



УДК: 656.2

МРНТИ 73.29.01, 73.29.61

https://doi.org/10.53364/24138614_2025_37_2_10

Ж.Д.Кулмагамбетова^{*1}, А.С.Избаирова¹, П.В. Попов²

¹ Казахский национальный исследовательский технический университет
им. К. И. Сатпаева, Казахстан, Алматы

² Волгоградский филиал РЭУ имени Г.В. Плеханова,
Российская Федерация, Волжский

¹E-mail: zhuldyzzh1981@gmail.com*

УВЕЛИЧЕНИЕ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ АЛМАТИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ: СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ВКЛАД В «ОДИН ПОЯС — ОДИН ПУТЬ»

Аннотация. В сентябре 2013 года председатель КНР Си Цзиньпин выступил с инициативой объединить сухопутные и морские торговые маршруты для обеспечения быстрой и экономичной доставки товаров в страны Юго-Восточной Азии, Африки, Ближнего Востока и Европы. Данные маршруты назвали «Один пояс — один путь», В рамках этой инициативы планируется интеграция двух проектов — «Экономического пояса Шелкового пути», охватывающего несколько экономических коридоров, и «Морского Шелкового пути XXI века». На сегодняшний день более 150 государств уже заключили с Китаем соглашения о сотрудничестве по данной программе [1].

Учитывая выгодное географическое положение и актуальность возрождения исторического Великого Шелкового пути в современном формате, Казахстан активно вовлекся в конкуренцию за транзит из Китая и стремится занять ключевую позицию в реализации проекта Экономического пояса Шелкового пути.

Для повышения экспортного и транзитного потенциала КТЖ ведёт планомерную работу по развитию инфраструктуры, поскольку рост объёмов грузоперевозок требует постоянного увеличения пропускной способности железнодорожных участков.

В данной статье рассматривается техническая эффективность проекта, направленного на увеличение пропускной способности Алматинского отделения грузовых перевозок. Это связано с тем, что ключевые транзитные маршруты инициативы «Один пояс — один путь» проходят именно через это отделение. Расположение и перспективы развития инфраструктуры крупнейшего грузового отделения Казахстана служат важными факторами для активного участия Алматинского отделения в реализации транспортных проектов в рамках проекта «Один пояс — один путь».

Ключевые слова: транспорт, перевозки, логистика, инфраструктура, транспортные коридоры, один пояс-один путь, транзитный потенциал.

Введение. Ключевыми точками сухопутного экономического пояса станут Сиань (Китай), Алматы (Казахстан), Бишкек (Киргизия), Самарканд (Узбекистан), Тегеран (Иран), Стамбул (Турция), Москва и Дуйсбург (Германия) [2].

Благодаря личному участию глав двух государств в вопросе контроля реализации проекта «Один пояс и один путь» между Китаем и Казахстаном, за последние десять лет удалось достичь значительных результатов в строительстве проекта. [3].

Главой государства уделяется особое внимание развитию транспортного потенциала страны, в том числе увеличению транзитных грузопотоков. По итогам первого квартала 2025 года, объём грузоперевозок составил 269,6 млн тонн, что на 13,9% больше, по сравнению с аналогичным периодом 2024 года. Грузооборот увеличился на 14,3% и достиг 137,5 миллиарда тонно-километров. Железные дороги Казахстана за январь–март 2025 года перевезли 111,3 млн тонн грузов (+14,9%). Грузооборот достиг 83,7 млрд т-км (+10,3%). [4].

Мы провели анализ по данным Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан за последние 5 лет (<https://stat.gov.kz/ru/industries/business-statistics/stat-transport/dynamic-tables/>) (диаграмма 1).



<https://stat.gov.kz/ru/industries/business-statistics/stat-transport/dynamic-tables/>

Рисунок 1 – Основные показатели работы жд транспорта за последние 5 лет

Если посмотреть диаграмму, то можем увидеть, что за последние пять лет объем перевозок увеличился незначительно. От общего объема грузовых перевозок, в период с 2021-2024 годы среднее арифметический объем составил 412,2 млн тонн. Из этого количества объем транзитных перевозок составил 6% от общего объема.

К 2030 году Казахстан планирует увеличить объем транзитных перевозок более чем в 2 раза – до 74 млн тонн в год [5], что в 2 раза больше показателей последних лет.

Развитие грузовых перевозок невозможно обеспечить без развития магистральной инфраструктуры, так как увеличение объемов грузов требует постоянного увеличения пропускной способности участков.

Транспортные коридоры «поояса и пути» в перспективе может стать главным связующим компонентом, который соединяет Азию и страны Европейского союза» [6].

Специалисты АО «НК «КТЖ» систематически выявляют «узкие места» транзитных маршрутов. К ним относятся инфраструктурные ограничения, длительные таможенные процедуры, низкий уровень пропускной способности, а также ряд проблем, которые связаны с физическими и нефизическими барьерами на различных этапах. Для увеличения пропускной способности железнодорожной инфраструктуры и исключения узких мест было принято решение о реализации крупных инфраструктурных проектов: строительство железнодорожных линий Достык – Мойынты, Бахты – Аягоз, Дарбаза – Мактаарал, обводной вокруг Алматы и других [7].

Материалы и методы исследования.

Алматинское отделения грузовых перевозок входит в филиальную сеть ТОО «КТЖ

Грузовые перевозки», который имеет филиальную сеть, сформированную из отделений дорог и локомотивных депо, осуществляющих обслуживание клиентов по сети железных дорог Казахстана и предоставляющая полный комплекс услуг по транспортировке грузов.

ТОО «КТЖ Грузовые перевозки» входит в структуру «АО» НК» КТЖ, который является крупным транспортно-логистическим холдингом государственного значения, входящим в состав активов акционерного общества «Фонд национального благосостояния Самрук-Казына».

Инфраструктура «АО» НК» КТЖ включает совокупность взаимосвязанных объектов — транспортные узлы, терминалы, хабы, порты и предприятия, которые в свою очередь, служат инструментом для обеспечения эффективного движения транспортных потоков. Все эти элементы вместе формируют единую транспортную систему.

Техническая эффективность по развитию инфраструктуры определяется по нескольким ключевым показателям

- Изменение пропускной способности участка: насколько увеличился объем грузов, который может быть перевезён через участок после модернизации (в поездах/тоннах в сутки/месяц/год).

- Сокращение времени простоя поездов: анализ улучшения графика движения, снижения заторов и задержек.

- Оптимизация логистических процессов: повышение точности и предсказуемости перевозок.

В настоящее время все транзитные грузовые и пассажирские поезда проходят через Алматы, при этом основная часть грузов из Китая поступает в Алматинский железнодорожный узел. В связи с этим особое внимание уделяется развитию инфраструктуры отделения.

Алматинское отделение ГП расположено на территории Алматинской области, проходит по Жамбылской и Восточно-Казахстанской областям и имеет пять железнодорожных стыков: с Карагандинским отделением ГП – станция Саяк, Жамбылским – станция Отар, Семейским – Актогай и с Китайской железной дорогой – станции Достык и Алтынколь.

Для увеличения пропуска транзитных поездов в Алматинском железнодорожном узле началось строительство железнодорожной линии в обход станции Алматы и строятся вторые пути на участке Достык – Мойынты.

Техническая возможность железных дорог по обеспечению перевозок пассажиров и грузов определяется наличной пропускной способностью основных устройств и сооружений.

При проведении подобных расчетов, считается, что пропускная способность железнодорожного направления равна пропускной способности ограничивающего (лимитирующего) элемента.

Наличная пропускная способность двухпутного перегона определяется отдельно по каждому пути при одностороннем и безостановочном проследовании поездов по промежуточным раздельным пунктам: при автоматической блокировке и диспетчерской централизации [9].

$$N_{\text{нал}} = \frac{(1440 - t_{\text{тех}})\alpha_n}{J_p}; \text{поезд} \quad (1)$$

J_p – расчетный межпоездной интервал между поездами попутного направления, определяемый в соответствии с положениями Инструкции по определению станционных и

межпоездных интервалов;

На двухпутных железнодорожных участках величина $t_{\text{тех}}$ принимается равной 150 мин, величина α_n – 0,96 при электрической тяге и 0,95 при тепловозной тяге. $N_{\text{нал}} =$

$$\frac{(1440-150)*0,95}{20}=60 \text{ поезд}$$

Открыть движение по вторым путям от Достыка до Мойынты протяженностью 836 км КТЖ планирует в июне текущего года. Например, строительство второй линии Достык – Мойынты протяженностью 836 километров позволит увеличить пропускную способность участка в пять раз – с 12 пар грузовых поездов до 60 пар в сутки [10].

Результаты и их обсуждение.

Развитие транзитного коридора через станцию Алтынколь будет осуществляться в два этапа. На первом – будет построена железнодорожная линия Жетыген - Казыбек-Бек (в обход станции Алматы), на втором - вторые пути участка Алтынколь – Жетыген.

Проект «Строительство обводной железнодорожной линии в обход железнодорожного узла Алматы» инициирован с целью увеличения пропускной способности отделения в целом и для пропуска транзитных поездов минуя станцию Алматы-1 и в дальнейшем в перспективе, выноса всей сортировочной работы со станции Алматы-1.

Продолжается строительство железнодорожной линии Жетыген – Казыбек бек, которая, по данным компании, позволит снизить нагрузку на железнодорожный узел Алматы на 40 процентов и сократит время доставки грузов до 24 часов [11].

Трасса обводной железнодорожной линии примыкает с южной стороны к станции Казыбек-Бек, с северной стороны к станции Жетыген. Протяженность трассы 77,4 км (рисунок 2).

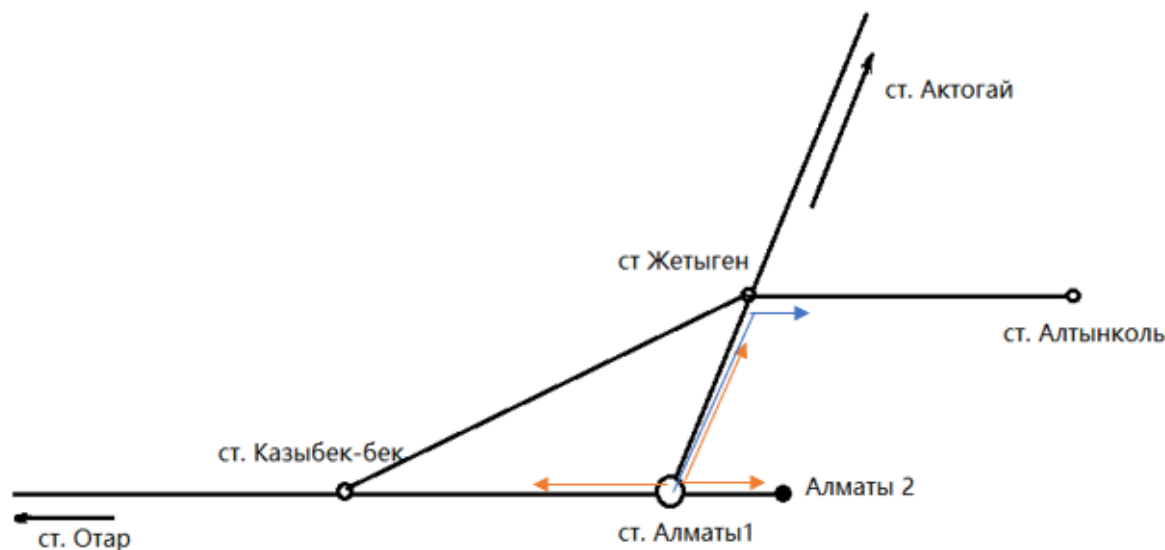


Рисунок 2 – Новая строящаяся обводная железнодорожная линия Жетыген – Казыбек - бек

Расстояние от станции Жетыген до станции Алматы-1 — 43 км. От станции Алматы 1 до станции Жетыген – 58 км. Всего 101 км.

Станция Алматы 1 работает на 4 направления: Алматы 1-Актогай, Алматы 1 – Жетыген, Алматы 1 – Отар, Алматы 1 – Алматы 2 (рисунок 2). Выполняет работу по пропуску пассажирских и грузовых поездов со сменой локомотивов и локомотивных

бригад, а также формирует и расформирует сквозные, участковые и сборные поезда.

Обработка ускоренных контейнерных и грузовых поездов без переработки, с частичной переработкой на станции Алматы 1 включает в себя техническое обслуживание составов с опробованием автотормозов, коммерческий осмотр с устранением выявленных коммерческих неисправностей, а также смену локомотивов (рисунок 3, 4).

Простой транзитных поездов в приемо-отправочном парке			Общая продолжительность обработки транзитного поезда безпереработки
Закрепление состава тормозными башмаками, отцепка поездного локомотива.	Прием грузовых документов от локомотивной бригады	Прицепка поездного локомотива, проба автотормозов, получение пакета с грузовыми документами, уборка тормозных башмаков, отправление	
5 мин	5 мин		
	Технический и коммерческий осмотр состава		
	30 мин	10 мин	45 мин
	При наличии в составе вагонов с номенклатурными грузами.		
	45 мин	10 мин	60 мин
2 мин	Ускоренные контейнерные поезда		
	Передача грузовых документов ДСПП		
	3 мин		
	Технический и коммерческий осмотр состава		
	15 мин	8 мин	25 мин

Рисунок 3 – Карта выполнения операций с транзитными поездами без переработки на станции Алматы 1

До прибытия поезда	Простой транзитных поездов с изменением веса и длины в приемо-отправочном парке					Общая продолжительность обработки транзитного поезда безпереработки
Формирование прицепляемой группы вагонов, подготовка грузовых документов	Закрепление состава тормозными башмаками, отцепка поездного локомотива.	Прием грузовых документов от локомотивной бригады	Списывание номеров вагонов состава, составление натурального листа	Маневровая работа по прицепке (отцепке) вагонов к составу	Прицепка поездного локомотива, проба автотормозов, получение пакета с грузовыми документами, уборка тормозных башмаков, отправление	
10 мин	5 мин	5 мин	20 мин	20 мин	10 мин	80 мин
			Технический и коммерческий осмотр состава			
			30 мин			
			При наличии в составе вагонов с номенклатурными грузами.			
			45 мин			

Рисунок 4 – Карта выполнения операций с транзитными поездами с частичной переработкой на станции Алматы 1

Обработка ускоренных контейнерных поездов на станции занимает 25 минут, транзитных поездов без переработки 60 мин, транзитные поезда с изменением веса и длины 80 мин.

По станции Алматы-1 ежедневно курсируют 27 пары пассажирских поездов. При этом, необходимо отметить, что город Алматы относится к крупным городам и соответственно все пассажирские поезда в основном запланированы на утреннее и вечернее время для удобства пассажиров. Но, данная технология организации пассажирских поездов затрудняет поездную обстановку станции и в целом задерживает грузовые поезда во время пропуска пассажирских

поездов и в пиковый период возможность пропуска грузовых поездов резко снижается.

Прогнозируемый высокий уровень грузопотока по маршруту Жетыген-Коргас может вызвать повышенную нагрузку на Алматинский узел. Транзитные перевозки достигнут уровня 80 % от общего объема транспортировки по путям сообщения Алматинского узла, что отрицательно скажется на пропускной способности станции Алматы.

Все эти обстоятельства увеличивают нагрузку к объектам инфраструктуры и влияют на снижение вагонооборота, в результате чего дополнительно появляется дефицит пропускной способности на Алматинском узле.

Наращивать пропускную способность станции Алматы-1 путем строительства дополнительных путей не предоставляется возможным из-за отсутствия свободных площадей.

Новая обводная железнодорожная линия в обход узла Алматы переключит на себя грузовой поток по всем видам сообщений, который транзитом проходит через станцию Алматы 1 (таблица 1).

Таблица 1 – Поток транзитных поездов проходящие станцию Алматы – 1
безпереработки

Транзитные поезда через ст. Алматы 1 в чет/нечт направлениях	Число грузовых поездов	Условная длина поездов	Простой транзитного поезда, поезд-час	Общий простой транзитных поездов, поезд-часы
Контейнерные поезда	10	57	0,42	4,2
Транзитные без переработки	33	57	0,75	24,75
Итого	43	-	-	28,95

Источник: Определено расчетным путем по существующей общеизвестной методике расчета

Как видно из таблицы 1, в настоящее время через станцию Алматы 1, в сутки проходят 33 транзитных поездов без переработки и 10 контейнерных поездов в четных и нечетных направлениях. Перенаправив их в обводной путь можно будет сэкономить до 30 часов.

Реализация проекта новой обводной железнодорожной линии в обход узла Алматы позволит переключить на неё весь транзитный грузопоток, проходящий через станцию Алматы 1, что обеспечит сокращение расстояния транспортировки грузов на 20 км, снизит нагрузку на сортировочную станцию Алматы 1 и повысит её пропускную способность.

Оценка технической эффективности проектов, направленных на увеличение пропускной способности инфраструктурных объектов, проводилась с использованием системного подхода. В рамках данного подхода каждый проект рассматривается как самостоятельная система, функционирующая в определённых внешних и внутренних условиях.

Заключение.

Основной объем перевозок Алматинского узла в настоящее время составляет пропуск транзитных грузопотоков между Китаем, Россией, Средней Азией, а также прибытие и отправление грузов Алматинского узла.

Социальная и региональная эффективность по развитию инфраструктуры отделения:

- Создание новых рабочих мест в регионе.
- Увеличение доходов местных предприятий, деятельность которых связана с логистикой.

- Развитие инфраструктуры в прилегающих населённых пунктах (дороги, станции, склады и др.).
- Влияние на международный транзит
- Рост объемов транзитных грузов через Казахстан (в том числе в рамках «Один пояс — один путь»).
- Снижение времени доставки грузов между Китаем, Европой и странами Центральной Азии.

Для повышения пропускной способности отделения необходимо поэтапное развитие транспортных маршрутов в том числе участок Алтынколь — Жетыген, включая строительство вторых путей. Переключение международных грузопотоков позволит ускорить продвижение международных вагонопотоков, так как исключается переработку их по станции Алматы-1. Строительство вторых путей на участке Алтынколь — Жетыген без строительства обводного пути увеличила бы нагрузку на станцию Алматы 1. Отсюда следует, что строительство обводного пути решает две актуальные на сегодняшний день задачи: повышение провозной способности всего отделения ГП и улучшение работ по обработке грузовых и пассажирских вагонов на станциях Алматы-1 и Алматы-2.

Открытие движения по вторым путям от Достыка до Мойынты будет способствовать росту объемов транзитных перевозок.

В целях укрепления экспортного и транзитного потенциала страны одно из приоритетных стратегических направлений модернизации транспортной системы заключается в сбалансированном развитии транспортной инфраструктуры. Это особенно актуально в условиях растущих объемов грузоперевозок, что требует системного наращивания пропускной способности железнодорожной сети.

Список литературы

- 1.«Один пояс — один путь»: что нужно знать о проекте <https://www.kommersant.ru/doc/6282836>
2. Данилова Е.А. Перспективы российско-китайского сотрудничества в контексте Большого Евразийского партнерства / Е.А. Данилова. — DOI 10.17150/2587-7445.2024.8(4).305-317. — EDNVTDEQM // Российско-китайские исследования. — 2024 — Т. 8, № 4 — С. 305–317.
3. Чжан Сяо: «Инициатива «Один пояс один путь» зародилась в Китае, озвучена в Казахстане и принадлежит всему миру» <https://dzen.ru/a/ZPbBIH6cmFJgKfbj>
4. Грузоперевозки в Казахстане значительно выросли <https://inbusiness.kz/ru/last/gruzoperevozki-v-kazahstane-znachitelno-vyrosli>
5. К 2030 году Казахстан планирует увеличить объем транзитных перевозок до 74 млн тонн <https://optimism.kz/2025/02/19/k-2030-godu-kazahstan-planiruet-uvelichit-obem-tranzitnyh-perevozok-do-74-mln-tonn/>
6. Как эксперты оценивают транзитный потенциал Казахстана <https://kapital.kz/economic/113594/kak-eksperty-otsenivayut-tranzitnyy-potentsial-kazahstana.html>
7. Достык — Мойынты: проект государственной важности <https://sknews.kz/news/view/dostyk--moyynty-proekt-gosudarstvennoy-vaghnosti>
8. Yaroslav Tymoshchuk, Inna Suray, Halyna Hrebenuk: Government strategy for enhancing the infrastructure of international freight railway corridors: Economic and strategic considerations, January 2025, [Edelweiss Applied Science and Technology](https://www.edelweiss-applied-science-and-technology.com/) 9(2):374-383 DOI: [10.55214/25768484.v9i2.4491](https://doi.org/10.55214/25768484.v9i2.4491)
9. Инструкция по расчету наличной пропускной способности железных дорог. Москва, 2010 — 305 с.
10. Открыто движение поездов по второму пути еще на одном участке Достык — Мойынты <https://www.inform.kz/ru/otkrito-dvizhenie-poezdov-po-vtoromu-puti-eshe-na->

[odnom-uchastke-dostik-moyinti-bd0d7b](https://tengrinews.kz/my-country/novaya-jeleznodorojnaya-magistral-obhod-almaty-i-izvestno-562860/)

11. Новая железнодорожная магистраль в обход Алматы: что известно <https://tengrinews.kz/my-country/novaya-jeleznodorojnaya-magistral-obhod-almaty-i-izvestno-562860/>

12. Планы объемов перевозок на 2025 год предварительно согласовали Казахстан и Китай <https://sknews.kz/news/view/plany-obyemov-perevozok-na-2025-god-predvaritelyno-soglasovali-kazahstan-i-kitay>

References

1. "One belt— one way": what you need to know about the project <https://www.kommersant.ru/doc/6282836>

2. Danilova E.A. Perspective: Russian-Chinese cooperation in the context of the Greater Eurasian Partnership / E.A. Danilova. — DOI 10.17150/2587-7445.2024.8(4).305-317. - //Russian-Chinese Studies. - 2024-T. 8, 4-C. 305–317.

3. Zhang Xiao: "The Belt and Road initiative originated in China, was announced in Kazakhstan and belongs to the whole world" <https://dzen.ru/a/ZPbBIH6cmFJgKfbj>

4. Cargo transportation in Kazakhstan has grown significantly <https://inbusiness.kz/ru/last/gruzoperevozki-v-kazahstane-znachitelno-vyrosli>

5. By 2030, Kazakhstan plans to increase the volume of transit traffic to 74 million tons. <https://optimism.kz/2025/02/19/k-2030-godu-kazahstan-planiruet-uvelichit-obem-tranzitnyh-perevozok-do-74-mln-tonn/>

6. How do experts assess Kazakhstan's transit potential <https://kapital.kz/economic/113594/kak-eksperty-otsenivayut-tranzitnyy-potentsial-kazahstana.html>

7. Dostyk – Moynty: a project of national importance <https://sknews.kz/news/view/dostyk--moynty-proekt-gosudarstvennoy-vaghnosti>

8. Yaroslav Tymoshchuk, Inna Suray, Halyna Hrebenuk: Government strategy for enhancing the infrastructure of international freight railway corridors: Economic and strategic considerations, January 2025, *Edelweiss Applied Science and Technology* 9(2):374-383 DOI: [10.55214/25768484.v9i2.4491](https://doi.org/10.55214/25768484.v9i2.4491)

9. Instructions for calculating the available railway capacity. Moscow, 2010 – 305 p.

10. Train traffic on the second track has been opened on another section of Dostyk — Moynty. <https://www.inform.kz/ru/otkrito-dvizhenie-poezdov-po-vtoromu-puti-eshe-na-odnom-uchastke-dostik-moyinti-bd0d7b>

11. New railway line bypassing Almaty: what is known <https://tengrinews.kz/my-country/novaya-jeleznodorojnaya-magistral-obhod-almaty-i-izvestno-562860/>

12. Transportation volume plans for 2025 were previously agreed upon by Kazakhstan and China <https://sknews.kz/news/view/plany-obyemov-perevozok-na-2025-god-predvaritelyno-soglasovali-kazahstan-i-kitay>

АЛМАТЫ БӨЛІМШЕСІНІҢ ӨТКІЗУ ҚАБІЛЕТІН АРТТЫРУ: "БІР БЕЛДЕУ — БІР ЖОЛ" СТРАТЕГИЯЛЫҚ ҮЛЕСІ

Аңдатпа. ҚХР төрағасы Си цзиньпин 2013 жылдың қыркүйегінде оңтүстік-Шығыс Азия, Африка, Таяу Шығыс және Еуропа елдеріне тауарларды жылдам және үнемді жеткізуді қамтамасыз ету үшін құрлық пен теңіз сауда жолдарын біріктіруді ұсынып, "Бір Белдеу, бір Жол" бастамасын көтерді. Осы бастама аясында екі жобаны — бірнеше экономикалық дәліздерді қамтитын Жібек жолының экономикалық белдеуін және 21 ғасырдағы Теңіз Жібек жолын біріктіру жоспарлануда. Бүгінгі таңда 150-ден астам ел Қытаймен осы бағдарлама бойынша ынтымақтастық туралы келісімдер жасасты [1].

Өзінің тиімді географиялық орналасуын және тарихи Ұлы Жібек жолын заманауи форматта жаңғыртудың өзектілігін ескере отырып, Қазақстан Қытайдан транзит

үшін бәсекелестікке белсене араласып, "Жібек жолының экономикалық белдеуі" жобасын жүзеге асыруда шешуші орын алуға ұмтылуда. Экспорттық және транзиттік әлеуетті арттыру мақсатында ҚТЖ инфрақұрылымды дамыту бойынша жүйелі түрде жұмыс жүргізуде, өйткені жүк тасымалы көлемінің өсуі теміржол учаскелерінің өткізу қабілетін үнемі арттыруды талап етеді.

Бұл мақалада Алматы жүк тасымалы бөлімінің өткізу қабілетін арттыруға бағытталған жобаның техникалық тиімділігіне тоқталған. Бұл "Белдеу және жол" бастамасының негізгі транзиттік бағыттарының осы жүк тасымал бөлімі арқылы өтуіне байланысты. Қазақстанның ең ірі жүк тасымалы бөлімінің орналасқан жері мен инфрақұрылымын дамыту перспективалары Алматы жүк тасымалы бөлімінің "Бір белдеу - бір жол" бастамасы аясында көлік жобаларын жүзеге асыруға белсенді қатысуының маңызды факторлары болып табылады.

Түйін сөздер: көлік, тасымалдау, логистика, инфрақұрылым, көлік дәліздері, Бір белдеу-бір жол, транзиттік әлеует.

INCREASING THE CAPACITY OF THE ALMATY BRANCH: A STRATEGIC CONTRIBUTION TO THE "ONE BELT— ONE ROAD"

Abstract. In September 2013, Chinese President Xi Jinping launched the «One Belt, One Road» initiative, proposing to combine land and sea trade routes to ensure fast and economical delivery of goods to countries in Southeast Asia, Africa, the Middle East, and Europe. As part of this initiative, it is planned to integrate two projects—the Silk Road Economic Belt, which covers several economic corridors, and the 21st Century Maritime Silk Road. To date, more than 150 countries have already concluded cooperation agreements with China on this program [1].

Given its advantageous geographical location and the urgency of reviving the historic Great Silk Road in a modern format, Kazakhstan has actively engaged in competition for transit from China and is striving to take a key position in implementing the Silk Road Economic Belt project. To increase export and transit potential, KTZ is systematically working on infrastructure development since the growth in cargo transportation volumes requires a constant increase in the capacity of railway sections.

This article focuses on the technical effectiveness of the project aimed at increasing the capacity of the Almaty Freight Transportation department. This is due to the fact that the key transit routes of the Belt and Road Initiative pass through this branch. The location and prospects for developing the infrastructure of Kazakhstan's largest freight office are important factors for the active participation of the Almaty office in implementing transport projects within the framework of the «One Belt—One Road» initiative.

Keywords: transport, transportation, logistics, infrastructure, transport corridors, one belt, one road, transit potential.

Авторлар туралы мәлімет

Кулмагамбетова Жулдыз Джолдасовна	"Көлік қызметтері" бағыты бойынша докторант. Қ. И. Сәтбаев атындағы ҚазҰТЗУ, Алматы қ., Қазақстан E-mail: : zhuldyzzh1981@gmail.com
Избаирова Алия Серикиевна	Т. ғ. к., қауымдастырылған профессор, Қ. И. Сәтбаев атындағы ҚазҰТЗУ., Алматы қ., Қазақстан E-mail: https://orcid.org/0000-0003-1727-7498
Попов Павел Владимирович	Т. ғ. к., доцент, Волгоград мемлекеттік университеті, Волгоград, Ресей. E-mail: donpascha@yandex.ru

Сведение об авторах

Кулмагамбетова Жулдыз Джолдасовна	Докторант по направлению «Транспортные услуги» КазННТУ им. К.И. Сатпаева, г. Алматы, Казахстан E-mail: : zhuldyzzh1981@gmail.com
Избаирова Алия Серииковна	К.т.н., ассоциированный профессор, КазННТУ им. К.И. Сатпаева, г. Алматы, Казахстан E-mail: https://orcid.org/0000-0003-1727-7498
Попов Павел Владимирович	К.т.н., доцент, Волгоградский государственный университет, Волгоград, Россия. E-mail: donpascha@yandex.ru

Information about the authors

Kulmagambetova Zhuldyz	Doctoral student in the specialty "Transport services" KazNTU named after K.I. Satpayev, Almaty, Kazakhstan E-mail: : zhuldyzzh1981@gmail.com
Aliya Izbasarova	Candidate of Technical Sciences, Associate Professor, K.I. Satpayev Kazntu, Almaty, Kazakhstan E-mail: https://orcid.org/0000-0003-1727-7498
Pavel Popov	Candidate of Technical Sciences, Associate Professor, Volgograd State University, Volgograd, Russia. E-mail: donpascha@yandex.ru