

рая точно знает, как она будет развиваться в ближайшие 20 лет. Реализация данного документа будет способствовать не допущению замедления темпов экономического роста в стране. В «Стратегии 2030» учтены программы развития энергетики, транспортного машиностроения, строительства новых магистралей, обновления подвижного состава, повышения качества работы железнодорожного транспорта, а также международный опыт в области технического перевооружения железных дорог.

Масштабы задачи, которая стоит перед отраслью, поражают. По прогнозным оценкам, в целом на эту программу потребуется направить более 10 триллионов рублей.

Необходимо отметить, что работая в тяжелейших условиях спада объемов перевозок, дорогой успешно реализуется программа антикризисных мер, направленная на сокращение производственных издержек. Экономия достигается за счет приведения всех видов расходов к выполняемым объемам работы (контингент, локомотивный парк, автотракторная техника материальные ресурсы), мероприятий технико-технологического характера (внедрение новых технологий, энерго-ресурсосбережение и т.д.), сокращения затрат, снижения физических объемов капитального ремонта, оптимизации использования трудовых ресурсов.

В первую очередь на дороге в полном масштабе реализовываются мероприятия по совершенствованию технологии местной работы и внедрению новых высокопроизводительных технических решений, по совмещению профессий и расширению зон обслуживания.

Мы коренным образом пересмотрели технологические процессы работы малоделятельных участков, таких как Челябинск – Верхний Уфалей, Бердяуш – Сказ, Вязовая – Катав Ивановск. Миасс – Учалы, Утяк – Пресногорьковская, Магнитогорск – Сибай и других, в результате добились безубыточного их производства.

Выполнение поставленных задач позволит стабилизировать финансово-экономическое положение дороги, сохранить ее технический и кадровый потенциал и подготовиться к росту объемов работы после преодоления последствий мирового финансового кризиса.

УДК 656

Возрождение Великого Шелкового Пути

Уейкова О.Н., Тюрбит А.Н., Тимченко Е.Ю.
Южно-Уральский государственный университет

Великий шелковый путь, одно из наиболее значительных достижений в истории мировой цивилизации. Разветвленные сети караванных дорог пересекали Европу и Азию от Средиземноморья до Китая и служили в эпоху

решности и средневековья важным средством торговых связей и диалога между культурами Запада и Востока. Наиболее протяженный и магистральный участок шелкового пути проходил через территории Центральной Азии, в том числе и Кыргызстана. Караваны, груженные шелком из Китая, пряностями и самоцветами из Индии, серебряными изделиями из Ирана, индонезийскими полотнами, афросиабской керамикой и многими другими товарами шли по пустыням Каракумы и Кызылкум, через оазисы Мерва и Хорезма, безбрежными степями Сары Арки; одолевали перевалы Памира, Гинь-Шаня, Алтая, переправлялись через реки Мургаб, Амударью и Сыр-дарью. Уже много лет, как по караванным тропам Великого шелкового пути пролегли автомобильные дороги. Но их назначение прежнее – соединение Востока и Юго-Востока азиатского материка через Центральную Азию с Европой. В течение последних 10 лет проект возрождения Великого Шелкового пути для осуществления коммерческих перевозок между Европой и Азией стал одним из приоритетных направлений в работе Международного Союза автомобильного транспорта (IRU). Проект «Новая Европа-Азиатская автотранспортная инициатива» (NELTI) был разработан в 2006–2008 годах для развития транспортных связей между Азией и Европой и расширения использования преимуществ автотранспорта в евразийских сообщениях.

Целью проекта является открытие регулярных автомобильных перевозок грузов между Китаем и Европой и содействие реализации потенциала государств Центральной Азии, Российской Федерации, Кавказа и др., а также увеличению ими экспорта транспортных услуг.

К задачам проекта относятся:

1. Содействие бизнесу, развивающему производство товаров в Азии и заинтересованному в развитии ниши ускоренных мелко- и средне- партионных перевозок грузов между Азией и Европой, в организации альтернативных морскому транспорту маршрутов доставки.

2. Вклад в реализацию целей ООН и других международных организаций по развитию евроазиатских наземных транспортных связей.

3. Содействие развитию торговли стран и регионов, не имеющих выхода к морю, и расширению доступа их товаров на международные рынки.

4. Увеличения вклада автомобильного транспорта в международную торговлю и социально-экономическое развитие.

Таким образом, проект NELTI должен доказать коммерческую эффективность грузовых автомобильных перевозок как альтернативу морским маршрутам из Азии в Европу. Также важнейшая миссия NELTI – подготовить почву и устранить препятствия для массовых автомобильных перевозок грузов, которые должны начаться между Китаем и Европой уже в самом ближайшем будущем.