Казахстана придали санкции финансово-экономического и политического характера в отношении России, вводимые в связи с проводимой специальной военной операцией (СВО) на Украине.

В частности, это значительное сокращение или практически полное прекращение торговых операций России с США, странами НАТО, с рядом других стран Европы и Азии, особенно, в части наукоёмких технически сложных товаров и технологий. Запреты и ценовые ограничения в торговле нефтью, нефтепродуктами, газом и углём. Прекращение работы с российскими заказчиками крупнейших в мире морских контейнерных операторов, запрет на страхование судов, работающих в интересах Российской Федерации, крупнейшими (основными) страховыми компаниями, ряд других ограничений и запретов.

Кроме того, вступление в НАТО Финляндии, Швеции, наличие в её составе Эстонии означает, что географическое положение Северо-Западного региона России становится фактором, ограничивающим его конкурентоспособность.

В этих условиях участники внешнеэкономической деятельности РФ вынуждены устанавливать и развивать экономическое взаимодействие со странами Юго-Восточной Азии, прежде всего, с Китаем, Индией и Вьетнамом.

Неизбежным следствием данных процессов является повышение значимости Международных транспортных коридоров (МТК) «Север-Юг» и «Запад-Восток», в рамках которых Казахстану принадлежит роль связующего коммуникационного моста между

1 Митрофанов Н.М. Развитие транспортно-логистического комплекса Кыргызстана в постсоветский период // Астраханский вестник экологического образования. 2023. № 1 (73). С. 69-76. DOI: 10.36698/2304-5957-2023-1-69-76

2 Митрофанов Н.М. Теория влияния экономико-географического положения на развитие государств. Экономико-географическое положение стран Средней Азии // Астраханский вестник экологического образования. 2023. № 2 (74). С. 98-106. DOI: 10.36698/2304-5957-2023-2-98-106

государствами Западной Европы, европейской частью России и государствами Юго-Восточной Азии.

Значительная площадь территории Республики Казахстан – свыше 2,7 млн. км². в сочетании с очень низкой плотностью населения – менее 7 человек на квадратный километр, определяют высокую значимость в структуре национальной транспортной системы железнодорожного транспорта. На его долю приходится более 68% всех грузоперевозок и свыше 57% пассажирооборота страны [15].

Одновременно с этим, необходимо отметить, что железнодорожный транспорт по экологичности стоит на третьем месте после трубопроводного и водного, значительно опережая по этому параметру автомобильный и авиационный. По разным оценкам, в крупных городах Казахстана, на долю автомобильного транспорта приходится порядка 70% от общего количества выбросов загрязняющих веществ в атмосферу. Автотранспорт является одним из главных «поставщиков» в атмосферу углекислого газа, что заметно влияет на процесс глобального потепления. Кроме того, автомобильный транспорт – один из главных источников шумового загрязнения и вибрации.

Таким образом, преимущественное использование электрифицированного железнодорожного транспорта позволяет значительно сократить вредное воздействие на окружающую среду в соответствии с положениями Киотского протокола, к которому Республика Казахстан присоединилась в 2009 году.

Можно добавить, что электрифицированные железные дороги, по сравнению с не электрифицированными, имеют большую провозную способность, что особенно важно при их вхождении в структуру Международных транспортных коридоров, которые, в свою очередь, играют ключевую роль в организации транспортной взаимосвязанности различных государств.

Об этом, в частности, шла речь на состоявшемся в Сиане Саммите Китай – Центральная Азия. В опубликованной 20 мая агентством «Синьхуа» Сианьской декларации, которую подписали президенты Казахстана, Киргизии, Таджикистана, Туркмении и Узбекистана, а также председатель КНР Си Цзиньпин, отмечается, в том числе, значимость развития межгосударственной логистики и торгово-экономического взаимодействия. В этой связи отмечается важность запуска казахстанско-китайской железной дороги Аягуз–Тачэн [8].

Значимость железнодорожного транспорта в сфере международных перевозок отметил в своём интервью и генеральный директор ОТЛК ЕРА Алексей Гром. Оператор железнодорожных контейнерных сервисов, компания ОТЛК ЕРА, на паритетных началах принадлежит железным дорогам России, Казахстана и Беларуси.

В интервью, отмечено развитие перевозки минеральных удобрений из Беларуси в Китай транзитом через Казахстан. В 2022 году компания перевезла по территориям Казахстана, России и Беларуси 681 тыс. ДФЭ.

Отмечаются значительные усилия Республики Казахстан, направленные на расширение узких мест для увеличения пропускной способности. В том числе, началась укладка вторых путей на участке Достык-Мойынты длиной более 800 км, что существенно повлияет на объем перевозок через Достык. Происходит развитие терминальной инфраструктуры на погранпереходах Достык и Алтынколь [3].

К числу основных Международных транспортных коридоров, проходящих по территории Казахстана, относятся [6, 15, 38, 39]:

- Северный Транс-Азиатский железнодорожный маршрут (ТАЖМ), проходящий в границах Казахстана от Достыка до Петропавловска;
- Южный Транс-Азиатский железнодорожный маршрут (ТАЖМ), проходящий в границах Казахстана на участке Достык–Актогай–Алматы–Шу–Арысь–Сарыагаш;
- Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), на участке Достык–Алматы–Ақтау;
- часть наземной коммуникационной основы Экономической инициативы Новый шёлковый путь;

- Западная Европа – Западный Китай, на участке Актобе–Шымкент–Алматы;
- восточное «плечо» МТК Север–Юг, обеспечивающее России железнодорожный выход через Казахстан, Узбекистан, Туркмению и Иран к портам Персидского залива.

Серьёзное значение для региональных перевозок по направлению Сарыагаш–Арысь–Кандагач–Озинки имеет Центральный Транс-Азиатский железнодорожный маршрут (ТАЖМ), который во многом, на территории Казахстана, совпадает с железнодорожным маршрутом между Китаем и ФРГ Чунцинь–Дуйсбург (длина маршрута 11179 км., время в пути – 16 дней).

Заметным преимуществом Казахстана является ширина железнодорожной колеи, равная ширине колеи в России. Это обстоятельство позволяет организовывать железнодорожную транспортировку грузов в Россию, из России и проходящих транзитом через Россию без перевалки в другой подвижной состав или без замены колёсных тележек. Это же обстоятельство делает железнодорожный транзит грузов между Россией и регионом Персидского залива, а также Китаем, через территорию Казахстана более привлекательным.

Выгодное географическое положение, наличие транспортной инфраструктуры, составляющей коммуникационную основу ряда международных транспортных коридоров, проходящих по территории Республики, в сочетании с взвешенной внешней политикой способствовали росту внешнеторгового оборота государства. В соответствии с данными, приведёнными в «Макроэкономическом обзоре ЕАБР» за февраль 2023 г., внешнеторговый оборот Казахстана по итогам 11 месяцев 2022 г., увеличился на 33,4% (по отношению к аналогичному периоду 2021 года). При этом, стоимостной объём экспорта прибавил 42,4% за счет благоприятной ценовой конъюнктуры на мировом рынке нефти - выручка от продажи за рубеж топливно-энергетических товаров увеличилась на 54,0%. Дополнительно к этому отмечается рост экспорта продовольствия, машин и оборудования, металлов и изделий из них, продукции химической промышленности. Одним из основных экономических и торговых партнёров Казахстана является Китай [25].

Одновременно с этим, Китай формирует основную часть грузовой базы для МТК Казахстана в направлении на Россию и на Западную Европу.

На протяжении длительного периода подавляющая часть грузов, следующая железнодорожным транспортом в указанных направлениях, идёт через пограничный перегрузочный пункт пропуска Достык Северного ТАЖМ. Одним из факторов, влияющим на выбор Китаем данного направления является его экономическая целесообразность непосредственно для КНР. Во-первых, данный маршрут позволяет максимально полно использовать железнодорожную инфраструктуру Народной Республики в транспортировке грузов на направлениях в европейскую часть России и государства Западной Европы. Со всеми вытекающими из этого положительными экономическими последствиями – максимально полное получение доходов от транспортной деятельности, стабильная занятость населения. А также, поддерживать устойчивое экономическое взаимодействие между западными (северо-западными) и восточными (юго-восточными) регионами Китая. К тому же этот маршрут включает только одно транзитное государство – Казахстан, с которым и сам Китай поддерживает активное внешнеэкономическое взаимодействие, а также осуществляет значительные внешнеторговые операции.

Южный Транс-Азиатский железнодорожный маршрут обеспечивает наземную транспортную связь Казахстана с Узбекистаном, Туркменией и далее, через Иран к портам на побережье Персидского залива, а через Турцию – к портам Чёрного и Средиземного морей, а также, к государствам Западной Европы.

Кроме того, данный маршрут совпадает с одним из возможных направлений наземной составляющей коммуникационного каркаса Экономической инициативы Новый шёлковый путь.

Одним из потенциальных преимуществ данного Транспортного коридора для Китая, является возможность формирования наземного маршрута, обеспечивающего кратчайший выход к государствам Западной Европы в обход Российской Федерации.

Международный транспортный коридор Европа–Кавказ–Азия (ТРАСЕКА) [4, 10, 35].

Инициированный в 1993 г. Европой и США проект МТК «Европа–Кавказ–Азия» (ТРАСЕКА) направлен на возрождение древнего торгового пути. Проект минует Россию и преследует, в основном, геополитические цели. Основным недостатком данного маршрута, как и Южного ТАЖМ является тот факт, что не все страны, по территории которых проходят эти транспортные коридоры, политически стабильны.

Кроме того, для формирования реального, стабильно работающего Международного транспортного коридора необходима унификация законодательств, согласованные пограничные и таможенные процедуры, распространение норм международного торгового права на территории всех стран-участниц. Требуются согласованные политические, дипломатические и экономические усилия заинтересованных государств. А также, примерно одинаковая пропускная способность транспортных коммуникаций всех видов на всём протяжении следования товарно-транспортных потоков. Простая стыковка железнодорожной, автодорожной и иных транспортных коммуникаций не может обеспечить эффективную транспортировку грузов по всему маршруту МТК. Невыполнение этих основных условий и стало преградой, препятствующей успешному и быстрому развитию указанного проекта.

Возможный импульс для дальнейшего развития этот транспортный коридор может получить, если окажется в рамках одного из перспективных направлений коммуникационного каркаса Экономической инициативы Новый шёлковый путь. Как известно, целью проекта «Новый шёлковый путь» («Один пояс и один путь») является создание единого евразийского экономического пространства, в котором Китай играет системообразующую роль.

Этой инициативе главы Китая в последнее время уделяется большое внимание. По некоторым оценкам суммарные вложения в проект должны составить 22,1 трлн. долларов США [16, 30].

Основная задача проекта – перенаправить потоки экспорта товаров и капиталов в те страны, с которыми Китай начал развивать сотрудничество в последнее десятилетие, прежде всего в страны Африки и Центральной Азии.

Новый Шелковый путь должен включать наземную и морскую составляющие.

«Наземный Шёлковый путь», как и тысячу лет назад, начинается в Сиане. Затем проходит через весь Китай в Ланьчжоу, в Синьцзян-Уйгурский автономный район, г. Урумчи, пересекает Центральную Азию, Иран, Ирак, Сирию, Турцию. Далее, пройдя через пролив Босфор, направляется в Москву, продлевается до Роттердама и заканчивается в Венеции, где встречается с морской составляющей.

«Морской Шёлковый путь» начинается в г. Цюаньчжоу, проходит через крупнейшие города Южного Китая – Гуанчжоу, Бэйхай и Хайкоу, далее до Малаккского пролива с остановкой в Куала-Лумпур. Затем пересекает Индийский океан с заходами в Калькутту, Коломбо и на Мальдивы, доходит до Найроби в Кении. И, наконец, через Джибути, через Красное море и Суэцкий канал в Афины и далее до Венеции, где соединяется с наземным маршрутом.

Контроль Китаем этих маршрутов повышает его энергетическую безопасность, позволяет защитить инвестиции в стратегически важных регионах. Реализация проекта позволит снизить логистические издержки. Кроме того, политическая и экономическая стабильность Восточной, Центральной и Юго-Восточной Азии положительно влияет на благополучие ряда приграничных регионов КНР.

Участок МТК Западная Европа – Западный Китай, на участке Актобе–Шымкент–Алматы [1, 2, 13, 24].

В целом, данный Транспортный коридор, проходящий от Северо-Запада Европы до Китая, призван укрепить экономические связи между Европой и Азией, а также обеспечить эффективную и безопасную доставку товаров, идущих с юго-востока Китая на запад, в район Балтики. Статус ТК – международный, протяжённость – 8445 км. Начало в Санкт-

Петербурге, окончание – в Ляньюньгане. Протяжённость в границах территории Казахстана – 2787 км.

Ещё в советский период рассматривался вариант строительства автомобильной дороги «Москва–Пекин», которая должна была соединить столицы двух крупнейших социалистических стран мира, однако с формированием так называемого «американского вектора» китайской экономики, этот проект оказался забытым.

В начале двухтысячных годов, когда товарооборот между КНР и странами ЕС стал измеряться сотнями миллиардов евро, интерес к этому Транспортному коридору возродился. Появился запрос на развитие соответствующей транспортной инфраструктуры в России, Казахстане и Беларуси.

В 2008 году Россия и Казахстан подписали меморандум о развитии Транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай». В 2015 году Президент России и Председатель КНР подписали договор о сотрудничестве в рамках проекта «Один пояс и один путь». А осенью 2015 года руководители российской государственной корпорации «Автодор» и Банка развития Китая подписали меморандум о финансировании данного проекта.

В соответствии с «Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» на период до 2024 года, в состав российских участков проекта «Западная Европа – Западный Китай» входят: скоростная трасса «Москва – Нижний Новгород – Казань», обход Тольятти с мостом через Волгу, а также российский участок магистрали «Меридиан».

Вместе с тем, входящий в данный ТК участок Китай–Казахстан уже функционирует. На сроки полноценного и полного ввода этого Транспортного коридора в эксплуатацию влияние оказали ряд негативных факторов экономического и геополитического характера, а также разразившаяся пандемия КОВИД-19.

Соглашение о создании Международного транспортного коридора «Север–Юг» было подписано ещё 12 сентября 2000 г. правительствами России, Индии, Ирана и Омана. Позже к соглашению присоединились Белоруссия, Украина, Казахстан и ряд других стран [5, 19, 32, 34].

Цель проекта – обеспечить транспортную связь между Россией и Индией, другими странами Юго-Восточной Азии через Иран.

Формирование перевалочного пункта на пересечении МТК «Север–Юг» с Транссибом, позволяет ему стать одной из основных транспортных артерий на направлении из Азии в Европу.

Долгое время грузопоток, проходящий в рамках данного МТК, не соответствовал имеющемуся потенциалу. Это было обусловлено политической нестабильностью в ряде государств, организационными недоработками, несогласованностью действий участников и, что особенно важно, недостаточной надёжностью перспективной грузовой базы. В настоящее время, с введением многочисленных экономических санкций в отношении Российской Федерации, ситуация изменилась коренным образом. МТК «Север–Юг» стал одним из приоритетных маршрутов российского внешнеторгового товарооборота. Одновременно с этим, укрепилось экономическое сотрудничество между Ираном и Россией.

По оценке Минэкономразвития России, перспективный грузопоток по МТК «Север–Юг» может составить к 2030 году по базовому сценарию 24,3 млн. тонн. Есть и целевой сценарий, связанный с планомерным развитием коридора. В этом случае грузооборот должен составить 31,7 млн. тонн. Причем предполагается, что товарно-транспортный поток к 2025 году увеличится на 25-30%.

Основными преимуществами Транспортного коридора «Север–Юг» перед другими маршрутами называют сокращение в два и более раза расстояния перевозок, а также снижение стоимости транспортировки. В частности, 19 мая 2022 г. посол Индии в Москве Паван Капур заявил о коридоре «Север–Юг», как наиболее эффективном маршруте

транспортировки грузов между Индией и Россией. Его использование может удешевить перевозку грузов на 30% [18, 21, 33].

Одним из наиболее активных государств-участников данного МТК является Казахстан, которому он позволяет переориентировать на свою территорию часть российского внешнеторгового товарооборота.

Транспортировка грузов в рамках МТК «Север–Юг» происходит по 3-м основным маршрутам относительно Каспийского моря:

– Транскаспийский: через порты Астрахань, Оля, Махачкала в порты Ирана. Основным препятствием развитию грузоперевозок по Транскаспийскому маршруту является недостаточная глубина Волго-Каспийского морского судоходного канала и недостаток судов для транспортировки по морю;

– Восточный: прямое железнодорожное сообщение через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана по действующему пограничному переходу Теджен–Серахс, а также напрямую из Казахстана в Туркменистан, минуя территорию Узбекистана, через Болашак, с выходом на Иран по пограничному переходу Этрек–Горган.

3 декабря 2014 года состоялась торжественная церемония открытия восточного направления железнодорожной магистрали «Север–Юг», при участии президентов Казахстана, Туркменистана и Ирана.

Кроме того, в январе 2023 года, на совместном бизнес-форуме России и Туркмении, премьер-министр РФ Михаил Мишустин заявил о том, что, в рамках развития Транспортного коридора «Север–Юг», обсуждается строительство автомагистрали вдоль восточного побережья Каспийского моря [27, 31]. В частности, Туркменистан намерен инвестировать \$0,6 млрд. в строительство автодороги «Туркменбаши – Гарабогаз – граница с Казахстаном».

Западный: по территории Азербайджана до пограничной станции Астара. После чего требуется перевалка грузов на автомобильный транспорт. Сквозной железнодорожный транзит по Западному участку МТК «Север–Юг» должно обеспечить строительство железнодорожной линии Астара–Решт на территории Ирана.

17 мая 2023 года состоялась церемония подписания межправительственного российско-иранского соглашения о сотрудничестве по финансированию проектирования, строительства и поставок товаров и услуг для создания этого участка железной дороги, протяженностью 162 км. В результате реализации строительства железной дороги Решт–Астара грузооборот России и Ирана по железной дороге составит не менее 15 млн. тонн в год [20].

Несмотря на то, что западный маршрут МТК Север–Юг не проходит по территории Казахстана, возможность значительного увеличения объёма грузоперевозок по этому маршруту может оказать положительное влияние на экологию Каспийского моря. Прямой железнодорожный путь из России в иранский порт Бендер-Аббас значительно привлекательнее, чем мультимодальный маршрут, проходящий через Каспийское море и включающий, соответственно, как минимум ещё две дополнительные перевалки грузов. Следовательно, он может «оттянуть», часть грузов с моря и, тем самым, содействовать сокращению количества необходимых для их перевозки транспортных судов, которые являются источниками загрязнения морской акватории.

При этом необходимо отметить, что Республика Казахстан увеличивает транспортировку нефти по Каспийскому морю через порт Актау. В 2022 году по поручению президента Казахстана Касым-Жомарта Токаева «КазМунайГаз» и государственная азербайджанская нефтяная компания SOCAR заключили соглашение на транспортировку 1,5 млн. тонн нефти в год с месторождения Тенгиз в направлении нефтепровода Баку–Тбилиси–Джейхан. Первая партия казахстанской нефти была отгружена в конце апреля. Большую часть из этого объема (293,3 тыс. тонн) вывезли с месторождения Тенгиз и полуострова Бузачи, еще 19,2 тыс. тонн – с месторождения Дунга [9].

Указанное обстоятельство оказывает негативное воздействие на Каспийское море, поскольку загрязнение почвы, многочисленные нефтяные хранилища и скважины на побережье, а также танкерный флот являются главными источниками поступления токсикантов в его акваторию.

Наряду с этим и Узбекистан наращивает перевозки грузов через порты Каспийского моря. Как следует из сообщения информационного агентства ПРАЙМ, Узбекистан в январе-сентябре 2022 года более чем в два раза, по сравнению с аналогичным периодом 2021 года, увеличил перевозку грузов через порты Казахстана и Туркмении – до 701 тысячи тонн [36].

Таким образом, можно констатировать, что бурное развитие судоходства в акватории Каспийского моря, даже в случае его экономической эффективности в настоящее время, может обернуться огромными потерями в будущем, вследствие нанесения непоправимого экологического ущерба.

Центральный Транс-Азиатский железнодорожный маршрут (ТАЖМ) активно задействован на региональных перевозках по направлению Сарыагаш–Арысь–Кандагач–Озинки. [38] Кроме того, он во многом совпадает с железнодорожным маршрутом между Китаем и ФРГ Чунцин–Дуйсбург (Длина маршрута 11179 км., время в пути – 16 дней). Этот маршрут, также, относят к одному из направлений наземной составляющей коммуникационного каркаса Экономической инициативы Новый шёлковый путь. Он проходит по территории Китая, Казахстана, России, Беларуси, Польши и Германии. Полная загрузка поезда равна 100 TEUs [11, 12, 29].

Подтверждением этому может служить сообщение Агентства Синьхуа:

«Астана, 28 февраля (2023г.) /Синьхуа/ – В Казахстане в целях осуществления трансграничной торговли на евразийском пространстве и организации международного логистического коридора создадут безопасную цепь поставок товаров из Китая и Европы. Об этом во вторник сообщила пресс-служба компании «Казпочта» [7].

«Казпочта», немецкая компания WEA-Transport GmbH и китайская компания Huapengfei Co. Ltd подписали меморандум. Это первый меморандум трехстороннего сотрудничества между уполномоченными экономическими операторами Казахстана, КНР и Евросоюза для взаимовыгодной внешнеэкономической деятельности.

Документ подписан в целях развития международной логистической платформы и совместного использования безопасной цепи поставок товаров. Это соглашение открывает возможность осуществлять электронную торговлю по транспортным потокам из Китая в страны ЕС через Казахстан, ориентировано на содействие и поддержку инициативы «Один пояс и один путь», а также Транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай».

В январе 2023 года ОАО «РЖД» и АО «НК «Қазақстан темір жолы» («Железные дороги Казахстана», КТЖ) подписали протокол об итогах железнодорожных перевозок грузов между странами за прошлый год и планах на текущий [17, 26, 28]. Приоритетной задачей двух стран на 2023 год станет повышение эффективности трансграничных перевозок посредством развития стыковых пунктов и прилегающей инфраструктуры.

Подписание протокола состоялось в ходе визита казахстанской делегации во главе с первым заместителем премьер-министра Республики Казахстан Романом Скляром в Москву. Заместитель председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин на встрече подчеркнул необходимость взаимоувязки железнодорожного и автомобильного транспорта, а также подтвердил, что российская сторона всё ещё заинтересована в реализации проекта трассы «Меридиан» (планируемая частная автомобильная дорога по территории России, которая должна соединить Китай и Европу через территории Казахстана и Беларуси).

По итогам состоявшегося визита, будут согласованы совместные мероприятия по наращиванию грузового потока. Также достигнута договорённость об организации в 2023 году беспрепятственного пропуска через пограничный переход Болашак (граница Казахстана и Туркменистана) не менее одной пары поездов в сутки с российскими грузами.

В целом, для наращивания грузоперевозок в направлениях Восток–Запад и Север–Юг, обеспечения бесперебойного движения всех товарно-транспортных потоков, необходимы

модернизация старой и открытие новой пограничной инфраструктуры, а также развитие эффективного взаимодействия российских, китайских и казахстанских партнеров.

В начале 2023 года стало известно, что в рамках реализации ключевого инвестиционного мегапроекта Евразийского банка развития (ЕАБР) «Евразийский транспортный каркас» Фонд технического содействия (ФТС ЕАБР) подписал соглашение о предоставлении АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» (АО «НК «КТЖ») финансирования для разработки технико-экономического обоснования (ТЭО) строительства железнодорожной линии Аягоз–Бахты и нового пограничного перехода на казахстанско-китайской границе. Важно отметить, что финансирование разработки ТЭО осуществляется из средств Фонда технического содействия Банка на безвозвратной основе [37].

Разработка ТЭО завершится в середине 2023 года. В результате будет определен оптимальный вариант прохождения трассы и наиболее подходящие места для размещения стыковой станции с возможностью выхода на территорию КНР и соединения с линией Тэчен–Карамай.

В феврале 2023 года пресс-служба Министерства торговли и интеграции Республики Казахстан сообщила о строительстве к 2026 году 5 центров приграничной торговли с соседними странами [14]. В Жамбылской области на границе с Кыргызстаном будет создан Индустриальный торгово-логистический комплекс. В Туркестанской области на границе с Узбекистаном – Международный центр промышленной кооперации «Центральная Азия». В Западно-Казахстанской области на границе с Россией планируется построить Центр трансграничной торговли «Евразия». В Мангистауской области появится контейнерный хаб «Каспийский узел», а на границе с Китаем построят приграничный комплекс «Хоргосский узел».

Из сообщения ТАСС от 23 февраля 2023 г. следует, что Премьер-министр Казахстана поручил активнее развивать транспортные коридоры, в том числе с Российской Федерацией [23].

Астана, 23 февраля /ТАСС/: Власти Казахстана намерены активизировать развитие международных транспортных коридоров, включая российское направление. Соответствующее поручение дал глава правительства республики Алихан Смаилов, под председательством которого в четверг прошло ведомственное совещание.

«Премьер-министр подчеркнул, что нужно активизировать развитие логистических направлений в сторону России и Китая, а также Транскаспийского международного транспортного маршрута, синхронизировав эту работу с уполномоченными госорганами соседних стран», говорится в сообщении правительства.

По словам Смаилова, такой подход позволит быстрее устранить «узкие места» на стыке автодорог между государствами и существенно нарастить грузооборот.

И, наконец, о значимости транспортных коридоров на территории Республики Казахстан свидетельствует сообщение пресс-службы казахстанского лидера:

«Астана, 6 марта /Синьхуа/ – Президенты Казахстана Касым-Жомарт Токаев и России Владимир Путин обсудили по телефону вопросы расширения транзитно-транспортных маршрутов и торгово-экономических связей» [22].

Литература

1. Адамчук О. Российская часть дороги из Европы в Китай может обойтись бюджету в 825 млрд рублей // Ведомости, 04.09.2018 г. – URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2018/09/04/779916-iz-evropi-v-kitai>
2. Асанбеков Т. Евразийские транспортные коридоры определены Коллегией ЕЭК // Министр по энергетике и инфраструктуре ЕЭК, 27.10.2021 г. – URL: <https://eec.eaeunion.org/news/evraziyskie-transportnyye-koridory-opredeleny-kollegiey-eeek/>
3. Аскараров А. Эксперт: Инвестиции Казахстана усиливают транзитный потенциал всей Евразии // Капитал, 17.05.2023 г. – URL: <https://kapital.kz/amp/economic/115660/ekspert-investitsii-kazakhstan-usilivayut-tranzitnyy-potentsial-vsey-yevrazii.html>
4. Бекмагамбетов М.М., Бекмагамбетова Г.М., Кочетков А.В. Транспортный коридор TRASECA «Европа-Кавказ-Азия»: состояние и перспективы развития // Дороги. Инновации в строительстве. – № 3. – 2010. – С. 15–21.

5. Белов П. Для развития транзита по МТК Север–Юг пока много чего не хватает // Информационное агентство (журнал) РЖД-Партнёр, 19.08.2022 г. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/comments/dlya-razvitiya-tranzita-po-mtk-sever-yug-poka-mnogo-chego-ne-khvataet/>
6. Белов П. Сегодня по МТК Север–Юг провозится около 14 млн т грузов, к 2030 году этот объем намерены увеличить до 32 млн т // Информационное агентство (журнал) РЖД-Партнёр, 16.11.2022 г. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/segodnya-po-mtk-sever-yug-provozitsya-okolo-14-mln-t-gruzov-k-2030-godu-etot-obem-namereny-uvelichit/>
7. В Казахстане создадут безопасную цепь поставок товаров из Китая и Европы // АСТАНА, СИНЬХУА Новости, Russian.News.Cn, 28.02.2023 г. – URL: <https://russian.xinhuanet.com/20230228/98a9cf0505e44caca92db91a4583c6ca/c.html>
8. Гасымов Н. Си Цзиньпин провозгласил «новую эру» на саммите Китай – Центральная Азия // Ведомости, 22.05.2023 г. – URL: <https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2023/05/22/976122-na-sammite-kitai-tsentralnaya-aziya-si-tszipin-provozglasil-novuyu-eru>
9. Гончаренко А. Экспорт казахстанской нефти по направлению порта Баку вырос на 75% // Пресс-служба компании КазТрансОйл, ИА Neftegaz.RU, 10.05. 2023 г. – URL: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/779271-eksport-kazahstanskoj-nefti-po-napravleniyu-porta-baku-vyros-na-75-/>
10. Евроазиатский транспортный коридор (проект ТРАСЕКА) (справочная информация) // Министерство иностранных дел Российской Федерации, Департамент экономического сотрудничества, 28.01.2000 г. – URL: <https://www.mid.ru/tv/?id=1745635&lang=ru>
11. Железная дорога Чунцин–Синьцзян–Европа. – URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Чунцин>
12. Железнодорожное сообщение Китай–Европа стало настоящим окном во внешний мир для города центрального подчинения Чунцин // ERAI Eurasian Rail Alliance Index, russian.cri.cn, 19.03.2021 г. – URL: <https://index1520.com/news/zheleznodorozhnoe-soobshchenie-kitay-evropa-stalo-nastoyashchim-oknom-vo-vneshniy-mir-dlya-goroda-ts/>
13. Западная Европа – Западный Китай. – URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Западная_Европа_—_Западный_Китай
14. Казахстан к 2026 году планирует построить пять центров приграничной торговли // АСТАНА, ТАСС, 09.02.2023 г. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/17003689>
15. Казахстан. – URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Казахстан>
16. Кашин В. Особый пояс – особый путь // Ведомости, 29.05.2017 г. – URL: <https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2017/05/30/692026-osobii-poyas>
17. Кондратьев В. Делегация Республики Казахстан посетила Россию с рабочим визитом // MultiModal LOGISTIC, 26.01.2023 г. – URL: <https://mm-l.kz/content/delegaciya-respubliki-kazahstan-posetila-rossiyu-s-rabochim-vizitom>
18. Коридор «Север–Юг» уже попал под удар санкций Запада // сайт индийского исследовательского центра Observer Research Foundation, 16.02.2023 г. – URL: <https://topcor.ru/32194-orf-koridor-sever-jug-uzhe-popal-pod-ataku-sankcij-zapada.html>
19. Лазарева Е. Путин представил новый транспортный коридор для обхода санкций // Информационное агентство URA.RU, 29 июня 2022 г. – URL: <https://ura.news/articles/1036284903>
20. Новак А. Железная дорога Решт–Астара позволит увеличить транзитные перевозки России и Ирана до 15 млн тонн // ИАА «ПортНьюс», 17.05.2023 г. – URL: <https://portnews.ru/news/347517/>
21. Посол Индии в России сообщил о росте привлекательности транспортного коридора Север–Юг // КАЗАНЬ, 19 мая. ТАСС, KazanSummit, 19.05.2022 г. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/14673453>
22. Президенты Казахстана и России обсудили вопросы расширения транзитно-транспортных маршрутов // СИНЬХУА Новости, Russian.News.Cn, 06.03.2023 г. – URL: <https://russian.xinhuanet.com/20230306/09d0e73750574bdfb53a4cb561c31ee8/c.html>
23. Премьер Казахстана поручил активнее развивать транспортные коридоры, в том числе с РФ // АСТАНА, ТАСС, 23.02.2023 г. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/17125343>
24. Распоряжение Правительства РФ от 30 сентября 2018 г. № 2101-р «Об утверждении комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г.». – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/2/9742>
25. Республика Казахстан // Макроэкономический обзор ЕАБР. Февраль 2023. – URL: https://eabr.org/upload/iblock/203/EDB_2023_Monthly-Macroreview_February-_1_.pdf
26. Роман Скляр посетил с рабочим визитом Москву // Официальный информационный ресурс Премьер-Министра Республики Казахстан, 11.01.2023 г. – URL: <https://primeminister.kz/ru/news/roman-sklyar-posetil-s-rabochim-vizitom-moskvu-1105154>
27. Российско-Туркменский бизнес форум в Ашхабаде 2023 г. Итоги Российско-Туркменского бизнес-форума. – URL: <https://всестанки.рф/news/90/>
28. Россия и Казахстан займутся совместным развитием приграничной инфраструктуры // Транспортный портал Gudok.ru, 12.01.2023 г. – URL: <https://gudok.ru/content/freightrans/1624272/>

29. Сахарова А. Железнодорожная магистраль Чунцин-Дуйсбург повысила качество грузовых сервисов // ChinaLogist.ru, 16.09.2013 г. – URL: <https://chinalogist.ru/book/articles/perevody/zheleznodorozhnaya-magistral-chuncin-duysburg-povyсила-kachestvo-gruzovyh>
30. Си Цзиньпин. Один пояс, один путь, полный текст речи, 19.05.2017 г. – URL: <http://inosmi.ru/politic/20170519/239391693.html> <http://inosmi.ru/infographic/20170515/239348942.html>
31. Состоялся Российско-Туркменский бизнес форум // Министерство экономического развития Российской Федерации, 20.01.2023 г. – URL: https://www.economy.gov.ru/material/news/sostoyalsya_rossiysko_turkmenskiy_biznes_forum.html
32. Страны-транзитёры МТК «Север-Юг» согласились зарабатывать меньше // Logirus, 20.02.2023 г. – URL: https://logirus.ru/news/transport/strany-tranzitery_mtk_sever-yug_soglasilis_zarabatyvat_menshe.html
33. Субботин С. Посол Индии: кризис в логистике усиливает потребность в коридоре "Север-Юг" // РИА Новости, 19.05.2022 г. – URL: <https://ria.ru/20220519/indiya-1789532206.html>
34. Транспортный коридор Север-Юг. – URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Транспортный_коридор_Север—Юг
35. ТРАСЕКА. – URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/ТРАСЕКА>
36. Узбекистан увеличил грузоперевозку через порты Казахстана и Туркмении // Агентство экономической информации ПРАЙМ, 09.11.2022 г. – URL: <https://1prime.ru/transport/20221109/838761894.html>
37. Фонд технического содействия ЕАБР предоставил финансирование для разработки ТЭО строительства железнодорожной линии Аягос-Бахты в Казахстане // Пресс-центр ЕАБР, www.eabr.org, 16.01.2023 г. – URL: <https://eabr.org/press/releases/fond-tekhnicheskogo-sodeystviya-eabr-predostavil-finansirovanie-dlya-razrabotki-teo-stroitelstva-zhe/>
38. Харченко В. Транспортные коридоры на территории Казахстана. – URL: <https://novelco.ru/press-tsentr/transportnye-koridory-na-territorii-kazakhstana/>
39. Чишков Ю.В. Конкурентоспособность Евроазиатских Международных транспортных коридоров (МТК) // Транспортные системы: тенденции развития. Сборник трудов международной научно-практической конференции. Под общей редакцией Б.А. Лёвина. – М.: Российский университет транспорта, 2016. – С. 38-42.

References

- Adamchuk O. The Russian part of the road from Europe to China may cost the budget 825 billion rubles // Vedomosti, 04.09.2018. – URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2018/09/04/779916-iz-evropi-v-kitai> (in Russian)
- Asanbekov T. Eurasian transport corridors are defined by the EEC Board // Minister for Energy and Infrastructure of the EEC, 27.10.2021. – URL: <https://eec.eaeunion.org/news/evraziyskie-transportnye-koridory-opredeleny-kollegiey-eek/> (in Russian)
- Askarov A. Expert: Investments of Kazakhstan increase the transit potential of all Eurasia // Kapital, 17.05.2023. – URL: <https://kapital.kz/amp/economic/115660/ekspert-investitsii-kazakhstana-usilivayut-tranzitnyy-potentsial-vsey-yevrazii.html> (in Russian)
- Bekmagambetov M.M., Bekmagambetova G.M., Kochetkov A.V. TRACECA transport corridor “Europe–Caucasus–Asia”: state and development prospects // Dorogi. Innovacii v stroitel'stve. – No. 3. – 2010. – P. 15–21. (in Russian)
- Belov P. So far, a lot of things are not enough for the development of transit along the ITC North-South // Informacionnoe agentstvo (zhurnal) RZHD-Partner, 19.08.2022. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/comments/dlya-razvitiya-tranzita-po-mtk-sever-yug-poka-mnogo-chego-ne-khvataet/> (in Russian)
- Belov P. Today, about 14 million tons of cargo are transported along the ITC North-South, by 2030 this volume is going to be increased to 32 million tons // Informacionnoe agentstvo (zhurnal) RZHD-Partner, 16.11.2022. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/segodnya-po-mtk-sever-yug-provozitsya-okolo-14-mln-t-gruzov-k-2030-godu-etot-obem-namereny-uvlichit/> (in Russian)
- Kazakhstan to create a secure supply chain for goods from China and Europe // ASTANA, XINHUA Novosti, Russian.News.Cn, 28.02.2023. – URL: <https://russian.xinhuanet.com/20230228/98a9cf0505e44caca92db91a4583c6ca/c.html> (in Russian)
- Gasymov N. Xi Jinping proclaimed a “new era” at the China – Central Asia Summit // Vedomosti, 22.05.2023. – URL: <https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2023/05/22/976122-na-sammite-kitai-tsentrlnaya-aziya-si-tsinpin-provozglasil-novuyu-eru> (in Russian)
- Goncharenko A. Export of Kazakh oil in the direction of the port of Baku increased by 75% // Press service of the company KazTransOil, IA Neftegaz.RU, 10.05. 2023. – URL: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/779271-eksport-kazakhstanskoy-nefti-po-napraavlenuyu-porta-baku-vyros-na-75-/> (in Russian)
- Eurasian Transport Corridor (TRACECA project) (reference information) // Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation, Department of Economic Cooperation, 28.01.2000. – URL: <https://www.mid.ru/tv/?id=1745635&lang=ru> (in Russian)
- Chongqing–Xinjiang–Europe Railway. – URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Чунцин> (in Russian)
- The China-Europe rail link has become a real window to the outside world for the central city of Chongqing // ERAI Eurasian Rail Alliance Index, russian.cri.cn, 19.03.2021. – URL: russian.cri.cn

- <https://index1520.com/news/zheleznodorozhnoe-soobshchenie-kitay-evropa-stalo-nastoyashchim-oknom-vo-vneshniy-mir-dlya-goroda-ts/> (in Russian)
13. Western Europe – Western China. – URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Западная_Европа_—_Западный_Китай (in Russian)
 14. Kazakhstan plans to build five border trade centers by 2026 // ASTANA, TASS, 09.02.2023 g. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/17003689> (in Russian)
 15. Kazakstan. – URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Kazakhstan>
 16. Kashin V. Special Belt – Special Path // Vedomosti, 29.05.2017. – URL: <https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2017/05/30/692026-osobii-poyas> (in Russian)
 17. Kondrat'ev V. The delegation of the Republic of Kazakhstan visited Russia on a working visit // MultiModal LOGISTIC, 26.01.2023. – URL: <https://mm-l.kz/content/delegaciya-respubliki-kazahstan-posetila-rossiyu-s-rabochim-vizitom> (in Russian)
 18. The North-South corridor has already been hit by Western sanctions // site of the Indian research center Observer Research Foundation, 16.02.2023. – URL: <https://topcor.ru/32194-orf-koridor-sever-jug-uzhe-popal-pod-ataku-sankcij-zapada.html> (in Russian)
 19. Lazareva E. Putin presented a new transport corridor to circumvent sanctions // Information agency URA.RU, June 29, 2022. – URL: <https://ura.news/articles/1036284903> (in Russian)
 20. Novak A. The Rasht–Astara railway will increase the transit traffic of Russia and Iran up to 15 million tons // PortNews IAA, 17.05.2023. – URL: <https://portnews.ru/news/347517/> (in Russian)
 21. The Ambassador of India to Russia reported on the growth of the attractiveness of the North-South transport corridor // KAZAN, May 19. TASS, KazanSummit, 19.05.2022. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/14673453> (in Russian)
 22. The Presidents of Kazakhstan and Russia discussed the expansion of transit transport routes // XINHUA News, Russian.News.Cn, 06.03.2023 g. – URL: <https://russian.xinhuanet.com/20230306/09d0e73750574bdfb53a4cb561c31ee8/c.html> (in Russian)
 23. Prime Minister of Kazakhstan instructed to actively develop transport corridors, including with the RF // ASTANA, TASS, 23.02.2023. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/17125343> (in Russian)
 24. Decree of the Government of the Russian Federation of September 30, 2018 No. 2101-r “On approval of a comprehensive plan for the modernization and expansion of the main infrastructure for the period up to 2024”. – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/2/9742> (in Russian)
 25. Republic of Kazakhstan // EDB Macroeconomic Review. February 2023. – URL: https://eabr.org/upload/iblock/203/EDB_2023_Monthly-Macroeconomic_Review_February-1_.pdf (in Russian)
 26. Roman Sklyar paid a working visit to Moscow // Official Information Source of the Prime Minister of the Republic of Kazakhstan, 11.01.2023. – URL: <https://primeminister.kz/ru/news/roman-sklyar-posetil-s-rabochim-vizitom-moskvu-1105154> (in Russian)
 27. Russian-Turkmen business forum in Ashgabat 2023. Results of the Russian-Turkmen business forum. – URL: <https://vsestanki.rf/news/90/> (in Russian)
 28. Russia and Kazakhstan will engage in joint development of border infrastructure // Transportnyj portal Gudok.ru, 12.01.2023. – URL: <https://gudok.ru/content/freighttrans/1624272/> (in Russian)
 29. Saharova A. Chongqing-Duisburg railway improved the quality of freight services // ChinaLogist.ru, 16.09.2013. – URL: <https://chinalogist.ru/book/articles/perevody/zheleznodorozhnaya-magistral-chuncin-duysburg-povysila-kachestvo-gruzovyh> (in Russian)
 30. Xi Jinping. One belt, one road, full speech text, 19.05.2017. – URL: <http://inosmi.ru/politic/20170519/239391693.html> <http://inosmi.ru/infographic/20170515/239348942.html> (in Russian)
 31. The Russian-Turkmen business forum was held // Ministry of Economic Development of the Russian Federation, 20.01.2023. – URL: https://www.economy.gov.ru/material/news/sostoyalsya_rossijsko_turkmenskiy_biznes_forum.html (in Russian)
 32. Transit countries of the ITC “North-South” agreed to earn less // Logirus, 20.02.2023. – URL: https://logirus.ru/news/transport/strany-tranzitery_mtk_-sever-yug_-soglasilis_zarabatyvat_menshe.html.
 33. Subbotin S. Indian Ambassador: Logistics Crisis Amplifies Need for North-South Corridor // RIA Novosti, 19.05.2022. – URL: <https://ria.ru/20220519/indiya-1789532206.html> (in Russian)
 34. North-South Transport Corridor. – URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Транспортный_коридор_Север_—_Юг (in Russian)
 35. TRASEKA. – URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/TPACEKA> (in Russian)
 36. Uzbekistan increased cargo transportation through the ports of Kazakhstan and Turkmenistan // Agency for Economic Information PRIME, 09.11.2022. – URL: <https://1prime.ru/transport/20221109/838761894.html> (in Russian)
 37. The EDB Technical Assistance Fund provided funding for the development of a feasibility study for the construction of the Ayagoz–Bakhty railway line in Kazakhstan // EDB Press Center, www.eabr.org, 16.01.2023. – URL: <https://eabr.org/press/releases/fond-tehnicheskogo-sodeystviya-eabr-predostavil-finansirovanie-dlya-razrabotki-teo-stroitelstva-zhe/> (in Russian)
 38. Harchenko V. Transport corridors on the territory of Kazakhstan. – URL: <https://novelco.ru/press-tsentr/transportnye-koridory-na-territorii-kazahstana/> (in Russian)

39. Chizhkov Yu.V. Competitiveness of the Eurasian International Transport Corridors (ITC) // Transport systems: development trends. Collection of proceedings of the international scientific-practical conference. Under the general editorship of B.A. Lyevin. – Moscow: Rossijskij universitet transporta, 2016. – P. 38–42. (in Russian)