

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ СТРУКТУРЫ РЕГИОНОВ В КОНТЕКСТЕ ТРАНСПОРТНОЙ ГЕОГРАФИИ НА ПРИМЕРЕ ЮЖНОГО РЕГИОНА КАЗАХСТАНА

doi.org/10.52536/KS/vol_97_issue_1_A3

Бекжан Садыков

докторант PhD Евразийского национального университета
им. Л.Н. Гумилёва (г. Нур-Султан, Казахстан)
e-mail: bekzhan.sadykov@gmail.com

Аннотация. В статье рассмотрены общие вопросы пространственной структуры территории южного макрорегиона Казахстана, где основную роль играет государственная политика по модернизации транспортной системы. Рассмотрены отдельные аспекты пространственной организации юга Казахстана, влияющие на экономический рост. При этом регион рассматривается как взаимосвязь агломерационных зон и регионов, где транспортно-логистическая инфраструктура определяет дальнейший вектор их развития. Вместе с тем приведены основные инструменты для реализации государственной транспортной политики с целью обеспечения эффективной пространственной структуры.

Ключевые слова: Транспортная система, пространственное развитие, региональное развитие, транспортная география.

ҚАЗАҚСТАННЫҢ ОҢТҮСТІК ӨңІРІ МЫСАЛЫНДА КӨЛІКТІК ГЕОГРАФИЯ КОНТЕКСІНДЕГІ ӨңІРЛЕРДІҢ КЕҢІСТІКТІК ҚҰРЫЛЫМЫНЫҢ КЕЙБІР АСПЕКТІЛЕРІ

Бекжан Садықов

Аңдатпа: Мақалада көлік жүйесін жаңғырту жөніндегі мемлекеттік саясат негізгі рөл атқаратын Қазақстанның оңтүстік макроөңірі аумағының кеңістіктік құрылымының жалпы мәселелері қаралды. Экономикалық өсуге әсер ететін Қазақстанның оңтүстігін кеңістіктік ұйымдастырудың жекелеген аспектілері қаралды. Бұл ретте өңір агломерациялық аймақтар мен көлік және логистика инфрақұрылымы олардың одан әрі даму векторын айқындайтын өңірлердің өзара байланысы ретінде қаралады. Сонымен қатар, тиімді кеңістіктік құрылымды қамтамасыз ету мақсатында мемлекеттік көлік саясатын іске асырудың негізгі құралдары келтірілген.

Түйінді сөздер: көлік жүйесі, кеңістіктік даму, өңірлік даму, көлік географиясы.

SOME ASPECTS OF THE SPATIAL STRUCTURE OF REGIONS IN THE CONTEXT OF TRANSPORT GEOGRAPHY ON THE EXAMPLE OF THE SOUTHERN REGION OF KAZAKHSTAN

Bekzhan Sadykov

Abstract: The article deals with the general issues of the spatial structure of the territory of the southern macroregion of Kazakhstan, where the main role is played by the state policy on the modernization of the transport system. Certain aspects of the spatial organization of the south of Kazakhstan that affect economic growth are considered. At the same time, the region is considered as a relationship between agglomeration zones and regions where the transport and logistic infrastructure determines the further vector of their development. At the same time, the main tools for the implementation of the state transport policy in order to ensure an effective spatial structure are presented.

Keywords: *Transport system, spatial development, regional development, transport geography.*

Введение

Экономика Казахстана во многом зависит от развития регионов, вносящих значительный вклад в формирование ВВП. Развитие регионов неразрывно связано с уровнем их конкурентоспособности. В этом смысле южный макроэкономический региона Казахстана (Алматинская, Жамбылская, Туркестанская, Кызылординская области и города республиканского значения Алматы и Шымкент) играют важную роль в экономике страны. Совокупный вклад южного макрорегиона в экономику страны формирует больше трети национальной экономики.

Развитие южного региона Казахстана в перспективе имеет шансы стать наиболее приоритетной стратегической целью регионального развития. Во-первых, здесь проживает более 37,7% населения Казахстана. Во-вторых, расположение южных областей и крупнейших агломерационных зон вдоль магистрального экономического сухопутного коридора, являющегося частью экономического пояса Шелкового пути, создает дополнительные возможности в создании крупного полюса роста экономики государства. Вместе с тем, инвестиционная активность в отрасль, являющейся общей для областей южного макрорегиона – сельское хозяйство, остается на низком уровне. Кроме того, пространственная структура опирается на возможности транспортно-логистической системы, которая в настоящее время характеризуется как недостаточная. Данные проблемы отражают слабую организацию пространственной структуры.

С повышением внимания государства вопросам транспортной инфраструктуры актуальным является пересмотр аспектов транспортной политики Казахстана, направленной на создание более эффективного пространственного порядка с учетом подходов транспортной географии. Транспортная география охватывает вопросы развития транспортных систем и сетей, а также учитывает пространственную организацию территорий. [1]

Методы исследования

В исследовании применялись теоретические методы научного исследования, такие как анализ, синтез. Основополагающим является описательный метод.

Результаты исследования

Пространственная структура региона как фактор экономического развития территории

Пространственная структура – это сфера исследования транспортной географии и в литературе данный термин рассматривается как фактор, определяющий эффективное распределение экономической активности в регионе. При этом пространственная структура регионов часто является предметом исследования региональной экономики в связи с тем, что анализ пространственной структуры связан с экономическими и социальными явлениями в отдельно взятом регионе. В

свою очередь, управление пространственной структурой подразумевает эффективное управление расстоянием и ресурсами [1].

Пространственную структуру большинства регионов транспортная география разделяет на три основных компонента:

1) набор специализированных отраслей, которые, как правило, группируются в агломерации в соответствии с факторами местоположения, такими как сырье, рабочая сила или доступность рынка. [3] Часто это отрасли, ориентированные на экспорт, от которых регион получает основную часть своего роста. Так, например, рост экспорта из Алматы в Узбекистан в контексте транспортной географии следует рассматривать как увеличения торговли агломерационной зоны Алматы, а не как отдельного города со страной.

2) набор объектов сферы услуг, включая административные, финансовые, розничные, оптовые и другие подобные услуги, которые, как правило, сгруппированы в систему центральных мест (городов), обеспечивающую оптимальную доступность для рабочей силы или потенциальных клиентов. Иными словами данный компонент обеспечивает реализацию торговли [4].

3) Набор транспортных узлов и звеньев, таких как дороги, железные дороги, аэропорты, складские помещения которые обслуживают основные центры экономической деятельности.

При этом организация пространственной структуры опирается на два измерения:

1) пространственная дифференциация, характеризующаяся различиями качественных показателей в зависимости от местоположения (уровень доходов, плотность населения и др.). Транспортная география объясняет это кумулятивностью процессов, вследствие которых элементы пространственной структуры имеют тенденцию к медленному изменению (областные районы, районы городов и т.д.) [1].

2) пространственные взаимодействия, которые иллюстрируют дифференциации (потоки капитала, товаров, миграция и т. д.).

Особую роль в организации пространственной структуры играет транспорт и развитие транспортных сетей. Модернизация транспортных сетей способствует расширению рынков, торгово-экономических связей как внутри регионов, так и с внешним миром. Укрепление связей стимулирует рост пространственных потоков в виде торговли и взаимозависимости.

Проблема организации пространственной структуры южного Казахстана

Рассмотрим основные проблемы пространственно-территориальной зоны южного макрорегиона Казахстана через призму измерений пространственной структуры.

Во-первых, существует высокий миграционный поток из областей региона в агломерационные зоны – в города Алматы и Шымкент на фоне региональной дифференциации по уровню экономического развития, доходов и качеству жизни. Так, сальдо внутренней миграции в Алматы и Шымкенте по состоянию на декабрь 2019 года составило 5 417 и 377 соответственно. В то же время, в областях южного макрорегиона отмечается отрицательное сальдо: в Алматинской – (-1839), Кызылординской – (-511), Жамбылской – (-1339), Туркестанской – (-1931).

Причиной подобной ситуации выступает низкий уровень жизни в областях. Например, в 2019 году в Туркестанской, Кызылординской и Жамбылской областях фиксировалась критическая ситуация с уровнями бедности и доходов (см. таблицу 1).

Во-вторых, инвестиции в сельское хозяйство остаются на низком уровне на фоне высокой степени износа основных средств. Инвестиции в основные средства в области сельского хозяйства не превышают 6%. В период с 2016 года по 1 квартал 2020 года максимальное значение доли инвестиций в основной капитал составило 5,15% (рисунок 1). При этом износ основных средств в сельском хозяйстве – более 30%.

Развитие сельского хозяйства важно для Казахстана не только с точки зрения обеспечения диверсификации экономики, но и усиления конкурентоспособности. Так, области юга имеют аграрную направленность и располагают достаточной ресурсной базой – человеческими ресурсами и посевными площадями. В южных областях сконцентрирована наибольшая часть посевных площадей, предназначенных для выращивания овощей. К слову, суммарно в Жамбылской и Алматинской областях располагается более 40% всех овощных посевных площадей Казахстана. Из 17 регионов страны, лишь эти две области имеют площади для посадки сахарной свеклы. Туркестанская область, в свою очередь, является главным регионом, специализирующимся на производстве хлопка.

**Таблица 1. Сравнение показателей уровня жизни
в регионах Казахстана**

Показатели	Глубина бедности		Острота бедности		Доля населения с доходом по паритету покупательной способности менее: 5 долларов США по ППС в день в 2019 году	Доля населения, имеющего доходы ниже величины прожиточного минимума в 2019 году
	2017 год	2019 год	2017 год	2019 год		
Республика Казахстан	0,4	0,7	0,1	0,2	6,2	4,3
Акмолинская	0,5	0,8	0,1	0,3	6,2	4,3
Актюбинская	0,3	0,4	0,1	0,1	4,5	3,0
Алматинская	0,3	0,5	0,0	0,1	3,0	2,9
Атырауская	0,2	0,2	0,0	0,0	3,2	2,5
Западно-Казахстанская	0,5	0,5	0,1	0,1	7,3	3,7
Жамбылская	0,7	0,6	0,2	0,1	9,6	4,8
Карагандинская	0,3	0,4	0,1	0,2	3,9	2,5
Костанайская	0,4	0,6	0,1	0,2	6,0	3,4
Кызылординская	0,3	0,7	0,0	0,2	10,4	4,9
Мангистауская	0,8	1,4	0,2	0,5	4,2	4,3
Павлодарская	0,1	0,4	0,0	0,1	6,4	3,8
Северо-Казахстанская	0,7	0,9	0,2	0,2	8,6	5,6
Туркестанская	0,9	1,4	0,2	0,3	15,3	10,8
Восточно-Казахстанская	0,7	1,0	0,3	0,3	7,9	6,2
г. Нур-Султан	0,2	0,2	0,1	0,1	0,6	1,1
г. Алматы	0,1	0,6	0,0	0,2	2,4	2,8
г.Шымкент	0,0	0,2	0,0	0,0	4,3	2,8

Источник: Составлено по данным Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформ Республики Казахстан



**Рисунок 1. Инвестиции в основной капитал и доля инвестиции
в основной капитал в сельском хозяйстве.**

Источник: составлено по данным Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформ Республики Казахстан

В-третьих, состояние транспортно-логистического сектора в южном макрорегионе остается на слабом уровне, характеризующейся недостатком складских помещений. Так, согласно анализу Baker Tilly в 2018 году в агломерационных зонах южного макрорегиона было сконцентрировано наибольшее количество складских помещений класса «А»: 75,6% площадей располагалось в Алматы, в Шымкенте - только – 3,6%. Суммарная площадь складских помещений класса «А» в южном регионе составляло 446 тыс. кв.м. или всего 10,7% от общей площади всех складских площадей. Необходимо отметить, что складские помещения класса «А» наиболее востребованный тип складов в связи с их качественными характеристиками, обеспечивающие надлежащее хранение товаров. [5]

Данные проблемы в совокупности определяют пространственный порядок южного Казахстана, включающих мобильность населения и грузов. При этом наиболее важные города имеют лучшую связь и доступность, в то время как центры более низкого уровня имеют меньше возможностей подключения. [1] В связи с этим в Казахстане наблюдается дифференциация регионального развития. Так, значимость наиболее развитых городов юга – Алматы и Шымкент в перспективе будет повышаться. Соответственно, без решения вопросов миграции и обеспечения экономического развития так называемых «периферийных зон» (сельская местность, моногорода) социальные проблемы будут нарастать. К примеру, недостаток хранилищ класса «А» в областях южного макрорегиона в перспективе может выступить усилением дифференциации населения по уровню доходов между типами местности (сельским и городским). Строительство складских помещений могло бы создать рабочие места в сельской местности.

Вместе с тем, в последние годы в государственной политике регионального развития все больше внимания уделяется вопросам и проблемам регионов южного Казахстана. Вопросы развития регионов юга страны отражены в «Стратегическом плане развития Республики Казахстан до 2025 года», «Государственной программе развития регионов на 2020 - 2025 годы». Кроме того, важным фактором необходимости усиления внимания развитию южного макрорегиона Казахстана выступает тот факт, что через его субъекты (регионы и агломерационные зоны) проходит один из главных международных транспортных коридоров Евразии - ТРАСЕКА, обеспечивающий ре-

гулярное сообщение и постоянный путь между Европой и Азией через страны Кавказа.

Транспортно-логистические сети имеют большое значение в увеличении торговли между странами. Так, объем товарооборота Казахстана с приграничными странами – Узбекистаном, Кыргызстаном, Туркменией и КНР заметно вырос. В период с 2016 по 2019 годы средний ежегодный прирост составил 10,9%. По итогам 2019 года товарооборот достиг 8,4 млрд. долл. США, за первое полугодие 2020 года – 2,87 млрд. долл. США. Следует выделить усиление межрегионального взаимодействия юга Казахстана с Узбекистаном. Фиксируется устойчивое увеличение экспорта из г. Алматы в Узбекистан в среднем ежегодно на 30,8% в период с 2016 по 2019 годы.

При этом в условиях совместного строительства проекта «Один пояс, один путь», Казахстан продолжает политику модернизации локальной транспортной системы с целью обеспечения экономической конкурентоспособности. Так, планируется внедрение национальной-товаропроводящей системы (НТС), которая позволит вывести функционирование логистической системы южного макрорегиона на новый уровень. Предполагается строительство оптово-распределительных центров каждой области и городах республиканского значения южного макрорегиона.

Однако прогресс южных регионов в большей степени зависит от решения текущих экономических проблем, главными из которых являются невозможность обеспечить рост бизнеса и отсутствие стимулов для формирования устойчивых экономических зон в областях. При этом экономические зоны формируются вокруг транспортных систем и наоборот, транспортные системы обеспечивают развитие экономических зон. В ближайшей перспективе Казахстану следует фокусироваться на вопросах совершенствования пространственного порядка, обеспечивающего равномерное развитие южных регионов. В связи с этим целесообразно рассмотреть вопросы совершенствования государственной транспортно-логистической политики.

Направления развития транспортно-логистической политики южного макрорегиона

Рассмотрим следующие основные инструменты государственной транспортно-логистической политики, которые часто интегрируются в другие смежные государственные программы и направлены на совершенствование пространственной организации региона:

1) Государственная собственность элементов транспортно-логистической инфраструктуры. Владение государством элементами транспортно-логистической инфраструктуры является инструментом прямого воздействия, обеспечивающий контроль инфраструктуры и соответственно материальных потоков. Так, внедрение НТС в южных областях Казахстана поднимает вопрос о владении государством стратегических запасов товарами, что предполагает наличие «государственных резервных» складов. Строительство оптово-распределительных центров в рамках создания НТС через механизмы государственно-частного партнерства актуализирует вопрос участия государства в уставном капитале региональных ОРЦ.

2) Субсидирование. Данный инструмент позволяет достичь целей реализации государственной транспортной политики. Государство может субсидировать строительство инфраструктурных проектов или определённые схемы финансирования строительства. При этом субсидирование операторов управления элементов инфраструктуры также имеет место быть. Субсидирование как инструмент, один наиболее распространённых в Казахстане. Например, государственные субсидии за последние 5 лет, выданные НАО «КТЖ» составили 171 млрд тенге. [4] Тем не менее, это позволяет обеспечивать коммерческую жизнеспособность многих транспортно-инфраструктурных проектов в условиях их высокой капиталоемкости и отсутствия стимулов частного сектора к участию в достижении национальных интересов. Кроме того, в Казахстане обеспечивается субсидирование систем общественного транспорта с целью обеспечения мобильности. Без субсидий передвижение стало бы недоступным для более бедных слоев населения.

3) Научно-исследовательские разработки и опытно-конструкторские разработки (НИОКР) выступают важным инструментом реализации транспортной политики. Многие страны являются спонсорами исследований и разработок в области транспорта. Государственные исследовательские лаборатории - это продукт государственных инвестиций в НИОКР, и большая часть НИОКР университетов и промышленности поддерживается государственными контрактами и программами. Результаты данных исследований чрезвычайно важны для отрасли в связи с тем, что они являются важным источником формирования основ для разработки инноваций и новых технологий. Кроме того, учебные заведения, которые обычно финансируют-

ся за счет государственных ресурсов, готовят будущих операторов, менеджеров и аналитиков в сфере транспорта.

Другим важным аспектом пространственной организации в контексте транспортной географии выступает повышенная роль логистики в формировании транспортной системы [6]. При этом вопросы логистики все больше интегрируются в межведомственные и межотраслевые вопросы. Межведомственный характер логистики требует вмешательства со стороны государства в связи с участием транснациональных игроков в логистических процессах [1].

С учётом данных аспектов логистика и государственная политика могут взаимодействовать в части управления логистическими процессами. Таким образом возрастает вопрос координации действий между различными операторами элементов транспортной и логистической системы. Например, в южном Казахстане возрастает важность вопроса координации логистических цепочек поставок товаров от одного транспортно-торгового хаба к другому. Однако государственная политика в этих вопросах должна оставаться средством реализации и поддержки логистической деятельности, в связи с тем, что частный сектор способен решать операционные процессы более эффективно.

Выводы

С учетом расположения регионов и агломерационных зон южного Казахстана вдоль основного транспортного коридора, актуализируется вопрос проведения эффективной транспортной политики. Государственную транспортно-логистическую политику следует сориентировать на возможность самообеспечения ресурсами (человеческими и технологическими). Эффективная организация пространственной структуры южного макрорегиона Казахстана требует адаптации транспортной политики под текущие условия, где повышается роль логистических процессов в обеспечении регионального развития и внешнеэкономической деятельности. Кроме того, возрастает вопрос взаимодействия между государством и частным сектором в части управления транспортными процессами.

Вместе с тем, государственная транспортно-логистическая политика должна быть направлена на создание дополнительных стимулов к строительству складских помещений, сгруппированных по отраслевому и географическому признаку на областном уровне в сельской мест-

ности При этом основной ведущей отраслью, характерной для регионов южного Казахстана выступает отрасль сельского хозяйства. Среди других аспектов организации пространственной структуры в контексте транспортной географии возрастает вопрос подготовки специалистов для обеспечения эффективного функционирования транспортно-логистических сетей. Кроме того, Государству следует обратить внимание на вопросы создания групп предприятий, обеспечивающих регулярные поставки товаров на складские помещения и хабы.

Список литературы

1. Жан-Поль Родриге, Клауд Комтоис, Брайан Слак, «География транспортных систем», Routledge Taylor and Francis Group, 2013.
2. Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформ Республики Казахстан. Официальный интернет-ресурс. URL: <https://stat.gov.kz/> (дата обращения: 10.02.2021)
3. Власова Н.Ю., Антипин И.А., 2010 Городские агломерации: история, современность, стратегические ориентиры Региональная и муниципальная экономика Известия УрГЭУ 3(29) 2010.
4. КазТаг. Казахстанское телеграфное агентство. «Сенатор: Внешний долг КТЖ составляет Т1,9 трлн», URL: <https://kaztag.kz/ru/news/senator-vneshniy-dolg-ktzh-sostavlyayet-t1-9-trln-> (дата обращения: 05.02.2020).
5. Складская логистика на пороге изменений, Forbes Kazakhstan, 2020, URL: https://forbes.kz/stats/3pl_drayver_razvitiya_riteyla/ (дата обращения: 21.02.2020)
6. Шолвин, С., М. Бреул и Дж. Р. Диц (2019) «Пересмотр шлюзовых городов: соединение узловых точек в глобальных сетях с их внутренними районами», Городская география, Часть. 40 (9), стр. 1291-1309.
7. В.В. Мищенко, В.В. Пуричи, «Пространственные подходы в экономике и региональные исследования расселения»// Известия Алтайского государственного университета, Барнаул, 2015// URL:<http://izvestia.asu.ru/ru/article/575/> (дата обращения: 05.02.2020).
8. Аляпкина А., Власов А., Глазунова А., другие. Под руководством Лавриненко П., Чистяков П. Транспортная инфраструктура и экономический рост. – М. Издательство Перо, 2019. –142 с
9. Хансйорг Древелло, Бернд Шолль, «Интегрированное развитие пространственной и транспортной инфраструктуры: пример европейского коридора Север-Юг Роттердам-Генуя», Springer, 2016 г..
10. Хилал Йилдирир Кесер, Важность транспортных коридоров в региональном развитии: пример ТРАСЕКА, Сосёэкономи, 2015, том. 23 (24), с. 163–182
11. Канцелярия руководящей рабочей группы по продвижению строительства «Одного пояса, одного пути», «Совместное строительство «Одного пояса, одного пути»: идея, практика и вклад Китая». Первое издание, 2017, «Издательство литературы на иностранных языках», КНР.
12. Масахиса Фудзита и Томоя Мори, «Развитие транспорта и эволюция экономической географии», Португальский экономический журнал, Springer-Verlag, 2005.
13. Акимаса Фудзивара, Джуны Чжан, «Исследования устойчивого транспорта в Азии», Springer Japan, 2013.
14. Мирен Лафуркад, Жак-Франсуа Тисс, «Новая экономическая география: руководство по анализу транспорта», 2008 г. Halshs-00586878

15. Экономический коридор Шелкового пути и Казахстан: состояние и перспективы. Алматы: Исследовательский институт международного и регионального сотрудничества при Казахстанско-Немецком университете. 2015.
16. Макаров Е. И., Гамов А. Н. Исследование и классификация факторов обеспечения устойчивого функционирования транспортно-логистического кластерного образования // Экономика и предпринимательство. 2013. №12. Ч. 3. С. 523-526.

References

1. Jean-Paul Rodrigue, «The Geography of Transport Systems», 5th Edition, (2020), New York: Routledge, 456 pages. ISBN 978-0-367-36463-2
2. Bureau of national statistics of the ASPR of the Republic of Kazakhstan, URL: <https://stat.gov.kz/> (Date of request: 10.02.2021)
3. Vlasova N.Yu., Antipin I.A., 2010 Urban agglomerations: history, modernity, strategic landmarks Regional and municipal economy Izvestia USUE 3 (29) 2010
4. KazTag. Kazakh Telegraph Agency, «Senator: External debt of KTZ is T1.9 trillion, URL: <https://kaztag.kz/ru/news/senator-vneshniy-dolg-ktzh-sostavlyayet-t1-9-trln> (date of the application: 05.02.2020)
5. Warehouse logistics on the verge of change, Forbes Kazakhstan, 2020, URL: https://forbes.kz/stats/3pl_drayer_razvitiya_riteyla/ (date of request: 21.02.2020)
6. Scholvin, S., M. Breul and J.R. Diez (2019) "Revisiting gateway cities: connecting hubs in global networks to their hinterlands", Urban Geography, Vol. 40(9), pp. 1291-1309.
7. Mishchenko V.V., Purichi V.V. *Prostranstvennye podkhody v ekonomike i regional'nyye issledovaniya rasseleniya*. [Spatial Approaches in Economics and Regional Research of Resettlement]. 2015. Altai State University. URL: <http://izvestia.asu.ru/ru/article/575/> (date of request: 05.02.2020)
8. Alyapkina A., Vlasov A., Glazunova A., others under the leadership of P. Lavrinenko, P. Chistyakov, "Transport Infrastructure and Economic Growth", Center for Infrastructure Economics, Ed. "Pero", 2019.
9. Hansjörg Drewello, Bernd Scholl, "Integrated Spatial and Transport Infrastructure Development: The Case of the European North-South Corridor Rotterdam-Genoa", Springer, 2016
10. Hilal Yildirim Keser, Importance of Transport Corridors in Regional Development: The Case of TRACECA, Sosyoekonomi, 2015, Vol. 23 (24), p. 163-182.
11. Steering committee for the Belt and Road (the Steering Committee) Construction, "Build Belt and Road Together: China's Idea, Practice and Contribution," First Edition, 2017, "Foreign Language Literature Publishing House", PRC.
12. Masahisa Fujita and Tomoya Mori, "Transport development and the evolution of economic geography", Portuguese Economic Journal, Springer-Verlag, 2005.
13. Akimasa Fujiwara, Junyi Zhang, Sustainable Transport Studies in Asia, Springer Japan, 2013.
14. Miren Lafourcade, Jacques-François Thisse, "New economic geography: A guide to transport analysis", 2008. halshs-00586878
15. The Silk Road Economic Corridor and Kazakhstan: State and Prospects. Almaty: Research Institute for International and Regional Cooperation at the Kazakh-German University. 2015.
16. Makarov E I, Gamov A N. *Issledovanie i klassifikatsiya faktorov obespecheniya ustoychivogo funktsionirovaniya transportno-logisticheskogo klasterного obrazovaniya*. [Research and classification of factors to ensure stable functioning of the transport and logistics cluster formation]. *Ekonomika i predprinimatel'stvo-Economics and Entrepreneurship*. 2013. N12. Part 3.pp. 523-526.