

УДК 656.078.1

ОМАРОВ А.Д. – д.т.н., профессор (г. Алматы, Казахский университет путей сообщения)

МУСАЕВ Ж.С. – д.т.н., доцент (г. Алматы, Академия логистики и транспорта)

ТОГАЕВА Б.Б. – зав. отделом (г. Алматы, «Национальный центр технологического прогнозирования» Комитет индустриального развития Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан)

ШИНГИСОВА П.К. – гл. эксперт (г. Алматы, «Национальный центр технологического прогнозирования» Комитет индустриального развития Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан)

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ПЕРЕВОЗОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ СТРАН ЕАЭС

Аннотация

В статье выполнен анализ текущего состояния рынка железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок. Выполнена оценка роли взаимовлияния услуг железнодорожного транспорта и взаимной торговли между странами ЕАЭС, показана величина и динамика грузовых и пассажирских перевозок. Установлены основные технико-экономические показатели в сфере грузовых и пассажирских перевозок на железных дорогах некоторых стран СНГ и ЕАЭС.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, грузовые перевозки, пассажирские перевозки, грузооборот, пассажирооборот, анализ, динамика.

Роль железнодорожного транспорта в рамках ЕАЭС несомненно растет, с одной стороны, железнодорожные системы Союза обеспечивают трансконтинентальные связи с Европой и Азией, что ведёт к росту взаимных товарных потоков, с другой стороны, важна с точки зрения мобильности населения и доступности территорий.

На территории стран СНГ, составляющей более 20 млн. км² функционируют железнодорожные полотна с шириной колеи 1520 мм [1]. Здесь действуют унифицированные (внутригосударственные) тарифы государств ЕАЭС по перевозке грузов железнодорожным транспортом и определены условия их применения при транзитных перевозках с установленными ценовыми коридорами изменения тарифов.

Серьезным внутренним вызовом для ЕАЭС остается сохраняющийся дисбаланс внутри Союза: Россия остается главным торговым экономическим центром ЕАЭС. Несбалансированность Союза проявляется и в экономическом контексте: страны-члены по большинству макроэкономических показателей не соотносятся друг с другом. Если судить по величине валового внутреннего продукта, рассчитанного по паритету покупательной способности (ВВП по ППС), у России этот показатель в 2017 году превысил 4007,831 млрд. долл. США, тогда как у второй крупнейшей страны ЕАЭС, Казахстана цифра достигала 477,593 млрд. долл. США.

Значимую роль в реализации транспортной повестки ЕАЭС играет стратегическая инициатива по сопряжению ЕАЭС и ЭПШП (Экономический пояс Шелкового пути). Данная стратегия дает наиболее позитивный эффект для Казахстана и России, поскольку на территории этих стран (рисунок 1) проходят перспективные транспортно-логистические коридоры (Северный Евроазиатский коридор, Центральный Евроазиатский коридор). Указанные маршруты характеризуются благоприятным рельефом местности, уже функционирующей транспортной инфраструктурой и наличием всего двух таможенных границ (КНР – ЕАЭС – ЕС).



Рисунок 1 – Стратегия развития ШОС и ЕАЭС

Одним из наиболее удобных и экономически целесообразных способов доставки груза являются контейнерные грузоперевозки, которому среди общего мирового грузопотока отводится более чем 70%.

В рамках реализуемой концепции «Экономического пояса Шелкового пути» для организации и развития контейнерных перевозок в направлении Китай – Европа – Китай между Казахстаном, Белоруссией и Россией создано и функционирует АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (АО «ОТЛК ЕРА»), выступающая в роли единого оператора контейнерных перевозок в ЕАЭС.

На долю железнодорожных перевозок в Беларуси приходится около 75% грузооборота и свыше 30% пассажирооборота, в Российской Федерации около 87,4% грузооборота (без учета трубопроводного транспорта) и 24% пассажирооборота (Report 2025), в Казахстане 60% грузооборота и 50% пассажирооборота страны.

Для оценки роли взаимовлияния услуг железнодорожного транспорта и взаимной торговли между странами ЕАЭС, учитывая стагнацию экономики за последний 2020 год, в связи с пандемией коронавируса COVID-19, были рассмотрены периоды 2014-2019 гг. с сопоставлением объемов динамики грузовых и пассажирских перевозок. Результаты представлены в таблицах 1-5.

Объем перевозок грузов всеми видами транспорта государств – членов ЕАЭС в январе-июне 2019 года составил 5847,1 млн. тонн, что на 0,4% выше по сравнению с аналогичным периодом 2018 года. При этом, объем перевозок грузов железнодорожным транспортом государств – членов ЕАЭС в январе – июне 2019 года составил 900,5 млн. тонн (таблица 1).

Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом государств – членов ЕАЭС за периоды с 2014 по 2015 годы показали нестабильное состояние с переменчивыми подъемами, но в периоды 2017-2018 годы показал динамику роста [2-4].

Таблица 1 – Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом стран ЕАЭС (млн. тонн)

	2014	2015	2016	2017	2018
Армения	3,1	2,5	2,6	2,6	2,9
Беларусь	141,4	131,4	126,8	146,3	157,2
Казахстан	390,7	341,4	338,9	387,2	397,7
Кыргызстан	1,5	1,3	1,7	1,9	2,3
Россия	1 375	1 329	1 325	1 384	1 292
ЕАЭС	1 911,7	1 805,6	1 795,0	1 796,0	1 852,1

Таблица 2 – Динамика объема перевозок грузов железнодорожным транспортом стран ЕАЭС (в % к предыдущему году)

	2014	2015	2016	2017	2018
Армения	93,4	82,8	103,1	101,1	109,1
Беларусь	101,0	92,9	96,4	115,4	107,4
Казахстан	133,0	87,4	99,3	114,3	105,0
Кыргызстан	109,8	85,6	132,9	113,9	116,6
Россия	99,6	96,7	99,7	104,5	102,0
ЕАЭС	106,5	94,6	99,4	107,3	103,1

Грузооборот железнодорожным транспортом в период с 2014 по 2018 годы практически во всех пяти странах показал стабильный рост.

Таблица 3 – Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом стран ЕАЭС

	Январь – июнь 2019 г.		Справочно, январь – июнь 2018 г., в % к январю – июню 2017 г.
	млн. тонн	в % к январю – июню 2018 г.	
Армения	1,4	99,7	106,9
Беларусь	72,0	93,9	112,0
Казахстан	192,1	100,2	108,8
Кыргызстан	0,7	88,0	109,0
Россия	634,3	98,4	103,4
ЕАЭС	900,5	98,4	105,3

Таблица 4 – Грузооборот железнодорожного транспорта стран ЕАЭС (млрд. тонно-километров)

	2014	2015	2016	2017	2018
Армения	0,8	0,6	0,7	0,7	0,7
Беларусь	45,0	40,8	41,1	48,5	52,6
Казахстан	280,7	267,4	239,0	266,6	283,1
Кыргызстан	1,0	0,9	0,8	0,9	1,0
Россия	2 301	2 306	2 344	2 493	2 597
ЕАЭС	2 628,5	2 615,7	2 625,6	2 809,7	2 934,4

Таблица 5 – Динамика грузооборота железнодорожным транспортом стран ЕАЭС (в процентах к предыдущему году)

	2014	2015	2016	2017	2018
Армения	92,4	81,5	102,7	104,8	106,1
Беларусь	102,7	90,6	100,8	118,1	108,3
Казахстан	121,3	95,3	89,4	111,6	108,0
Кыргызстан	100,8	90,9	87,9	116,1	101,4
Россия	104,7	100,2	101,7	106,4	104,2
ЕАЭС	106,5	99,6	100,5	107,1	104,6

Источник: Евразийский экономический союз в цифрах. Краткий статистический сборник Москва, 2019.

Таблица 6 – Грузооборот железнодорожного транспорта стран ЕАЭС

	Январь – июнь 2019 г.		Справочно, январь – июнь 2018 г. в % к январю – июню 2017 г.
	млрд. т-км.	в % к январю – июню 2018 г.	
Армения	0,4	107,6	102,3
Беларусь	24,0	93,2	112,8
Казахстан	137,4	100,2	111,4
Кыргызстан	0,4	85,7	104,8
Россия	1307,3	102,0	104,5
ЕАЭС	1469,5	101,7	105,3

В январе – июне 2019 года грузооборот железнодорожного транспорта составил 1469,5 млрд. тонно-километров, что на 1,7% больше, чем в январе – июне 2018 года. Грузооборот, это объем работы транспорта по перевозкам грузов. Единицей измерения является тонно-километр, определяемый путем суммирования произведений массы перевезенных грузов в тоннах на расстояние перевозки в километрах.

Таблица 7 – Пассажирооборот железнодорожного транспорта стран ЕАЭС (млрд. пассажиро-км)

	2014	2015	2016	2017	2018
Армения	3,0	2,5	2,6	2,7	2,5
Беларусь	25,1	24,1	24,4	24,8	25,5
Казахстан	247,0	251,3	266,8	273,2	281,5
Кыргызстан	10,8	11,0	11,3	12,3	12,6
Россия	556,2	530,1	519,8	560,6	530,4
ЕАЭС	842,1	819,0	824,9	861,3	852,5

Таблица 8 – Динамика пассажирооборота железнодорожным транспортом (в % к предыдущему году)

	2014	2015	2016	2017	2018
Армения	105,2	83,9	102,9	102,6	93,9
Беларусь	94,3	95,9	101,3	101,9	103,4
Казахстан	104,8	101,7	106,2	102,4	103,2
Кыргызстан	103,8	102,2	102,9	108,3	101,9

Россия	101,7	95,3	98,1	107,9	106,3
ЕАЭС	102,4	97,3	100,9	106,0	105,1

Пассажирооборот транспорта показывает объем работы транспорта по перевозкам пассажиров с учетом расстояния, измеряется он в пассажиро-километрах, который определяется суммированием произведений количества пассажиров по каждой позиции перевозки на расстояние перевозки.

В период с 2014 по 2018 год пассажирооборот железнодорожного транспорта стран ЕАЭС показал колебательную динамику.

В январе – июне 2019 года объем перевозок пассажиров железнодорожным транспортом составил 625,3 млн. человек, что на 4,3% больше, чем в январе – июне 2018 года.

Таблица 9 – Перевозка пассажиров железнодорожным транспортом

	Январь – июнь 2019 г.		Справочно, январь – июнь 2018 г., в % к январю – июню 2017 г.
	млн. человек	в % к январю – июню 2018 г.	
Армения	0,2	112,0	107,5
Беларусь	38,9	100,8	99,6
Казахстан	10,5	96,7	103,7
Кыргызстан	0,2	112,1	100,1
Россия	575,5	104,7	103,5
ЕАЭС	625,3	104,3	103,3

Пассажирооборот железнодорожного транспорта государств – членов ЕАЭС в январе – июне 2019 года по сравнению с аналогичным периодом 2018 года увеличился на 2,8% и составил 69 676,7 млн. пассажиро-километров.

Таблица 10 – Пассажирооборот железнодорожного транспорта

	Январь – июнь 2019 г.		Справочно январь – июнь 2018 г. в % к январю – июню 2017 г.
	млн. пассажиро- км	в % к январю – июню 2018 г.	
Армения	19,4	122,0	111,2
Беларусь	3051,9	100,2	99,4
Казахстан	8 558,4	99,5	107,1
Кыргызстан	16,1	103,9	74,5
Россия	58 030,9	103,4	105,7
ЕАЭС	69 676,7	102,8	105,6

Статистика демонстрирует стабильный рост грузооборота во всех странах ЕАЭС, а также доминирование над пассажирооборотом, вызванное высоким спросом на транзит товаров между Европой и Азией. Для наращивания объемов взаимной торговли развивается железнодорожная сеть стран-участниц. Все железнодорожные компании на территории ЕАЭС являются естественными монополиями (таблица 11).

Среди стран ЕАЭС высокие показатели роста промышленного производства рельсовой техники, несмотря на колебания мировой экономики и нарастающую конкуренцию со стороны иностранных поставщиков имеет Российская Федерация.

Таблица 11 – Железнодорожные компании стран ЕАЭС

Республика Армения	ЗАО «ЮКЖД»	100% дочерняя компания ОАО «Российские железные дороги»
Республика Беларусь	Государственное объединение «Белорусская железная дорога»	Находится в подчинении Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь
Республика Казахстан	АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы»	Единственным акционером является АО «ФНБ «Самрук-Казына» – фонд, единственным акционером которого является Правительство Республики Казахстан
Республика Кыргызстан	Государственное предприятие «Национальная компания «Кыргыз темир жолу»	Указом и.о. Президента Кыргызской Республики №187 от 24 мая 2005 года Управление Кыргызской железной дороги (УКЖд) переименовано в Государственное предприятие «Национальная компания «Кыргыз темир жолу»
Российская Федерация	ОАО «Российские железные дороги»	Единственным акционером является Российская Федерация. От имени Российской Федерации полномочия акционера осуществляет Правительство РФ

ОАО «РЖД» за 2018 год на реализацию инвестиционных проектов было потрачено 479,5 млрд. руб. (8,2 млрд. долл. США). Одним из значимых и перспективных проектов является строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) «Москва – Казань». Данная магистраль станет первым участком нового транзитного коридора «Евразия», в перспективе которого предполагается продление до Екатеринбурга, а затем на востоке до Пекина и на западе до Берлина [5, 6].

В 2018 году показатель стоимости отгруженной продукции составил 706,8 млрд. руб., что на 32,9% выше аналогичного показателя 2017 года (рисунок 2) [3].

Комплекс мер государственной поддержки, реализованный в 2017-2018 годах (обнуление НДС на предоставление услуг по пассажирским перевозкам, субсидирование части затрат по производству пассажирских вагонов с 2018 по 2020 годы по 1,5 млрд. руб./год [3], оказал влияние на рост выпуска и выход сферы российского пассажирского вагоностроения из кризиса 2015 года. 2018 год с объемом производства пассажирских вагонов 966 единиц показал рост в 2 раза больше, чем в 2017 году. Ключевым заказчиком выступает АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК), планирующий за семилетний период получить около 3,7 тыс. пассажирских вагонов различной конфигурации у ОАО «Тверского вагоностроительного завода» (ТВЗ), если пересчитать, то получится 500 вагонов в год.

Согласно прогнозу ИПЕМ объем производства грузовых вагонов в 2019 году в России может превысить 75 тыс. единиц, когда в 2018 году было произведено 68,9 тыс. вагонов. Таким образом, рекорд 2012 года, когда выпуск составил 71,2 тыс. единиц, по итогам 2019 года может быть превышен на 5,3% [7-10].

На данный момент наблюдается стабильность на рынке производства вагонов, лидерами которых являются:

- ОАО «Тверской вагоностроительный завод» – выпускает пассажирские вагоны и моторвагонный подвижной состав, входит в Трансмашхолдинг;
- АО «Уралвагонзавод» – занимается выпуском грузовых вагонов, цистерн, трамвайных вагонов;
- ОАО «Алтайвагон» – занимается выпуском грузовых вагонов и цистерн;
- АО «Трансмаш» – производит путевую и вагонную технику входит состав «Трансмашхолдинг» и др.

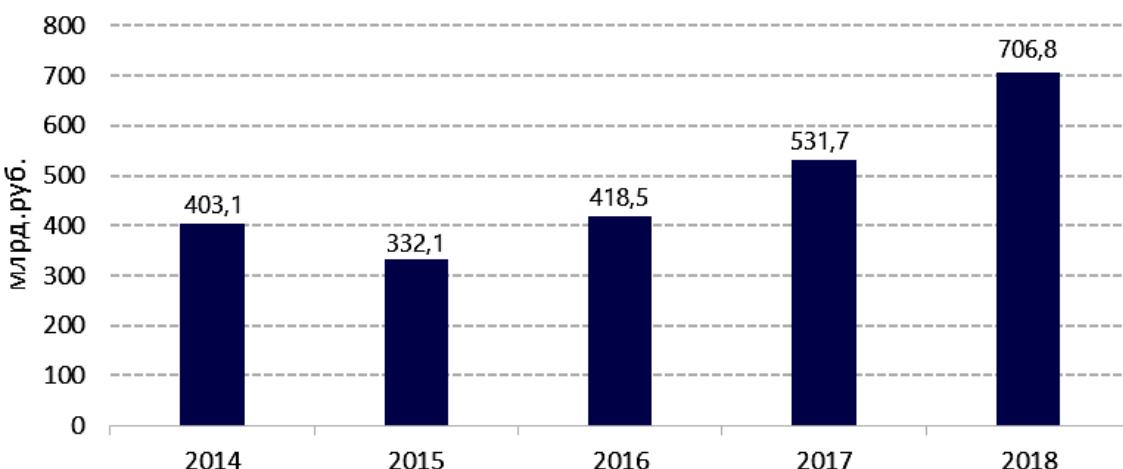


Рисунок 2 – Стоимость отгруженной продукции предприятий отрасли железнодорожного машиностроения в 2014-2018 годах

Активизировалось производство локомотивов с вступлением в силу Технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» для маневровых локомотивов с запретом допуска со 2 августа 2018 года на сеть маневровых тепловозов с продлением срока службы без соответствующей сертификации. Основными производителями – АО «Трансмашхолдинг» и АО «Синара-Транспортные машины» (входит в «Группу Синара») в 2018 году было произведено 597 локомотивов, а на 2019 год план составил порядка 673 единиц.

Общий объем поставленной за рубеж продукции соответствовал 326,1 млн. долл. или 42,8% от общего объема экспорта. Рост по отношению к предыдущему году составил 30,3%.

Как и ожидалось конец 2019 года показывает рост импорта железнодорожного транспорта из ЕАЭС в 5,5 раза, до 6,1 тыс. единиц, а импорт железнодорожного транспорта из дальнего зарубежья, напротив, ожидает снижения на 25% до 1,2 тыс. единиц.

Лидерами по объему закупок российской продукции стали Казахстан (198,4 млн. долл. – 61% экспорта), Украина (39,3 млн. долл. – 12% экспорта), Эстония (26,6 млн. долл. – 8% экспорта) и Иран (20 млн. долл. – 6% экспорта [11-14].

Выводы.

ЕАЭС, по разным оценкам, имеет шанс стать самым успешным сухопутным звеном формирующейся сегодня системы трансконтинентальных коридоров в Евразии. И не только благодаря своему географическому и геоэкономическому положению. Именно формирование единого таможенного пространства дало Казахстану, России, Белоруссии, Армении и Кыргызстану необходимые конкурентные преимущества.

Реализация ЕАЭС данных инфраструктурных проектов в рамках экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) позволит не только стать связующим звеном

товарообмена между Китаем и Европой, но и параллельно развить железнодорожное машиностроение для обеспечения рельсовой техникой стран ЕАЭС и их регионов.

Единые таможенные правила не только облегчили транзит товаров по транспортным коридорам ЕАЭС, но и существенно сократили сроки доставки грузов из одной части света в другую.

Тенденция стабильного поступательного роста взаимных поставок в ЕАЭС продукции железнодорожного машиностроения за последние три года было достигнуто благодаря следующим мероприятиям:

- в первую очередь, созданной рабочей группе по кооперации и импортозамещению в приоритетных отраслях промышленности под председательством члена Коллегии (министра) по промышленности и агропромышленному комплексу ЕЭК;
- формированию карты индустриализации ЕАЭС;
- созданию площадки для экспертной группы в сфере производства промышленной продукции для железнодорожного транспорта;
- организации диалога между белорусскими и российскими предприятиями по импортозамещению тягового преобразователя для моторвагонного подвижного состава;
- создание единого перечня заинтересованных промышленных предприятий стран Союза, готовых участвовать в реализации совместных кооперационных проектов в сфере производства промышленной продукции для железнодорожного транспорта (80 предприятий) из Армении, Беларуси, Казахстана и России.

Литература

1. Скоординированная (согласованная) транспортная политика ЕАЭС. http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/transportnaya_politika/Page_s/default.aspx
2. Основные тенденции интеграционного развития Казахстана в 2019 г. Центр интеграционных исследований 08/2020. – 44 с.
3. Транспорт в России 2020: стат. сб. М.: Росстат, 2020. – 108 с.
4. Транспорт в Республике Казахстан 2015-2019: стат. сб. М.: МНЭ, Комитет по статистике, 2020. – 63 с.
5. Транспортная отрасль Казахстана: Обзор транспортной отрасли Казахстана. – М.: Алматы, Halyk Finance, 2019. – 24 с.
6. Содружество Независимых Государств в 2014 г. Статистический ежегодник, выпуск март 2015. – 631 с.
7. Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств – членов. Аналитический доклад. Под общей редакцией Диянского А.В., начальника отдела инфраструктуры ЕЭК, к.э.н.
8. Алексеенкова Е.С., Глотова И.С., Девятков А.В. и др. Перспективы развития проекта ЕАЭС к 2025 году. Рабочая тетрадь. Спецвыпуск 2017 / [гл. ред. И.С. Иванов]; Российский совет по международным делам (РСМД). – М.: НП РСМД, 2017. – 92 с.
9. Евразийская экономическая интеграция – 2020. – М.: Публикации ЕАБР, 2020. – 80 с.
10. Винокуров Е. Соглашения о свободной торговле Евразийского экономического союза. – Экономика Балтийского края, 2 (Весна). Экспертная статья 2747.
11. Статистика Евразийского экономического союза. Евразийская экономическая комиссия. Аналитический обзор 25 марта 2021 г. – 7 с.
12. Подкина К.Ю. ЕАЭС: анализ текущего состояния и перспективные векторы сотрудничества // Вестник ЧелГУ. – 2019. – №9 (431).
13. Доржиева В.В. Россия и Евразийский экономический союз: сравнительный анализ отраслевой структуры экономики и промышленной политики // Вестник евразийской науки. – 2019. – №1.

14. Место ЕАЭС в мире стратегических изменений: сценарий «Собственный центр силы» на основе научно-технологического прорыва – долгосрочный ответ на вызовы глобального экономического кризиса, вызванного пандемией. Аналитический доклад. Москва, октябрь 2020. – 37 с.

References

1. Coordinated (coordinated) transport policy of the EU. http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/transportnaya_politika/Page_s/default.aspx
2. Main trends in the integration development of Kazakhstan in 2019 Center for Integration Studies 08/2020. – 44 p.
3. Transport in Russia 2020: stat. sat. M.: Rosstat, 2020. – 108 p.
4. Transport in the Republic of Kazakhstan 2015-2019: stat. SB. M.: MNE, Committee on Statistics, 2020. – 63 p.
5. Transport industry of Kazakhstan: Overview of the transport industry of Kazakhstan. – Moscow: Almaty, Halyk Finance, 2019. – 24 p.
6. Commonwealth of Independent States in 2014 Statistical Yearbook, issue March 2015 – 631 p.
7. Analysis of existing international transport corridors passing through the territories of the Member States. Analytical report. Under the general editorship of A.V. Diyansky, Head of the Infrastructure Department of the EEC, Ph.D. in Economics.
8. Alekseyenkova E.S., Glotova I.S., Devyatkov A.V., etc. Prospects for the development of the EAEU project by 2025. Workbook. Special Issue 2017 / [ch. ed. I.S. Ivanov]; Russian Council for International Affairs (RIAC). – Moscow: NP RIAC, 2017. – 92 p.
9. Eurasian Economic Integration-2020. – Moscow: EDB Publications, 2020. – 80 p.
10. Vinokurov E. (2020). The Free Trade Agreements of the Eurasian Economic Union. – Baltic Rim Economies, 2 (Spring). Expert article 2747.
11. Statistics of the Eurasian Economic Union. Eurasian Economic Commission. Analytical review March 25, 2021 – 7 p.
12. Podkina K.Y. EAEU: analysis of the current state and promising vectors of cooperation // Bulletin of ChelSU. – 2019. – №9 (431).
13. Dorzhieva V.V. Russia and the Eurasian Economic Union: a comparative analysis of the sectoral structure of the economy and industrial policy // Bulletin of Eurasian Science. – 2019. – №1.
14. The place of the EAEU in the world of strategic changes: the "Own Center of Power" scenario based on a scientific and technological breakthrough – a long-term response to the challenges of the global economic crisis caused by the pandemic. Analytical report. Moscow, October 2020 – 37 p.

ОМАРОВ А.Д. – т.ғ.д., профессор (Алматы қ., Қазақ қатынас жолдары университеті)

МУСАЕВ Ж.С. – т.ғ.д., доцент (Алматы қ., Логистика және қөлік академиясы)

ТОҒАЕВА Б.Б. – бөлімнің менгерушісі (Алматы қ., Қазақстан Республикасы Индустрія және инфрақұрылымдық даму министрлігінің Индустріялық даму комитеті, «Ұлттық технологиялық болжау орталығы»)

ШИНГИСОВА П.К. – бас сарапши (Алматы қ., Қазақстан Республикасы Индустрія және инфрақұрылымдық даму министрлігінің Индустріялық даму комитеті, «Ұлттық технологиялық болжау орталығы»)

**ЕАЭО ЕЛДЕРІНІҢ ТЕМІРЖОЛ ҚӨЛІГІНДЕГІ ТАСЫМАЛДАРДЫҢ ЖАЙ-КҮЙІ
МЕН ДАМУ ҮРДІСТЕРІН ТАЛДАУ**

Аңдатпа

Мақалада теміржол жүк және жолаушылар тасымалы нарығының қазіргі жағдайы талданады. ЕАЭО елдері арасындағы теміржол көлігі қызметі мен өзара сауданың өзара әсерінің рөлі бағаланады, жүк және жолаушылар тасымалының көлемі мен динамикасы көрсетілген. Кейбір ТМД елдері мен ЕАЭО теміржолдарында жүк және жолаушылар тасымалдау саласындағы негізгі техникалық-экономикалық көрсеткіштер белгіленді.

Түйіндеі сөздер: теміржол көлігі, жүк тасымалы, жолаушылар тасымалы, жүк айналымы, жолаушылар айналымы, талдау, динамика.

OMAROV A.D. – d.t.s., professor (Almaty, Kazakh university ways of communications)

MUSAEV Zh. S. – d.t.s., assoc. professor (Almaty, Academy of logistics and transport)

TOGAEVA B.B. – head of the department (Almaty, "National Center for Technological Forecasting", Committee for Industrial Development of the Ministry of Industry and Infrastructure Development of the Republic of Kazakhstan)

SHINGISOVA P.K. – chief expert (Almaty, "National Center for Technological Forecasting", Committee for Industrial Development of the Ministry of Industry and Infrastructure Development of the Republic of Kazakhstan)

ANALYSIS OF THE STATE AND TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF RAIL TRANSPORT IN THE EAEU COUNTRIES

Abstract

The article analyzes the current state of the rail freight and passenger transportation market. The role of mutual influence of railway transport services and mutual trade between the EAEU countries was assessed, the magnitude and dynamics of freight and passenger traffic was shown. The main technical and economic indicators in the field of freight and passenger transportation on the railways of some CIS and EAEU countries have been established.

Key words: railway transport, freight traffic, passenger traffic, freight turnover, passenger turnover, analysis, dynamics.

BBK 81.2

TURDALIEV A. – d.t.s., professor (Almaty, Kazakh university ways of communications)

RAHIMBERDIYEV A.A. – teacher (Almaty, Almaty technical-economic college of way communication)

EARLY MODES OF TRANSPORT IN THE UNITED STATES

Abstract

The belief that modern alternative vehicles and modes of transport continue to fail primarily for technical reasons glosses over the importance of the economic, political, social and cultural dimensions of gasoline powered automobiles. This article investigates the changes that