

АКАДЕМИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ
ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Институт дипломатии

на правах рукописи

Дюсикеева Асия Какимжановна

**ВНЕШНЕПОЛИТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РЕАЛИЗАЦИИ
ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ КАЗАХСТАНА**

Образовательная программа «7М03111 - Международные отношения»
по направлению подготовки «7М031 Социальные науки»

Магистерский проект на соискание степени
магистра международных отношений

Научный руководитель: _____ Мажиденова Дарико Магауияновна,
доктор исторических наук, профессор

Проект допущен к защите: «_____» _____ 2023 г.

Директор Института дипломатии _____ Волков Алексей Юрьевич,
Чрезвычайный и Полномочный Посол,
кандидат исторических наук

Астана, 2023

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ | 3 |
| ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ..... | 4 |
| ВВЕДЕНИЕ..... | 5 |
| 1 РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ КАЗАХСТАНА..... | 12 |
| 1.1 Основные факторы развития транспортной системы Казахстана..... | 12 |
| 1.2 Роль внешних игроков в развитии транспортной системы Казахстана..... | 21 |
| 2 КАЗАХСТАН В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ..... | 30 |
| 2.1 Участие Казахстана в Международном транспортном коридоре «Север - Юг»..... | 30 |
| 2.2 Деятельность Казахстана в Транскаспийском международном транспортном маршруте..... | 36 |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ..... | 43 |
| СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ..... | 48 |

НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ

- 1 Закон Республики Казахстан от 25 марта 2016 года № 475-V ЗРК «О ратификации Соглашения о расширенном партнерстве и сотрудничестве между Республикой Казахстан и Европейским Союзом и его государствами-членами»;
- 2 Закон Республики Казахстан от 4 июля 2003 года N 467 «О присоединении Республики Казахстан к Соглашению о международном транспортном коридоре «Север-Юг»;
- 3 Указ Президента Республики Казахстан от 6 марта 2020 года № 280 «О Концепции внешней политики Республики Казахстан на 2020-2030 годы»;
- 4 Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2022 года № 1116 «О Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года».

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

БАКАД – «Большая Алматинская кольцевая автомобильная дорога»

БТК – «Железная дорога Баку-Тбилиси-Карс»

ДФЭ – «Двадцатифутовый эквивалент»

ИОК – «Инвестиции в основной капитал»

МТК «Север-Юг» – «Международный транспортный маршрут «Север-Юг»

ПИИ – «Прямые иностранные инвестиции»

Средний коридор (Middle Corridor) – «Транскаспийский международный транспортный маршрут»

ТМТМ – «Транскаспийский международный транспортный маршрут»

ОПОП – Китайская инициативы «Один пояс – Один путь»

ЭПШП – «Экономический пояс Шелкового пути»

KAZLOGISTICS – «Союз транспортников Казахстана»

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность данного исследования состоит в том, что с учетом глобальных изменений в политическом и экономическом взаимодействии России и стран Запада, в условиях санкций роль Казахстана в части транзитных перевозок усилилась. В связи с этим вырастает спрос на альтернативные маршруты. Для Казахстана открываются новые возможности. Из-за изменившейся политической обстановки бизнес перестраивает маршруты поставок своих товаров в обход Украины и России, и у нашей страны появился уникальный шанс использовать свою инфраструктуру для перевалки грузов из Китая в Европу и обратно.

В силу своих географических преимуществ, Казахстан имеет высокий транзитно-транспортный потенциал. Находясь на рубеже Европы и Азии, Республика Казахстан является страной, через территорию которой проходят многочисленные международные транспортные маршруты. И главной задачей является формирование необходимых условий для переориентации крупной логистики на территорию Казахстана. Для исполнения поставленной задачи необходима правильно выстроенная транспортная стратегия, позволяющая нарастить и улучшить имеющийся потенциал транспортно-логистического комплекса страны.

Вопросы транспортно-транзитной сферы являются одними из приоритетных в ходе переговоров Главы государства в рамках государственных и официальных визитов. Так, главы Казахстана и Китая в ходе государственного визита Президента Республики Казахстан Токаева К.К. в Китайскую Народную Республику 17 мая 2023 года подтвердили намерения к укреплению двустороннего сотрудничества по всему спектру вопросов, в частности, в транспортно-транзитной отрасли. В ходе встречи с представителями крупного китайского бизнеса в рамках визита Президент РК Токаев К.К. отметил важность развития наземных транспортных коридоров. В этом контексте Токаев К.К. обратил внимание китайских инвесторов на возможности выхода Китая на крупные рынки Западной Евразии через территорию Казахстана.

Вместе с тем, в рамках очередного заседания Высшего Евразийского экономического совета, прошедшего в г. Москва 25 мая 2023 года, Президент Республики Казахстан Токаев К.К. отметил о важности создания новых международных транспортных артерий, что является перспективным направлением в дальнейшем интеграционном развитии. Касым-Жомарт Токаев выразил уверенность в становлении ЕАЭС в качестве связующего звена между Европой и Азией. В ходе саммита была также озвучена необходимость развития транспортного коридора «Север – Юг» в сопряжении с ТМТМ. Казахстан, в свою очередь, используя свой транзитно-транспортный потенциал, может стать основательным логистическим хабом ЕАЭС. [1]

В период с 2000 года по настоящее время были приняты и реализованы межотраслевые программы, направленные на развитие транспортного потенциала Казахстана: Программа развития транзитно-транспортного

потенциала Республики Казахстан на 2004-2006 гг., Программа по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010 - 2014 годы, Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года, Государственная программа инфраструктурного развития «Нурлы Жол» на 2015-2019 гг.

Учитывая постпандемийное влияние и прерывание существующих логистических цепочек, а также новые геополитические реалии ввиду специальной операции России в отношении Украины, Казахстану необходимо было быстро реагировать на изменения рынка логистических услуг, перестроить и пересмотреть свою транспортную политику в части развития и расширения возможностей транзита через территорию республики.

И таким документом стала утвержденная в конце 2022 года Концепция развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года.

Основная цель данной Концепции – содействие экономическому росту и повышению качества жизни населения посредством развития эффективных и доступных транспортно-логистических услуг, а также укрепление конкурентоспособности страны, интеграция и становление транзитным хабом, обеспечение доступной, безопасной и инклюзивной мобильности.

В результате реализации мероприятий Концепции планируется увеличение объемов транзита через территорию государства до 35 млн. тонн (*общий объем транзита за 2022 год – 26,7 млн. тонн*), в том числе контейнерного транзита до 2 млн. контейнеров к 2030 году, модернизация до 8 тыс. км автодорог республиканского значения, ремонт до 30 тыс. км местного значения. Также будут созданы приграничные торговые хабы и региональные транзитные авиахабы, обновится подвижной состав и будут реализованы меры по развитию транспортной отрасли Казахстана [2].

Все эти важные мероприятия в рамках принятой Концепции позволят Казахстану в ближайшей перспективе позиционировать страну в качестве основного транспортно-логистического хаба на Евразийском континенте.

Идеи транспортной концепции соответствуют стратегическим целям внешней политики Казахстана.

Одной из стратегических целей внешнеполитической стратегии государства является упрочение лидирующих позиций и продвижение интересов Республики Казахстан в центральноазиатском регионе.

Особую роль в данном контексте занимает транспортно-транзитный потенциал нашей страны. В Концепции внешней политики Республики Казахстан на 2020 – 2030 годы одним из приоритетов экономической дипломатии является развитие транзитного потенциала государства и стремление занять лидирующую роль в регионе в транспортно-транзитном потоке на магистральных путях Восток – Запад и Север – Юг [3].

Из Концепции внешней политики Республики Казахстан исходит и обоснование к выбору темы магистерского проекта. Учитывая геополитическое положение Казахстана и прохождение через его территорию торговых

коридоров, перед страной открываются перспективы стать ключевым транспортно-логистическим хабом на территории Евразии.

Казахстан активно реализует внешнеполитические цели по занятию лидирующей роли на транзитных путях с востока на запад, с севера на юг и обратно посредством инструментов транспортной дипломатии. Продуктивная транспортная дипломатия Казахстана позволит занять главенствующую позицию в транспортных потоках в регионе и будет способствовать увеличению региональных экономических связей между Европой и странами Азии.

Целью магистерского проекта является исследование внешнеполитических аспектов реализации транспортной политики Казахстана.

Задачами исследования определены:

- изучить влияние основных факторов на развитие транспортной системы Казахстана;
- провести анализ роли внешних игроков в развитии транспортной системы Казахстана;
- провести исследование по деятельности Казахстана в МТК «Север-Юг»;
- изучить деятельность Казахстана в ТМТМ, выявить проблемы и перспективы развития маршрута.

В рамках магистерского проекта получены следующие наиболее значимые результаты, определяющие **научную новизну исследования**:

- определено, что мероприятия Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан соответствуют стратегическим целям внешней политики государства в части становления Казахстана транзитно-логистическим хабом в центральноазиатском регионе;
- предложены рекомендации по совершенствованию транспортной политики Казахстана в части развития деятельности транспортных маршрутов.

Степень изученности темы. Вопросы развития транспортных связей, новых логистических цепочек, транзитных маршрутов являются актуальными темами исследований многих ученых и исследователей как зарубежных, так и отечественных.

Наибольшее количество трудов и монографий отечественных и российских, а также зарубежных авторов посвящено комплексному рассмотрению транспортной проблематики.

Президент Республики Казахстан Токаев К.К. в своей книге «Дипломатия Республики Казахстан» акцентирует внимание на геополитических преимуществах Казахстана, его транзитно-логистическом потенциале, которые стали предпосылкой формирования Казахстана в качестве крупного регионального государства. Также в его труде «Преодоление. Дипломатические очерки казахстанского министра» отмечены приоритеты заинтересованности Китая в сотрудничестве с Казахстаном, начиная еще со времен обретения независимости нашей страны. Именно обеспечение транспортных коммуникаций между двумя странами были основными приоритетами первых контактов с КНР. Вместе с тем, вопросы проблем и перспектив развития транспортного комплекса Казахстана, транзитных маршрутов, сотрудничества с

соседними государствами по вопросам транспортно-транзитной отрасли рассматривались в исследованиях многих отечественных ученых и экспертов, таких как Абылкасимова Ж., Габдуллина Л., Жансеитова Г., Бодаубаева Г., Можарова В., Мырзахметова А., Султангалиева А.

Интересным для изучения представляется работа эксперта Казахстанского института стратегических исследований РК Можаровой В. Одна из немногих монографий, включающих вопросы развития транспортной отрасли Казахстана. Можарова В. в своей работе описывает текущее состояние транспортной отрасли, проблемы и перспективы развития. Также автором предложены рекомендации по улучшению развития отрасли.

В работах исследователя Бодаубаевой Г. рассматривается транспортно-логистическая инфраструктура Казахстана в контексте развития транзитных коридоров. Автор отражает проблемы и перспективы развития транспортной инфраструктуры Казахстана с целью обеспечения эффективных магистральных сетей между Европой и Азией посредством использования проходящих через территорию государства международных транспортных маршрутов.

Автор Мырзахметова А. совместно с китайским исследователем Сян Джи в публикации проводят анализ транзитного потенциала Казахстана в рамках ЭПШП. Авторы полагают, что транзитно-транспортные возможности Казахстана использованы не в полной мере. Преимуществами Казахстана авторы определяют географическое расположение в Евразийском регионе и близость к Китаю. В публикации определены возможности, проблемы и выгоды страны от использования своего транзитного потенциала.

Наряду с исследованиями и публикациями ученых и исследователей транспортной проблематикой занимаются и эксперты транспортной отрасли. Так, была изучен доклад Союза международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан (КазАТО) (*Сактаганов М., Каплан Т., Абильдаев А., Ермеккалиева С.*) «Определение рациональных схем транспортировки товара из Китайской Народной Республики в Казахстан и транзитом через Казахстан». В данной работе специалистами был проведен анализ существующих логистических схем, были определены барьеры на пути транзита и разработаны рекомендации по их устранению [4].

В работах и публикациях российских исследователей и экспертов таких, как Ахунбаев А., Вардомский Л., Винокуров А., Высоцкая В., Егоров В., Забоев А., Ионова Е., Тураева М., Штоль В. отражены вопросы развития транзита и транспортных маршрутов, возможности Казахстана в рамках участия и интеграции транспортных магистралей.

Исследователем Ионовой Е. изучены текущее состояние транспортного комплекса Казахстана и затронуты проблемы по развитию транспортного потенциала, роли проходящих транзитом через Казахстан международных транзитных коридоров [5].

Интересны выводы российских экспертов Егорова В. и Штоль В. Ввиду большого расстояния и многочисленных границ вдоль коридора ТМТМ автор публикации полагает, что данный маршрут не способен в достаточной мере

стать альтернативным традиционным маршрутом в направлении Восток – Запад [6]. Однако совместная работа стран-участниц ТМТМ по устранению «узких мест», модернизации инфраструктуры и согласованию тарифной политики демонстрирует нам другую картину развития коридора, пользующегося большим спросом для транспортировки грузов в направлении Китай – Европа и обратно.

В публикации авторы Ахунбаев А., Винокуров А., Забоев А. делают акцент на необходимой перестройке логистических цепочек со стороны России в сторону Юга. В нынешних реалиях возросла потребность в альтернативных маршрутах. Развитие маршрута «Север-Юг» будет экономически выгодно не только для РФ, но и для всех стран ЦА, Кавказа, Ближнего Востока и Южной Азии. Кроме того, авторами предложено преобразовать МТК «Север-Юг» в коридор экономического развития для формирования экономически более продуктивной евразийской транспортной коммуникации [7].

Среди зарубежных исследователей, занимающихся изучением вопросов транзита и логистики в Центральной Азии, можно выделить работы Фредерик Старра, Сванте Э. Корнелл, Никлас Норлинг, Д. Рунде, Бенно Зогг.

Вопросам геополитики и торговли, взаимовыгодного интереса стран ЕС и ЦА в развитии транзитных маршрутов, преимуществ и деятельности Казахстана в рамках деятельности международных транспортных коридоров посвящен коллективный труд американского профессора-исследователя Школы перспективных международных исследований им. Пола Х. Нитце Университета Джона Хопкинса, председателя Института Центральной Азии и Кавказа в США Фредерик Старра и его коллег докторов философии Сванте Э. Корнелл и Никлас Норлинг «ЕС, Центральная Азия и развитие континентального транспорта и торговли».

В своем проекте мы также придерживаемся мнения ученых из Института Центральной Азии и Кавказа в США, что основным приоритетом Казахстана является повышение конкурентоспособности соединений Восток-Запад с Китаем и Европой, а также МТК «Север-Юг» с Туркменистаном и Ираном [8, с. 22].

Экспертом Центра стратегических и международных исследований США Даниель Рунде в своей публикации определено, что именно местоположение является основным преимуществом в международном развитии и геополитике. В данном контексте автор отмечает, что экономический рост Казахстана, расположенного в уникальном месте, имеющего выход в Каспийское море и далее в Европу, будет зависеть от развития транспортной инфраструктуры, транзитных маршрутов и региональной торговли [9].

Руководитель группы исследователей Центра исследований в области безопасности в Цюрихе Бенно Зогг в своей публикации отмечает, что для транзита между Китаем и Европой железнодорожное сообщение имеет первостепенное значение. Несмотря на дороговизну перевозок, сухопутный вариант перевозок позволит сократить время до порядка 2 недель. И развитие транзитных маршрутов, в частности, через Казахстан имеет первостепенное

значение [10].

В целом, необходимо отметить, что в Европе и США вопросы развития транзита и международных транзитных магистралей, проходящих по территории Евразии, являются актуальными темами исследований стратегических институтов. Это показатель высокой заинтересованности западных стран в изучении данного аспекта.

Вместе с тем, исследуемые вопросы в проекте регулярно становятся темами аналитических отчетов и докладов европейских и евразийских институтов и организаций, таких как ЕЭК ООН, ОЭСР, ВБ, ЕБРР, АБР, ЕАЭС, ЕАБР. С 2022 года ЕБРР начал проводить исследования по технической осуществимости и оценке международного маршрута ТМТМ. Исследования ЕБРР позволят дать точную оценку разработки инфраструктуры, необходимой для устранения узких мест вдоль ТМТМ как в Казахстане, так и в других странах вдоль маршрута, таких как Азербайджан, Грузия и Турция [11].

Информационной базой исследования явились Концепция внешней политики Республики Казахстан на 2020 – 2030 годы и Концепция развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года, программы развития транспортной системы, международно-правовые документы, информационно-справочные материалы, данные официальных сайтов, а также аналитические данные СМИ.

Гипотеза или ожидаемые результаты. Предполагается, что развитие транзита и проведение модернизации и строительства логистической транспортной инфраструктуры позволит увеличить объемы грузопотоков, проходящих транзитом через территорию Казахстана, тем самым закрепив за страной ведущую роль в формировании основного логистического хаба в Евразии.

Объектом исследования являются международные аспекты реализации транспортной политики, а также направления транспортной политики в части развития транспортно-транзитного потенциала Казахстана в условиях новых геополитических реалий.

Предмет исследования – основные факторы, влияющие на развитие транспортной системы Казахстана, деятельность Казахстана в международных транспортных маршрутах «Север-Юг» и ТМТМ, а также перспективы становления Казахстана в качестве базового транзитно-логистического хаба на Евразийском пространстве при использовании транзитных возможностей в рамках проходящих международных транспортных маршрутов.

Практическая значимость магистерского проекта заключается в том, что анализ и результаты исследования могут использоваться для исследовательской и аналитической деятельности специалистов, изучающих тему транспортной политики Казахстана, а также в работе организаций в сфере транспорта.

Методы исследования. В процессе исследовательской работы были применены методы анализа информации, структурно-системный метод, метод индукции и дедукции, обобщения данных и описания, статистический анализ.

В ходе работы был использован теоретический метод системного анализа и обобщения, который позволил комплексно рассмотреть проблему исследования. Вместе с тем был применен эмпирический метод сравнительного анализа, позволивший сравнить потенциалы трех направлений МТК «Север-Юг» и определить преимущества восточной ветки маршрута, проходящий через территорию Казахстана. Также в работе магистерского проекта использовался математический метод на основе применения официальных обобщающих статистических показателей.

Апробация работы. Один из предметов исследования проекта был обсужден на XXXII международной научно-практической конференции «Проблемы экономики, организации и управления в России и мире» (2 секция «Проблемы экономики и управления: логистика»), прошедшей в г. Прага, Чешская Республика 30 декабря 2022 года. По итогам конференции была опубликована статья в сборнике XXXII международной научно-практической конференции.

Структура проекта. Магистерский проект состоит из введения, двух глав, четырех разделов, заключения и списка использованных источников.

1 РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ КАЗАХСТАНА

1.1 Основные факторы развития транспортной системы Казахстана

Транспортные коммуникации являются важным составляющим основных ресурсов государства и выступают в качестве одной из главных предпосылок формирования приоритетов внутри- и внешнеполитического курса страны.

Особую роль в развитии транспортной системы Казахстана сыграл геополитический фактор. Расположенный в самом сердце Евразии, Казахстан служит важным составляющим звеном, связывающим Европу и Азию, что делает его важным транзитным пунктом как для торговли, так и для транспорта. Стратегическое расположение страны в сочетании с ее огромными природными ресурсами позволило Казахстану стать ключевым игроком в региональной и глобальной политике.

Географическое положение региона и потенциал его транспортных связей позволяет быть ему трансконтинентальным мостом между востоком и западом [12].

Транспортная система Казахстана имеет богатую историю, уходящую в глубокую древность. Через территорию современного Казахстана проходил древний Шелковый путь, соединявший Китай со Средиземноморьем. Этот торговый путь позволял обмениваться товарами, идеями и информацией между цивилизациями в разных частях мира.

Казахстан, будучи девятой по величине страной в мире, занимает центральную часть Евразии и играет важную роль узла на Шелковом пути. Казахский участок Шелкового пути протянулся более чем на 6000 километров и проходил через такие города, как Алматы, Шымкент, Тараз и Актобе. Страна была важным звеном в торговле между Китаем, Индией, Ближним Востоком и Европой.

Торговля Шелкового пути приносила казахскому народу значительную экономическую выгоду, прежде всего за счет торговли шелком, пряностями и драгоценными металлами. Торговые пути также способствовали распространению религии и обмену идеями, обычаями и культурой. Буддизм, ислам, христианство и иудаизм были принесены в Казахстан через Шелковый путь, а также новые технологии, такие как порох, бумага и печать.

Сегодня Казахстан придает большое значение своему наследию в качестве важного узла на Шелковом пути. Многие исторические места вдоль Шелкового пути в настоящее время являются популярными туристическими достопримечательностями, например, мавзолей Ходжи Ахмеда Ясави в Туркестане или древний город Отрар.

В раннем Средневековье кочевые племена Казахстана использовали лошадей для передвижения. Они использовали их для перевозки людей, товаров и оружия, когда мигрировали по обширным степям Центральной Азии. Эти племена также использовали верблюдов для перевозки товаров через пустынные районы страны.

Вместе с тем, Казахское ханство, придерживаясь опыта предков, продолжило деятельность почтовых станций, соединявших его крупные города. Почтовые станции использовались для ретрансляции сообщений и перевозки почты между разными частями страны. Они также давали еду и кров уставшим путникам.

С приходом промышленной революции транспортная система Казахстана претерпела значительные изменения. Строительство железнодорожных линий, связывающих Казахстан с остальной частью Российской империи и за ее пределами, способствовало росту экономики страны. Железнодорожные линии соединяли крупные города и поселки и облегчали перемещение товаров и людей на большие расстояния.

Одним из важнейших геополитических факторов развития транспортной системы Казахстана стал распад Советского Союза. Казахстан, не имея выхода к морю, стал окружен другими новыми независимыми государствами, включая Россию, Китай, Кыргызстан, Узбекистан и Туркменистан. Эта геополитическая ситуация привела к тому, что Казахстан начал развивать свою транспортную инфраструктуру для связи с другими странами и остальным миром.

Сегодня Казахстан имеет современную транспортную систему, включающую разветвленную сеть автомобильных и железных дорог, аэропортов и морских портов.

Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования в 2022 году составила 96 тыс. км, из них 24,9 тыс. км дорог являются частью республиканской сети и 71 тыс. км являются автомобильными дорогами областного и районного значения [2, с. 7]. Через территорию Казахстана проходят 8 автомобильных транспортных маршрутов.

Железнодорожный транспорт играет важную роль в экономике Казахстана. Он обеспечивает более половины всего грузооборота и перевозку большей части экспортных и транзитных грузов. Протяженность железнодорожных линий Республики Казахстан на период 2021 г. составила 16062,7 км [13]. По территории страны проходят 5 международных железнодорожных коридоров. За последние 5 лет наибольшие темпы роста в наблюдаются в транзитном сообщении и составляют 31%. Основной прирост обусловлен увеличением транзита в направлении «КНР – ЕС – КНР», а также «Китай – Центральная Азия – Китай», «Россия – Центральная Азия – Россия» и ТМТМ [2, с. 12].

Воздушный транспорт составляет также часть транспортной системы Казахстана. По итогам 2022 года в Казахстане осуществляют деятельность 55 воздушных судов. Регулярные коммерческие перевозки выполняют такие авиакомпании, как Эйр Астана, Fly Arystan, SCAT, Qazaq Air и другие. Маршрутная сеть международных авиасообщений страны составляет 111 маршрутов с частотой 499 рейсов в неделю в 28 стран. Имеется 20 аэропортов. Ежегодный объем грузовых перевозок между Азией и Европой составляет порядка 7-8 млн. тонн [2, с. 17].

Водный транспорт включает преимущественно порты Актау и Курык.

Пропускная способность сухогрузных терминалов порта Актау составляет порядка 4 млн. тонн в год, мощность по перевалке нефти - 7,5 млн тонн в год. Пропускная способность порта Курык по перевалке паромных грузов составляет порядка 6 млн. тонн [2, с. 27].

По итогам 2022 года показатель транзита грузов через территорию Казахстана вырос за год на 12,6% и составил 26,8 млн. тонн [14]. Порядка 80% грузопотоков проходит по железнодорожному транспорту. В этой связи, развитие железнодорожных и интермодальных маршрутов представляет особый интерес для наращивания объемов транзита в регионе.

Государство ведет постоянную работу по привлечению инвестиций в развитие своей транспортной инфраструктуры. За последние полтора десятилетия в Казахстан был привлечен значительный объем инвестиций, превышающий 20 млрд. долларов США [2, с. 6], для развития транспортного и логистического сектора, а также транзитного потенциала. Это способствовало быстрому слиянию инфраструктуры страны с международными транспортными и логистическими сетями, а также созданию новых и конкурентоспособных транзитных маршрутов, обеспечивающих эффективную и экономичную доставку товаров. По целевому индикатору инвестиций в основной капитал в отрасль «транспорт и складирование» по итогам 2022 года привлечено 1447,4 млрд. тенге. Данный показатель ИОК превышает показатель предыдущего года на 13,4% (в 2021 году ИОК в отрасль «транспорт и складирование» – 1275,3 млрд. тенге) [15]. В целом, по итогам последних десяти лет целевой показатель ИОК в отрасль «транспорт и складирование» имеет позитивную динамику, немного снизившись в 2020 году ввиду последствий пандемии.

На протяжении всей истории транспорт был важнейшим аспектом в развитии государств. Появление новых видов транспорта и создание транспортных связей между регионами предоставили геополитические преимущества государствам, которые смогли эффективно интегрировать эти новые методы в существующую инфраструктуру или создать новые сети.

Многие ученые изучали значение транспорта и его сетей в развитии и формировании государств. Классические геополитические школы часто подчеркивают противопоставление между сухопутными и морскими державами, причем Хартленд представляет собой вершину этого противостояния. Хартленд – защищенная «основная земля», недоступная для морских держав. Разделение «море-суша» основано на контрасте транспортно-географического положения геополитических акторов и имеющихся в их распоряжении ресурсов при создании транспортных сетей [16, с. 117].

Интересным представляются высказывания о геополитическом значении Республики Казахстан заведующего кафедрой геополитики Института внешнеполитических исследований США Роберта Д. Каплана.

Казахстан, быстро развивающаяся страна, расположенная на территории, сравнимой с Западной Европой, имеет доход на душу населения выше среднего и ВВП, который превосходит совокупный показатель всех других стран Центральной Азии. Казахстан имеет стратегическое расположение и обладает

ключевыми ресурсами, простирающимися на 3500 км от Каспийского моря на западе до Монголии на востоке и от Южного Урала до горной системы Тянь-Шаня на юго-востоке.

В настоящее время Казахстан ведет большую работу по привлечению огромных инвестиций западных транснациональных корпораций и разрабатывающих как существующие, так и новые месторождения нефти и газа. Казахстан экспортирует нефть по казахстанско-китайскому нефтепроводу, который тянется от Каспийского моря до Китая. Кроме того, это одна из ведущих стран мира по добыче и производству урана. Казахстан занимает второе место по запасам хрома, свинца и цинка и третье место по запасам марганцевой руды. По запасам угля, железной руды и золота страна входит в первую десятку мира и пятое место по запасам медной руды.

Известный американский геополитик подводит к тому, что Казахстан является сердцем Хартленда благодаря своим стратегическим ресурсам и центральному положению в Евразии. Первоначально Хэлфорд Маккиндер включил Советский Союз в понятие Хартленд. Но после распада Советского Союза, в современном понимании Роберт Каплан полагает, что именно Казахстан, имеющий территориальное и экономическое преимущества в Центральной Азии, наиболее подходит к понятию Хартленда английского геополитика Хэлфорда Маккиндера.

Хэлфорд Маккиндер утверждал, что сверхдержава будет контролировать Хартленд. Находясь между двумя крупными сверхдержавами, действительно, это оказывает особое влияние на экономическую и внешнеполитическую деятельность страны. И правильно выстроенная политика и внешний курс руководства государства позволяет оставаться самостоятельным и самодостаточным игроком на внешнеполитической арене.

Великие державы Россия и Китай заинтересованы в укреплении сотрудничества с Казахстаном.

В настоящее время Хартленд независим и самодостаточен, и Россия, и Китай борются за его ресурсы. Американский геополитик прогнозирует, что соперничество за контроль над Хартлендом усилится не только с Россией и Китаем, но также с США и Европой, которые стремятся укрепить свое господство в Евразии [17, с. 198].

Геополитическое расположение на пересечении Европы и Азии, экономические и военно-политические интересы, а также имеющийся в наличии экономический потенциал, включая, несомненно, транзитно-логистические преимущества, стали основой формирования Казахстана в качестве крупного регионального государства [18, с. 18].

Общепринятое представление состоит в том, что геополитика служит средством внешней политики, позволяющим определять возможности посредством концепции географического детерминизма [18, с.19]. Другими словами географический фактор определяет ход развития страны, курс ее внешней политики. В данном контексте необходимо отметить, что Казахстан имеет географические преимущества.

Современный Казахстан является одним из ключевых транзитных пунктов на Шелковом пути. В стране расположены несколько важных железнодорожных и автомобильных магистралей, связывающих Китай и Запад.

Была проведена огромная работа по строительству торговых и транспортных коридоров, возродивших концепцию Шелкового пути и создавших новые возможности для людей, предприятий и стран вдоль маршрута.

В настоящее время Казахстан имеет разветвленную систему транспортного сообщения и связан со всеми основными международными транспортными коридорами для выхода на мировые рынки. По территории Республики Казахстан проходят 13 международных транспортных коридоров, из них 5 железнодорожных и 8 автомобильных.

В Казахстане функционируют 5 международных железнодорожных транспортных коридоров.

Северный коридор – маршрут, соединяющий Западную Европу с Китаем, Корейским полуостровом и Японией. Со стороны Казахстана участок Достык/Алтынколь – Актогай – Мойынты, Астана - Костанай/ Петропавловск, по которому проходят контейнерные поезда по направлению Китай-Европа.

Среднеазиатский коридор обеспечивает транзитные перевозки между Российской Федерацией и странами Центральной Азии. Маршрут соединяет страны Центральной Азии с Северо-Западной Европой (*со стороны Республики Казахстан участок Сарыагаш – Арысь – Кандыагаш – Озинки*).

Южный коридор – маршрут, который связывает Китай и страны Юго-Восточной Азии со странами Центральной Азии и Персидского залива (*маршрут соединяет страны КНР и страны Юго-Восточной Азии через страны Центральной Азии, Иран, Турцию. Со стороны Республики Казахстан участок Алтынколь – Алматы – Шу – Арысь – Сарыагаш*).

Коридор Север-Юг соединяет Российскую Федерацию с Ираном, странами Персидского залива, Индией. Кроме того, в настоящее время железнодорожный маршрут Казахстан – Туркменистан – Иран (*восточная ветка маршрута Север-Юг*) соединяет напрямую Китай с Ираном через территорию Казахстана (*маршрут от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи. Со стороны Республики Казахстан участок Илецк/Озинки, Бейнеу – Озень-Болашақ*).

Коридор ТРАСЕКА, в рамках которого Казахстан развивает ТМТМ (*маршрут соединяет Восточную Европу с Центральной Азией и КНР. Со стороны РК участок Алтынколь/Достык – Актау/Курык*).

Общая протяженность данных железнодорожных маршрутов составляет более 40 тысяч км, в точности по территории Республики Казахстан протяженность составляет 10,5 тысяч км.

По информации Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан по итогам 2022 года объем транзитных перевозок железнодорожным транспортом составил 23,1 млн. тонн, что больше показателя предыдущего года на 10% (*по итогам 2021 года – 21 млн. тонн*). Общий объем

контейнерных перевозок по итогам 2022 года составил 1129 тыс. ДФЭ. Прирост по сравнению с 2021 годом показал 6% (*по итогам 2021 года – 1065 тыс. ДФЭ*).

По территории Казахстана проходят 8 международных автомобильных коридоров. Грузовые перевозки осуществляются с 42 странами. Основные направления транзитного груза это Узбекистан (64%), Китай (15%), Туркменистан (5%), Россия (3%), а также Европа (10%).

Маршрут «Западная Европа – Западный Китай». По Казахстану протяженность данного коридора составляет 2 747 км (*общая протяженность всего маршрута более 8 тыс. км*). В связи с приростом транспортных потоков до 2025 года планируется реконструировать и перевести в I категорию (4 и более полосы) 272 км и 461 км до 2030 года.

Маршрут «Алматы – Караганда – Астана – Петропавловск – граница РФ на Курган» протяженностью 1868 км.

Маршрут «Астана – Костанай – граница РФ на Челябинск» протяженностью 830 км. В связи с увеличением интенсивности движения (*более 7 тыс. автомобилей в сутки*) после 2025 года планируется этот коридор перевести на I техническую категорию.

Коридор «граница КНР – Майкапшагай – Калбатау – Семей – Павлодар – граница РФ на Омск» протяженностью 1 116 км. Данный коридор является одним из основных маршрутов восточного региона, по которому осуществляется транзит с Китая через территорию Казахстана на Европу.

Наиболее востребованным является коридор «Алматы – Талдыкорган – Калбатау – Семей – граница РФ на Барнаул» протяженностью 1 026 км. Он обеспечивает транзит со Средней Азии и Китая через Казахстан на Дальний Восток.

Маршрут «Актобе – Атырау – граница РФ на Астрахань» протяженностью 893 км.

Маршрут «Атырау – Уральск – граница РФ на Саратов» протяженностью 587 км.

Коридор ТРАСЕКА протяженностью 4016 км. В рамках дальнейшего развития данного коридора с 2025 года планируется строительство автомобильной дороги Бейнеу – Шалкар.

В целом, все коридоры функционируют в полную мощность. По отдельным участкам ведется реконструкция, завершение которых планируется к 2030 году. Существует большой спрос со стороны перевозчиков по всем участкам маршрутов.

Как видно, маршрут Западная Европа – Западный Китай пользуется особым спросом. В связи с увеличением транспортных потоков по данному маршруту Правительство Республики Казахстан принимает меры по расширению автомобильной дороги на 4 и более полосы. Аналогичная ситуация и с автомобильным маршрутом «Астана – Костанай – граница РФ на Челябинск», по которому также запланировано расширение дороги с добавлением дополнительных полос.

По информации Министерства индустрии и инфраструктурного развития

Республики Казахстан объем транзита за 2022 год автомобильным транспортом составил 3,6 млн. тонн, что на 28,6% больше показателя 2021 года (*2021 год – 2,8 млн. тонн*).

Общая протяженность восьми международных транспортных коридоров составляет порядка 13 тысяч км.

Несмотря на то, что наше государство не имеет выхода к морю, ввиду своего геополитического положения и имея общую береговую линию с Каспийским морем активно развивает свою портовую инфраструктуру.

В рамках развития перевозок в транскаспийском направлении сегодня активно принимаются меры по наращиванию грузоперевозок через морские порты Актау и Курык.

Пропускная способность морских портов составляет порядка 21 млн. тонн в год. В целях развития контейнерных перевозок открыты регулярные фидерные линии между портом Актау и азербайджанским портом Баку и иранским портом Каспиан. Также ведется работа по созданию на базе порта Актау «контейнерного хаба».

Наличие углеводородных ресурсов в Казахстане также оказало значительное влияние на развитие транспортной системы. Запасы нефти и газа в стране сделали ее важным игроком на мировом энергетическом рынке, что привело к развитию трубопроводов и другой транспортной инфраструктуры для экспорта нефти и газа в другие страны. Строительство Каспийского трубопроводного консорциума, например, облегчило транспортировку нефти из Казахстана в черноморский порт Новороссийск в России и в Средиземное море через Турцию.

В настоящее время Казахстан имеет систему транспортировки нефти, позволяющую осуществлять поставки на экспорт и внутренний рынок. Традиционные маршруты поставок обеспечивали наилучшую экономику и отличались надежностью и стабильностью условий транспортировки.

Геополитическая изменения обострили риски поставок казахстанской нефти, в том числе надежность поставок через Россию. В целом изменилось ценообразование на нефть, обусловленное отказом ряда стран и компаний от приобретения российской нефти и ростом расходов морских перевозок из российских портов. С учетом новых вызовов Казахстан изучает возможности развития поставок нефти по дополнительным экспортным направлениям через Каспий. В части развития транскаспийских перевозок в качестве основного направления рассматривается Баку и далее по нескольким направлениям: Баку – Батуми (*железной дорогой*), нефтепроводы Баку – Джейхан и Баку – Супса.

Вместе с тем, ведется работа по развитию маршрутов транспортировки нефти.

По направлению Актау – Баку – Джейхан.

АО НК «КазМунайГаз» подписано пятилетнее Соглашение о транзите нефти с SOCAR (*Государственная нефтяная компания Азербайджана*) на транспортировку казахстанской нефти по маршруту Актау – Баку – Джейхан в объеме 1,5 млн т/г.

Подписанный контракт с SOCAR на 1,5 млн. тонн в год позволит казахстанским нефтяным компаниям протестировать маршрут, оценить его эффективность, безопасность и стабильность, в том числе с учетом применения банка качества нефти Баку – Тбилиси – Джейхан, а также влияние казахстанской нефти на изменение стоимости нефтесмеси Баку – Тбилиси – Джейхан [19].

Казахстан имеет хорошо развитую сеть авиаперевозок. Республика Казахстан стратегически расположена на воздушном маршруте между Китаем и Европой, что делает ее жизненно важным транспортным узлом для грузовых и пассажирских авиаперевозок. Казахская отрасль авиаперевозок в последние годы пережила значительный рост и стала важным игроком на региональном рынке грузовых и пассажирских авиаперевозок.

Благодаря своему выгодному расположению Казахстан является идеальным хабом для авиаперевозок грузов между Европой и Азией. Геостратегическое положение страны сделало ее жизненно важным транзитным пунктом между Китаем и Европой, где она играет решающую роль в содействии торговле и коммерции между двумя континентами.

По информации Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан в сфере гражданской авиации по итогам 2022 года число перевезенных пассажиров казахстанскими авиакомпаниями увеличилось на 17% по сравнению с 2021 годом (*2021 год – 9,4 млн. чел., 2020 год – 5,5 млн. чел.*). Впервые за годы независимости Казахстан превысил отметку в 10 млн. человек и составил 11 млн. чел.

На сегодня пассажиропоток восстановлен и демонстрирует стабильный рост. Возобновлены и открыты международные авиарейсы в 29 стран по 109 маршрутам с частотой 479 рейсов в неделю (*Турция, ОАЭ, Узбекистан, Грузия, Таджикистан, Туркменистан, Россия, Кыргызстан, Беларусь, Германия, Египет, Южная Корея, Нидерланды, Польша, Армения, Великобритания, Мальдивы, Таиланд, Азербайджан, Катар, Кувейт, Саудовская Аравия, Монголия, Индия, Иран, Греция, Италия, Китай и Сейшелы*).

Также ведется работа по расширению парка воздушных судов в целях повышения провозной емкости отечественных авиакомпаний и обеспечения резервирования.

В рамках модернизации аэропортов, планируется реализация 8 проектов, из них строительство 3 новых пассажирских терминалов в городах Шымкент, Алматы, Кызылорда, реконструкция терминалов в аэропортах городов Костанай, Урджар, Балхаш, а также капитальный ремонт взлетно-посадочных полос аэропортов городов Астана и Павлодар. Реализация данных проектов позволит увеличить площадь и пропускную способность терминалов.

Необходимо отметить, что существует ряд проблем, препятствующих развитию транзита:

- низкий уровень транспортной инфраструктуры, где наблюдается значительный износ ее объектов. Требуется модернизация действующей транспортной инфраструктуры.

- по оценкам логистических компаний, существует высокая степень бюрократизации во время оформления экспортных и импортных процедур.

- недостаточный уровень автоматизации административных процедур на маршрутах.

- наличие «узких» мест на международных транзитных маршрутах (ТМТМ).

- различие тарифных политик стран-участниц международных транспортных маршрутов (МТК «Север-Юг», ТМТМ).

В ближайшей перспективе следует принять необходимые меры по привлекательности транзитных маршрутов, проходящих через территорию Казахстана. Нужно способствовать тому, чтобы большая часть объемов грузопотока проходила именно через территорию Казахстана.

Казахстан имеет огромный потенциал для развития транспортной системы, включая автомобильные, железнодорожные и морские пути сообщения. Страна разрабатывает и реализует различные стратегии, которые нацелены на укрепление транспортной инфраструктуры и привлечение инвестиций в этот сектор. Так, Министерством индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан была разработана Концепция развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года (*далее - Концепция*), принятая Постановлением Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2022 года № 1116. Основной идеей мероприятий Концепции является укрепление конкурентоспособности страны, интеграция и становление транзитным хабом, а также развитие доступных, эффективных и безопасных транспортно-логистических услуг.

Наиболее важными проектами в рамках развития транспортной системы Казахстана являются строительство магистральных дорог и железных дорог, модернизация портов и аэропортов, а также развитие транзитных коридоров, в частности, трансконтинентального маршрута Азия-Европа.

Таким образом, геополитический фактор и действующая транспортная инфраструктура являются одними из основных факторов развития транспортной системы Казахстана. Разработка инфраструктуры транспорта является одним из приоритетных направлений экономического развития Казахстана, особенно в нынешних условиях глобализации и интеграции в мировую экономику.

Казахстан имеет современную транспортную систему, включающую разветвленную сеть автомобильных и железных дорог, аэропортов и морских портов. Железнодорожный транспорт играет важную роль в экономике Казахстана. Он обеспечивает более половины всего грузооборота и перевозку большей части экспортных и транзитных грузов. Железнодорожные перевозки являются самыми недорогими, быстрыми, наиболее безопасными и способными перевозить крупногабаритные или особые категории товаров. Выгодное географическое расположение и развитая железнодорожная инфраструктура в рамках международных транзитных коридоров позволяют Казахстану укрепить позиции в качестве основного транзитного хаба в регионе.

1.2 Роль внешних игроков в развитии транспортной системы Казахстана

Основными внешними игроками, имеющими свои интересы в развитии транзитно-транспортной системы Казахстана, выступают два крупных соседа Китай и Россия, страны ЕС, Турция.

События, произошедшие в постсоветских государствах за последние несколько десятилетий, привели к переоценке транспортных маршрутов, связывающих регионы Центральной Азии и Каспия с остальным миром, а также связей между странами региона. Необходимо отметить, что вопросы транспортных маршрутов и международных коридоров привлекли значительное внимание не только стран региона, но и глобальных и региональных внешних сил, включая международные организации, отдельные государства и международные корпорации в связи с их экономическими и политическими интересами в регионе [20, с.34].

Для нашего государства Китай является одним из стратегических партнеров. Стратегическое положение Казахстана, связывающее Китай с Европой, делает его важным транзитным узлом для китайских товаров. Китай вложил значительные средства в транспортную инфраструктуру Казахстана, в частности, в рамках инициативы «Один пояс – один путь», уделяя особое внимание строительству железных и автомобильных дорог, а также энергетических трубопроводов. Китай также рассматривает Казахстан как потенциального поставщика энергоресурсов, что имеет решающее значение для его экономического роста.

Отношения между двумя странами активно развиваются как в экономике, так и политике. Согласно официальной информации Бюро национальной статистики АСПИР РК товарооборот между Казахстаном и Китаем по итогам 2022 года составил 24,1 млрд. долларов США, что на 34,1% больше, чем в предыдущем году (18 млрд. долларов США).

Экспорт из Казахстана увеличился за год на 34,7%, и составил 13,2 млрд. долларов США (в 2021 году – 9,7 млрд. долларов США). Импорт из Китая в Казахстан по итогам 2022 года составил 10,9 млрд. долларов США, что выше показателя предыдущего года на 33% (в 2021 году – 8,2 млрд. долларов США) [21].

Китай стремится продвигать свою продукцию на зарубежных рынках, поскольку он является доминирующей торговой державой. Ему также требуются сырье и энергия для поддержания внутреннего производства и удовлетворения растущего потребительского сегмента в Китае. Следовательно, страна рассматривает Казахстан как идеального партнера, служащего ее национальным интересам. Республика Казахстан предлагает выгодные сухопутные маршруты в Европу и на Ближний Восток, а также богатые источники сырья, такого как нефть, уран и другие природные ресурсы.

В результате Казахстан стал важнейшим партнером Китая, особенно в постсоветской Центральной Азии, на долю которого приходится 70% всего

товарооборота Китая в регионе. Экономические связи между двумя странами активизировались благодаря значительному экономическому присутствию Китая в Казахстане. Китай импортирует товары, инвестирует в энергетический и транспортный сектора, предоставляет торговые кредиты и экспортирует нефть, уран и металлы, что ведет к росту двусторонних отношений [22].

Китайская инициатива «Один пояс – один путь» способствовала росту инвестиций и торговли между двумя странами, при этом Казахстан служит ключевой остановкой на предлагаемых сухопутных и морских торговых путях. Данная программа нацелена на развитие инфраструктуры, включая транспорт, энергетику и телекоммуникации, чтобы соединить Китай с другими частями Азии, Европы и Африки.

В рамках инициативы ОПОП с 2013 по 2020 годы Китай инвестировал в Казахстан порядка 18,5 млрд. долларов США, из которых 3,8 млрд. долларов США были направлены в транспортный сектор [23].

Также ввиду геополитических изменений для Китая важно использовать альтернативные транспортные маршруты в европейском направлении.

Один из заметных проектов совместного сотрудничества с Китаем - «Сухой порт» - международный железнодорожный и логистический центр, расположенный в свободной экономической зоне «Хоргос - Восточные ворота», общей площадью 129 га. Здесь имеются логистические и промышленные зоны. Компании могут воспользоваться полным спектром транспортно-логистических услуг, включая таможенные и брокерские, операции с контейнерами и вагонами, терминальную обработку, дополнительные логистические сервисы, а также хранение, консолидацию и обработку грузов.

Стратегически верным была инициатива казахстанской стороны касательно возможности выхода в океан. Создание грузового терминала в морском порту Ляньюньган в 2013 году открыло перед Казахстаном новые возможности по расширению доступа к порту Тихоокеанского побережья. Это дополняет уже существующие терминалы в портах Балтийского и Черного морей и укрепляет связи Казахстана со странами ЮВА. Порт Ляньюньган является основным пунктом централизации грузопотоков в/из Казахстана и ключевым транзитным портом по перевалке грузов в/из стран Восточной, Юго-Восточной Азии, а также внутренних портов Китая.

При содействии китайских партнеров завершен проект логистического терминала в Ляньюньгане. Порт является жизненно важным узлом для консолидации грузопотоков в Казахстан и из Казахстана, а также важным транзитным пунктом для доставки товаров в страны Восточной и Юго-Восточной Азии и из них, а также во внутренние китайские порты [24].

Китай имеет стратегический интерес к Казахстану из-за его положения в качестве транзитного и торгового узла в Центральной Азии. Казахстан служит важным транспортным коридором, соединяющим Китай с Россией, Европой и Ближним Востоком. В последние годы две страны установили тесные экономические связи, при этом Китай стал крупнейшим торговым партнером и инвестором Казахстана.

Инвестиции Китая в транспортный сектор Казахстана были сосредоточены на строительстве инфраструктуры, такой как автомагистрали, железные дороги и порты, а также на трубопроводных проектах. Трубопровод Китай-Казахстан, завершённый в 2006 году, транспортирует нефть с казахстанских месторождений Каспийского моря в западные провинции Китая. Кроме того, при участии китайских инвестиций был построен Хоргосский шлюз, крупный трансконтинентальный железнодорожный и автомобильный узел, соединяющий Китай с Европой через Казахстан.

В целом, интересы Китая в транспортном секторе Казахстана обусловлены его стремлением обеспечить доступ к ключевым рынкам и ресурсам, а также диверсифицировать свои торговые пути и снизить зависимость от морского транспорта. Стратегическое положение Казахстана и богатые природные ресурсы делают его привлекательным партнером для транспортных инвестиций Китая.

Россия для Казахстана также является важным стратегическим партнером. У Казахстана и России самая протяженная общая граница в мире – около 7598,8 км. Между нашими странами исторически сложились политические и экономические связи, восходящие к началу 16 века с образования Казахского ханства, начиная с имперского периода, продолжая в рамках Советского Союза и современного периода двусторонних отношений на основе дружественности и добрососедства. Вместе с тем, Казахстан и Россия активно взаимодействуют в условиях евразийской интеграции в рамках ЕАЭС.

Россия для Казахстана является важным экономическим партнером. Несмотря на геополитические изменения и санкционное давление товарооборот между двумя странами показывает положительную динамику.

По информации Бюро национальной статистики АСПИР РК товарооборот между Казахстаном и Россией по итогам 2022 года составил 26,1 млрд. долларов США, что на 6% больше, чем в предыдущем году (*в 2021 году – 24,6 млрд. долларов США*).

Экспорт из Казахстана увеличился за год на 24,2%, и составил 8,7 млрд. долларов США (*в 2021 году – 7 млрд. долларов США*). Импорт по итогам 2022 года из России в Казахстан остался практически на тех же значениях, что и в прошлом году и составил 17,3 млрд. долларов США, что меньше показателя предыдущего года на 1,7% (*в 2021 году – 17,6 млрд. долларов США*) [21, с. 2].

В советское время Казахстан был важной республикой в составе СССР и оказывал значительное влияние на советскую экономику. Казахстан также был транспортным и торговым узлом между Европой и Азией. Советское правительство вложило значительные средства в развитие инфраструктуры Казахстана, включая его транспортную и транзитную системы. Это включало строительство Транссибирской магистрали, которая соединила Россию с Казахстаном и другими государствами ЦА.

После обретения Казахстаном независимости Россия оставалась одним из его ближайших союзников и партнеров. Интересы России в Казахстане по-прежнему сосредоточены на транзите и транспортировке. Государство считается

важным транзитным маршрутом для российских товаров, особенно нефти и газа, которые транспортируются в Европу через Казахстан.

У России есть несколько стратегических интересов в Казахстане, особенно в области транзита и транспортных систем. Эти интересы сосредоточены вокруг поддержания и расширения транспортной инфраструктуры, позволяющей перемещать товары между двумя странами, а также обеспечивать безопасность этих транспортных маршрутов.

Одним из ключевых стратегических интересов России в Казахстане является развитие транзитных маршрутов, обеспечивающих поток товаров из ЦА через Казахстан в Россию и далее в другие пункты назначения в Европе и Азии. Этому способствует строительство железнодорожной, автомобильной и трубопроводной инфраструктуры, соединяющей две страны, а также заключение торговых соглашений и таможенных протоколов, облегчающих перемещение товаров через границы.

Помимо транзитных маршрутов, Россия также имеет стратегический интерес в развитии транспортных систем в Казахстане, особенно в нефтегазовом секторе. Являясь одним из ведущих мировых производителей нефти и газа, Казахстан является основным поставщиком в Россию, и две страны совместно работали над развитием трубопроводов и другой транспортной инфраструктуры, позволяющей перемещать эти ресурсы между двумя странами.

И Россия, и Казахстан полагаются друг на друга в транспортировке своего сырья в другие страны. Большая часть экспорта казахстанской нефти в Европу проходит через Россию по трубопроводам КТК (Каспийский трубопроводный консорциум) Атырау – Самара. Точно так же основной транспортный маршрут из Казахстана в Европу проходит через Россию. Кроме того, через территорию Казахстана проходят российские грузопотоки в Таджикистан и Кыргызстан через территорию Казахстана по железной дороге Западная Сибирь – Казахстан – Северный Кыргызстан – Южный Кыргызстан – Таджикистан [22, с. 36].

Участие в международных транспортно-транзитных инфраструктурных проектах – это еще одна выгодная сфера сотрудничества. В частности, подключение двух стран к сухопутным контейнерным перевозкам между Китаем и Европой.

Россия также принимает участие в проекте Западная Европа – Западный Китай. Из 8,5 тыс. км дороги более 2 тыс. км проходят по территории Российской Федерации. Некоторые участки маршрута завершены (*участок от Санкт-Петербурга до Москвы – скоростная автодорога «Нева», центральная кольцевая автодорога в Московской области*). В настоящее время работы со стороны Китая и Казахстана завершены, со стороны России реализуется проект по строительству автомобильной дороги Москва – Нижний Новгород – Казань. Автомагистраль протяженностью более 700 км, являющийся одним из самых масштабных дорожных проектов России [25].

В последние годы Казахстан и Россия активизировали сотрудничество в рамках ЕАБР. Две страны запустили ряд совместных проектов, направленных на развитие транспортной, энергетической и социальной инфраструктуры региона.

ЕАБР — многосторонний финансовый институт, созданный Россией и Казахстаном в январе 2006 года. Основная цель банка — содействие экономическому развитию и интеграции в евразийском регионе путем финансовой поддержки совместных проектов государств-членов.

В настоящее время при сотрудничестве с ЕАБР реализуется проект по расширению и модернизации Международного аэропорта города Алматы. Данный аэропорт позволяет обеспечить транспортировку до 64% пассажиров и более 84% грузов от общего количества перевозок воздушным транспортом. Развитие и модернизация инфраструктуры аэропорта послужит стимулом для экономического роста страны и процесса развития международной транспортно-логистической инфраструктуры. Также, ЕАБР был частично профинансирован проект БАКАД по системе ГЧП. Сумма финансирования составила 135 млн. долларов США. Общая стоимость проекта составляет 743 млн. долларов США (*были привлечены средства ЕАБР – 135 млн. долларов США, ЕБРР – 350 млн. долларов США, ИБР – 100 млн. долларов США*) БАКАД, протяженность которого составляет 66 км, является частью маршрута «Западная Европа – Западный Китай». Запуск проекта позволит обеспечить прохождение транзитного автомобильного транспорта за пределами города Алматы [26].

По информации ЕАБР в 2022 году банком было инвестировано проектов на сумму 1,2 млрд. долларов США. В 2023 году в приоритетные отрасли экономики страны планируется направить еще порядка 1,1 млрд. долларов США. Всего до 2026 года на реализацию проектов в Казахстане предусмотрено 3,8 млрд. долларов США. Среди приоритетных будут проекты, направленные на развитие транспортно-логистической инфраструктуры [27].

Сотрудничество между Казахстаном и Россией в рамках Евразийского банка развития сыграло значительную роль в содействии экономической интеграции и развитию в Евразийском регионе.

В целом, интересы России в транспортно-транзитной системе Казахстана коренятся в исторических связях и стратегических экономических интересах, особенно в транспортном и энергетическом секторах.

Таким образом, стратегические интересы России в Казахстане тесно связаны с развитием транспортной инфраструктуры, обеспечивающей эффективное и безопасное перемещение товаров и ресурсов между двумя странами. Поддерживая и расширяя эти инфраструктурные системы, Россия может использовать свое положение в качестве важного транзитного узла в регионе, а также обеспечивать доступ к жизненно важным ресурсам, которые предоставляет Казахстан.

Базовой основой сотрудничества Казахстана с ЕС является подписанное между Казахстаном и Европейским Союзом Соглашение о расширенном партнерстве и сотрудничестве между Республикой Казахстан и Европейским Союзом. Из 29 основных отраслей сотрудничества определен сектор транспорта. Обе стороны подтверждают намерение активного взаимодействия в области транспорта в целях содействия развитию устойчивых транспортных систем. А также привержены укреплению транспортных связей между РК и ЕС [28].

Казахстан является крупнейшей экономикой в Центральной Азии и важным торговым партнером ЕС. В 2022 году приток инвестиций из стран ЕС составил 8 млрд. долларов США и показал прирост на 10% по сравнению с предыдущим годом. Товарооборот между РК и ЕС по итогам 2022 года составил 41,8 млрд. долларов США, превысив показатели предыдущего года на 39% (*в 2021 году – 30 млрд. долларов США*) [21, с. 3].

Интересным представляется мнения американского эксперта по России и Евразии председателя Института Центральной Азии и Кавказа Фредерик Старра и его коллег Сванте Э. Корнелл и Никласа Норлинга касательно заинтересованности европейских стран в развитии транспортных связей с Казахстаном. Среди всех стран Центральной Азии Казахстан имеет, однозначно, больше преимуществ. Его географическое положение образует связующее звено между Китаем и Каспийским морем. Также Казахстан по сравнению с другими странами Центральной Азии имеет более углубленные предпосылки институционального сотрудничества с ЕС, о чем свидетельствует действующее Соглашение о партнерстве и сотрудничестве между ЕС и Казахстаном. Вместе с тем, Казахстан создает условия для развития бизнеса [8, с.7].

У Европейского Союза есть несколько интересов в Казахстане, связанных с транзитными и транспортными системами.

В условиях геополитических изменений ЕС заинтересован в диверсификации своих транспортных маршрутов, чтобы снизить свою зависимость от традиционных маршрутов через Россию. Географическое положение Казахстана делает его привлекательной транзитной страной для ЕС, связывающей ЦА, Китай и другие части Азии.

Энергетический фактор также очень важный для ЕС. Казахстан является крупным экспортером нефти и газа, и ЕС заинтересован в обеспечении надежных поставок энергии из различных источников. Роль Казахстана как транзитной страны имеет важное значение для стратегии энергетической безопасности ЕС.

ЕС заинтересован в улучшении связности между Европой и Азией путем создания инфраструктуры и расширения транспортных связей. Транспортная инфраструктура Казахстана, включая автомагистрали, железные дороги и воздушный транспорт, имеет решающее значение для успеха стратегии ЕС в области соединяемости.

Казахстан расположен на пересечении основных транспортных коридоров, в том числе Нового Шелкового пути и транспортного коридора Север-Юг. ЕС заинтересован в развитии и использовании этих коридоров для более быстрой и эффективной перевозки товаров между Европой и Азией.

ЕС поддерживает Казахстан в развитии его транспортной и логистической инфраструктуры, что принесет пользу обеим сторонам с точки зрения торговли и экономического роста.

ЕБРР активно участвует в финансировании инфраструктурных проектов Казахстана. Через механизмы ГЧП были реализованы проекты с ЕБРР в транспортном секторе. Одним из таких крупных проектов является проект по

строительству БАКАД. ЕБРР выделил финансирование на сумму 350 млн. долларов США. Также при участии ЕБРР в дорожной отрасли были реализованы 2 проекта в составе коридора «Западная Европа – Западный Китай», которые удачно реализованы и введены в эксплуатацию (*участки дорог Актобе – Мартук и Ташкент - Шымкент*).

ЕБРР с 2022 года начал проводить исследование по технической осуществимости и оценке международного маршрута ТМТМ. Это исследование очень важно для всех стран-участниц маршрута, так как позволит обеспечить оценку действующей инфраструктуры и дать рекомендации по развитию маршрута в части преодоления узких мест вдоль ТМТМ как в Казахстане, так и других стран вдоль данного коридора, таких как Азербайджан, Грузия и Турция.

В условиях геополитических потрясений для ЕС важно сформировать альтернативные маршруты доставки грузов из Азии в Европу и обратно. Особое значение для переориентации маршрутов является развитие и модернизация ТМТМ. Для ЕС данный маршрут представляет особый интерес в связи с возможностью использовать транспортный коридор, не зависящий от России.

Евросоюз заинтересован присоединиться к реализации проектов транспортной инфраструктуры в рамках своей принятой в декабре 2021 года внешнеполитической инициативы Global Gateway. Планируется реализация потенциальных проектов в области расширения железнодорожной сети, портовой и логистической инфраструктуры через механизмы ЕБРР и Европейского инвестиционного банка (ЕИБ) [29]. С одной стороны ЕС заинтересован в создании торгового сообщения между ЕС и ЦА в обход России, с другой стороны реализация инициативы Global Gateway является так называемой альтернативой китайской программе ОПОП. В целом, центральноазиатский регион для ЕС представляет геостратегическую важность.

В целом, инвестиции ЕС в транспортный сектор, транзит и логистику Казахстана направлены на улучшение сообщения между Европой и Центральной Азией и содействие экономическому развитию в регионе.

Таким образом, ЕС есть несколько интересов в Казахстане, связанных с транзитными и транспортными системами, включая диверсификацию маршрутов, транспортировку энергоносителей, экономическое сотрудничество, связность и развитие транзитных коридоров. Эти интересы тесно связаны с более широкими стратегическими целями ЕС по расширению торговли, экономическому росту и связям с Азией.

Очевидной видится заинтересованность Турции в развитии транспортной системы Казахстана. Исторически сложилось, что Казахстан с Турцией связывают тесные экономические и культурные связи. Турция является важным экономическим партнером для Казахстана.

Товарооборот Казахстана с Турцией по итогам 2022 года составил 6,3 млрд. долларов США, превысив показатели 2021 года на 53% (*в 2021 году – 4,1 млрд. долларов США*) [21, с. 4].

Одним из важных направлений сотрудничества двух стран является транспортная сфера. Казахстан не имеет выхода к морю и находится в

Центральной Азии, поэтому транспортная инфраструктура имеет первостепенное значение для его экспорта и импорта. Турция, с другой стороны, стратегически расположена на перекрестке Европы и Азии, что делает ее идеальным центром торговли и коммерции.

В транспортном секторе Турция стремится расширить свой доступ к огромным рынкам Китая и России, используя стратегическое положение Казахстана на перекрестке Европы и Азии. Турция уже тесно сотрудничает с Казахстаном в развитии новых транспортных коридоров, в том числе ТМТМ.

Турция рассматривает также Казахстан как потенциальный источник новых поставок энергоносителей для снижения своей зависимости от России.

Две страны подписали несколько соглашений и меморандумов о взаимопонимании для расширения своих транспортных связей. Одним из таких стало Межправительственное соглашение о международных комбинированных перевозках грузов между Казахстаном и Турцией, подписанное в рамках государственного визита Президента РК К.Токаева в Турцию в мае 2022 года.

Данное Соглашение будет способствовать увеличению грузопотоков железнодорожным и автомобильным транспортом через ТМТМ при эксплуатации железной дороги Баку – Тбили – Карс, портов Каспийского моря и МТК «Западная Европа – Западный Китай».

Турецкие инвесторы принимают активное участие в казахстанских проектах транспортной отрасли. Так, например, крупный турецкий холдинг Алсим Аларко и турецкая компания MAKYOL совместно с корейскими компаниями SK и Корея Экспрессвэй участвуют в проекте по строительству БАКАД.

Одним из масштабных транспортных проектов, направленных на развитие ТМТМ, является железная дорога Баку-Тбилиси-Карс, которая соединяет Турцию с Азербайджаном и Грузией, обеспечивая прямое сообщение между Европой и Азией. Ожидается, что железнодорожная линия будет перевозить товары между Турцией, Европой и Центральной Азией, способствуя развитию торговых и экономических связей.

Для Казахстана проект БТК имеет особое значение. Во-первых, реализация данного проекта позволит диверсифицировать транспортные маршруты. Казахстан – страна, не имеющая выхода к морю, которая в значительной степени зависит от транспортной инфраструктуры своих соседей для связи с мировым рынком. Проект БТК предлагает альтернативный транспортный маршрут в обход России, снижая зависимость Казахстана от северного транзитного коридора. Во-вторых, проект БТК обеспечивает Казахстану прямой железнодорожный доступ в Турцию и за ее пределы, открывая возможности для расширения торговли с Европой, Ближним Востоком и другими странами. Проект потенциально может увеличить казахстанский экспорт нефти, газа, полезных ископаемых и сельскохозяйственной продукции. В-третьих, проект БТК представляет собой совместную инициативу Азербайджана, Грузии и Турции, которая укрепляет региональное сотрудничество и интеграцию, предоставляя Казахстану возможности

сотрудничать со своими соседями по различным экономическим и политическим вопросам.

Таким образом, Казахстан и Турция имеют взаимовыгодный интерес к развитию двустороннего сотрудничества в транспортной отрасли. Интересы Турции в Казахстане в первую очередь обусловлены геополитическими соображениями и соображениями энергетической безопасности.

В целом, интересы внешних игроков в транзитно-транспортной системе Казахстана формируются их экономическими и стратегическими целями в регионе. Расположение Казахстана на пересечении нескольких основных торговых путей делает его важной страной транзита, и внешние игроки заинтересованы в развитии его транспортной инфраструктуры для содействия торговле и инвестициям.

2 КАЗАХСТАН В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

2.1 Участие Казахстана в международном транспортном коридоре «Север - Юг»

Транспортный коридор «Север – Юг» является одним из альтернативных маршрутов для российского экспорта. Данный коридор проходит транзитом через территорию Казахстана, с выходом на рынки Индии, Пакистана и стран Персидского Залива через Иран и иранский порт Бендер-Аббас.

МТК «Север-Юг» является мультимодальным маршрутом для транспортировки пассажиров и грузов. Его протяженность от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Индия) 7200 км. Восточная часть коридора проходит через железнодорожный маршрут Казахстан (*станция Болашак*) – Туркменистан – Иран.

В текущей политико-экономической ситуации порт Бендер-Аббас (*Персидский залив*) может стать воротами в густонаселённую и развивающуюся юго-восточную Азию, поскольку является портом, который можно использовать для сообщений, как альтернативный маршрут в обход Суэцкого канала или обхода вокруг Африки, а также Средиземного моря и Европы. При этом существуют потенциальные направления движения грузов через этот порт в: Кувейт, Бахрейн, Катар, ОАЭ, Пакистан, Индия, Шри-Ланка, Малайзия, Индонезия, Сингапур, Шанхай (*порт в Сингапуре является ключом к огромным потокам грузов по всей планете*).

Соглашение о международном транспортном коридоре «Север-Юг» было подписано в 2000 году Россией, Индией и Ираном. Впоследствии к маршруту присоединились еще 11 стран. Республика Казахстана присоединилась к Соглашению в 2003 году. Ввиду таких факторов, как постпандемийное восстановление логистических цепочек, а также геополитические изменения, потенциал маршрута в ближайшее время будет раскрываться и коридор станет максимально востребован.

На сегодняшний день МТК «Север-Юг» – это совокупность транзитных сухопутных, морских и транскаспийских паромных магистралей через Иран, Азербайджан и Россию.

Транскаспийский маршрут: Санкт-Петербург (Балтийское море) – Астрахань (Каспий) – порт Бендер-Амирабад (Каспий) – порт Бендер-Аббас (Персидский залив) – Мумбаи (Навашева).

Западный железнодорожный маршрут: «Россия – Азербайджан – Иран – Пакистан – Индия», сообщение через погранпереходы Самур (РФ)/Ялама (АР) – Астара (АР) – Решта (Иран).

Восточный железнодорожный маршрут: «Россия – Казахстан – Туркменистан – Иран – Пакистан – Индия». Данный коридор до этого времени функционировал не на полную мощь ввиду западных санкций в отношении

Ирана, а также сложной политики Туркменистана (*перевалка грузов на границе Ирана*).

Однако ввиду геополитической ситуации Россия прорабатывает возможности развития альтернативных маршрутов для транспортной связи с Азией. В этой связи, данный маршрут получил новый импульс к развитию.

МТК «Север-Юг» имеет ряд преимуществ перед другими транспортными коридорами.

Это более короткий маршрут по сравнению с другими транспортными коридорами. Он сокращает расстояние между Индией и Россией примерно на 40% по сравнению с существующим маршрутом через Суэцкий канал.

Время транзита грузов по МТК «Север-Юг» намного быстрее, чем по другим транспортным коридорам. Ожидается, что МТК «Север-Юг» сократит время транзита примерно на 50% по сравнению с существующим маршрутом через Суэцкий канал. Так, период доставки груза из Индии (Мумбаи) через порты Санкт-Петербург или Новороссийск по маршруту через Суэцкий канал занимает от 20 до 45 дней. В то время как период доставки по альтернативному маршруту «Север-Юг» может занимать от 15 до 24 дней. Кроме того, использование маршрута восточной ветки коридора, проходящего через Казахстан и Туркменистан, может сократить сроки доставки до 15–18 дней. Данный маршрут стал короче после ввода в эксплуатацию железнодорожного участка Астара-Решт в Иране. Необходимо отметить, что сокращение времени доставки имеет решающее значение для многих товаров, таких как продукты питания, текстиль, бытовая техника и электроника [7, с. 3].

Данный маршрут открывает доступ к новым рынкам в Центральной Азии, на Кавказе и в Европе. Это открывает новые возможности для торговли и инвестиций.

Также немаловажным является то, что развитие маршрута, увеличение грузопотока и спроса на транзит способствует развитию соответствующей инфраструктуры всех стран-участниц маршрута вдоль коридора. Это приносит пользу странам коридора, создавая новые рабочие места и стимулируя экономический рост.

МТК «Север-Юг» имеет стратегическое значение для Индии, России и Ирана. Это укрепляет их геополитическое положение и снижает зависимость от традиционных морских путей.

В целом, МТК «Север-Юг» предлагает более быстрый, дешевый и более стратегический вариант транспортировки по сравнению с другими коридорами, что делает его привлекательным выбором для стран, стремящихся расширить свои торговые и инвестиционные возможности.

В то же время имеется ряд проблем, связанных с транспортировкой грузов по маршруту «Север-Юг».

В силу обстоятельств порт Бендер-Аббас находится под санкциями и стоит под запретом для захода контейнерных судов у международных морских линий. Несмотря на санкции, Иран использует контейнерный флот, как под своим флагом, так и привлекает сторонние суда под оффшорными флагами для

поддержания активного движения грузов на вход и на выход (*активность порта прослеживается по открытым морским сервисам*).

Пропускная способность астраханского порта «Оля» (*Каспий*) заявлена на уровне 8 млн. тонн в год (*при балансе экспорта/импорта составляет около 5 млн. тонн в год*). Однако ведется работа по строительству двух грузовых районов вблизи порта, что позволит в будущем увеличить пропускную способность до 26 млн. тонн в год. В настоящее время идет строительство 1-го грузового района порта, включающего 7 терминалов. Проект планируется закончить к 2025 году. Пропускная способность 1 грузового района будет до 8 млн. тонн в год, 2 грузового района – до 26 млн. тонн в год [30].

При этом, пропускная способность порта «Бендер-Амирабад» (*Каспий*) в настоящее время составляет – 5 млн. тонн в год, при положительном раскладе после модернизации инфраструктуры также сможет обеспечить пропускную способность в 10 млн. тонн в год.

Вместе с тем, с началом специальной военной операции в Украине поток грузов по транскаспийскому направлению также сократился.

Так, показатели свидетельствуют, что развитие морского коридора с перевалками в Каспийском море через г. Астрахань (*порт Оля, Каспий*) и порт Бендер-Амирабаде (*Иран, Каспий*) могут уступать действующему коридору «Россия – Казахстан – Туркменистан – Иран – Пакистан – Индия».

С учетом показателей пропускной способности, необходимости двойной перевалки грузов в обоих портах (*что негативно скажется на скорости потока*), а также невысокой скорости движения судов по Каспию (*в среднем 4,5-6 узлов*) использование сухопутного железнодорожного коридора представляется более перспективным, особенно по уже существующему восточному железнодорожному маршруту.

Предполагается, что после ряда модернизаций портовой инфраструктуры с обеих сторон (*РФ/Иран*) ситуация может измениться в положительную сторону, однако по-прежнему будет существовать проблема наличия контейнеровозов (*малое количество которых свидетельствует о преобладании насыпных грузов*), паромов, имеющих способность перевозить поезда без перевалки. По оценкам российских экспертов, даже с учетом модернизации пропускная способность обоих портов будет в полтора раза ниже железнодорожной мощности.

Казахстан имеет все возможности для обеспечения перевозок по данному маршруту, как через морские порты «Актау» и «Курык» далее в иранские порты на Каспийском море Анзали и Амирабад, так и по основному сухопутному маршруту через пограничный переход с Туркменистаном - Болашак.

Кроме того, предлагается рассмотреть вопросы организации и развития транзитной перевозки контейнеров по маршруту Индия/страны Персидского залива – Иран – Казахстан – Средняя Азия/Россия и обратно через порт Актау. Для обеспечения загруженности данного маршрута существуют потенциальные грузы из Индии в направлении Казахстана, России и Средней Азии, такие как чай, текстиль, лекарства и т.д.

Одним из перспективных направлений МТК «Север-Юг» является его восточная ветка железнодорожный участок «Казахстан-Туркменистан-Иран» через станцию Болашак.

В 2022 году по сухопутному маршруту «Казахстан-Туркменистан-Иран» перевезено 129,9 тыс.тонн, что почти в 10 раз больше чем за 2021 год (13,5 тыс.тонн), а также 170 контейнеров ДФЭ (в 2021 году перевозки не было).

Вышеуказанные показатели говорят об увеличении спроса логистических компаний по данному маршруту.

Начало международного проекта положено в 2007 году, когда Главами государств Казахстана, Туркменистана и Ирана во время Саммита Глав прикаспийских государств была подписана Совместная Декларация о реализации проекта.

Строительство данной магистрали позволило повысить транзитно-транспортный потенциал с выходом к странам Персидского залива и рассматривается в качестве одного из важных участков транзитного коридора «Север-Юг», который сокращает расстояние перевозок на 600 км.

3 декабря 2014 года в Туркменистане Главами государств Казахстана, Туркменистана и Ирана открыта трехсторонняя железнодорожная линия.

Общая протяженность данной железнодорожной линии составляет 677 км.

В целях привлечения грузопотоков по железнодорожной магистрали «Казахстан-Туркменистан-Иран» установлены на паритетной основе специальные тарифные условия на транзитные контейнерные перевозки в направлении Китай – Иран и обратно через пограничную станцию Болашак.

При налаженной работе, пропускная способность иранских железнодорожных погранпереходов Инчебурун и Серахс составляет 10 млн. тонн.

При этом свободная мощность станций Инчебурун и Серахс порядка 6 млн. тонн в год.

Наряду с этим, в данном направлении имеются инфраструктурные ограничения, в частности нехватка локомотивной тяги по территории Туркменистана, отсутствие возможности перегруза на границе Туркменистана с Ираном (ст. Этрек/Инче-Бурун).

Запуск контейнерных поездов

Через коридор «Казахстан-Туркменистан-Иран» организованы контейнерные поезда:

- Казахстан (ст.Павлодар) – Турция (порт Пайяс);
- Россия (ст.Чехов) – Индия (порт Нава-Шева);
- Индия (порт Нава-Шева) – Россия (Москва);
- Китай – Иран (Джольфа);
- Китай – Иран/Турция.

Несмотря на вышеуказанные документы, в настоящее время по территории Туркменистана по маршруту Казахстан-Туркменистан-Иран отсутствуют конкурентоспособные тарифные условия, что негативно сказывается на развитии маршрута.

С целью увеличения привлекательности железнодорожного маршрута через Казахстан, представляется целесообразным решить вопрос изменения крупных тарифов на перевозки и транспортировку грузов в сторону снижения.

По информации Министерства индустрии и инфраструктурного развития РК на 2021 год железнодорожный тариф на территории Казахстана для перевозки 40-футовых груженых универсальных контейнеров на частных вагонах в составе контейнерных поездов по маршруту Китай-Казахстан-Туркменистан-Иран на транзитном участке Достык/Алтынколь (Китай) – Болашак (Туркменистан) составила 0,15 долларов США за 1 контейнер/км, и 0,10 долларов США за 1 контейнер/км на возврат порожних контейнеров.

Железнодорожный тариф на территории Туркменистана для перевозки 40-футовых груженых универсальных контейнеров по маршруту Китай-Казахстан-Туркменистан-Иран на транзитном участке Серхетяка (Туркменистан) – Акяйла (Иран) составил 0,78 долларов США за 1 контейнер/км, и 0,76 долларов США за 1 контейнер/км на возврат порожних контейнеров.

То есть превышение тарифов со стороны Туркменистана почти в 5 раз.

Для развития коридора «Север-Юг» странами-участницами принимаются синхронные мероприятия по улучшению инфраструктуры и терминальных мощностей, увеличению подвижного состава, снятию административных барьеров и созданию благоприятных условий для перевозчиков.

В целях развития маршрута казахстанской стороной инициирован проект Дорожной карты России, Казахстана, Туркменистана и Ирана по развитию данного маршрута до 2025 года. Проект дорожной карты предусматривает мероприятия по улучшению логистического сервиса, реализации единой тарифной политики и инфраструктурному развитию. Реализация данного документа к 2025 году позволит увеличить пропускную способность коридора до 10 млн. тонн в год. В настоящее время проект документа направлен в транспортные ведомства России, Туркменистана и Ирана.

Конкурентным для казахстанской восточной ветки маршрута представляется развитие западной ветки маршрута Решт (*Иран*) – Астара (*Азербайджан*).

В сентябре 2022 г. Россией, Азербайджаном и Ираном подписано Соглашение о развитии коридора (*завершение строительства 167 км железнодорожного участка Решт-Астара – к 2024 году*). По Ирану перевозки осуществляются автотранспортом до азербайджанской станции Астара. Данный проект позволит соединить железные дороги РФ, Азербайджана и Ирана. Потенциал маршрута оценивается в 5 - 15 млн. тонн в год.

В этой связи, в ближайшей перспективе необходимо принять необходимые меры по привлекательности действующего маршрута, проходящего через территорию Казахстана. Необходимо, чтобы большую часть объемов грузопотока проходил именно через восточную ветку маршрута «Казахстан-Туркменистан-Иран». Необходима дальнейшая совместная работа по улучшению инфраструктуры маршрута, устранению «узких мест» и формированию привлекательной тарифной политики.

Казахстанская сторона заинтересована в увеличении транзитного потенциала по проходящему по ее территории коридора «Север - Юг».

В настоящее время Казахстаном активно принимаются меры по развитию отечественной транспортной инфраструктуры.

В частности, ведутся работы по строительству железнодорожной инфраструктуры, наращиванию портовых мощностей и торгового флота.

Казахстанские компании также проявляют заинтересованность своего присутствия в терминальных активах портов Ирана на Каспийском море и Персидском заливе.

В свете текущей ситуации необходимо совместное решение задач по развитию транзитного потенциала и обеспечению транспортным сообщением рынки России и стран Персидского залива и Индии.

2.2 Деятельность Казахстана в Транскаспийском международном транспортном маршруте

Ввиду нарушения логистических цепочек поставок и разрыва традиционных коридоров всё большую актуальность приобретает Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ).

Стартом инициативы создания ТМТМ послужила объявленная Китаем в 2013 году программа «Один пояс – Один путь». Возрождение «Великого Шелкового пути» способствовало развитию транзитного потенциала центрального-азиатского региона и необходимостью построения новых конкурентоспособных транспортных маршрутов.

Изначально идею создания ТМТМ для транзита перевозок из КНР в Европу инициировали Казахстан, Азербайджан и Грузия. 7 ноября 2013 года в рамках II Международного транспортно-логистического бизнес-форума «Новый Шелковый путь» в г. Астана руководителями железнодорожных ведомств Казахстана, Азербайджана и Грузии было подписано Соглашение об учреждении Координационного комитета по развитию ТМТМ.

Была утверждена технология взаимодействия между транспортными компаниями по пропуску контейнерных поездов сообщением Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузия – Турция с участием железнодорожного и морского транспорта в прямом международном железнодорожно-паромном сообщении [31].

ТМТМ проходит через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее в страны Европы.

Грузовой поезд, проходящий через Средний коридор, доставляет грузы в Европу из Китая в среднем за 20-25 дней, что примерно в два раза быстрее, чем морским путем.

Страны-участницы ТМТМ уделяют большое внимание развитию потенциала данного транспортного коридора. Вопросы транзита и логистики всегда включены в основную повестку дня практически всех переговоров государств на высшем и высоком уровнях.

Был проведен анализ переговоров руководства стран участников ТМТМ за последнюю половину 2022 года. По итогам проведенного анализа было определено, что в каждом совместном заявлении Глав государств или выступлениях в ходе двусторонних встреч отражены особая заинтересованность и необходимость в развитии данного маршрута.

Для Китая, как основного экспортера продукции в Европу, важным является удобный и стабильный транспортный маршрут через центрально-азиатский регион. Маршрут через Средний коридор видится одним из актуальных и перспективных.

Интерес Китая к Среднему коридору обусловлен его стремлением расширить свое влияние в Евразии и укрепить экономические связи со странами региона. Этот маршрут представляет собой альтернативу традиционным

морским перевозкам и рассматривается как важная часть китайской инициативы «Один пояс – один путь».

В рамках государственного визита Председателя Китайской Народной Республики Си Цзиньпин в Казахстан 14 сентября 2022 года одним из приоритетных вопросов на повестке дня был пункт касательно перспектив наращивания сотрудничества в транспортно-логистической сфере.

В Совместном заявлении Глав государств стороны выступают за дальнейшую совместную реализацию инициатив по формированию «зеленых» коридоров и Цифрового Шелкового пути, а также за углубление практического сотрудничества в области железнодорожных перевозок по маршруту Китай-Европа и ТМТМ [32].

В целом, средний коридор является важнейшей составляющей стратегических интересов Китая в Евразии. Через ТМТМ и связанные с ним проекты Китай стремится расширить свое экономическое и политическое влияние в регионе и укрепить связи со своими соседями.

Особую значимость развитию транспортного сотрудничества также придает Турецкая Республика. В Совместном заявлении Президентов Казахстана и Турции, подписанным в ходе государственного визита Президента Турецкой Республики Реджеп Тайип Эрдогана в Казахстан 12-13 октября 2022 года, один из приоритетных пунктов стратегического партнерства посвящен транспортной сфере.

Приветствуя увеличение грузоперевозок по Транскаспийскому среднему коридору Восток-Запад, Стороны договорились о дальнейшем развитии сотрудничества в сфере транспорта и логистики. Отмечена важность усиления координации между соответствующими учреждениями для эффективного использования Транскаспийского маршрута и новой ветки Баку-Тбилиси-Карс [33].

Турция была решительным сторонником Среднего коридора, транспортного и торгового маршрута, который соединяет Азию с Европой через Турцию и Кавказ. Этот коридор приобрел значение в связи с увеличением объемов торговли между Азией и Европой и его способностью обходить Россию, что обеспечивает альтернативу традиционному маршруту Шелкового пути.

Для Азербайджана, как одного из инициаторов создания ТМТМ, развитие данного маршрута имеет стратегическое значение.

В ходе официального визита Президента Республики Казахстан Касым-Жомарт Токаева в Азербайджан 24 августа 2022 года в рамках двусторонних переговоров стороны выразили особую важность укрепления транзитно-транспортного сотрудничества.

Президент Азербайджана Ильхам Алиев подчеркнул о больших планах по развитию транспортно-логистической инфраструктуры, о необходимости увеличения объемов грузопотока и транзитного потенциала двух стран [34].

В рамках двусторонней встречи Президента Касым-Жомарт Токаева с Президентом Азербайджана Ильхамом Алиевым в ходе VI саммита Сопредседания по взаимодействию и мерам доверия в Азии 13 октября 2022 года стороны снова

подтвердили приверженность к укреплению взаимодействия в развитии транспортного маршрута Среднего коридора.

Президент Республики Казахстан Касым-Жомарт Токаев подчеркнул о заинтересованности казахстанской стороны в совместной работе по развитию потенциала Среднего коридора.

Азербайджан рассматривает Средний коридор как важнейший торговый и транспортный маршрут, который соединит Европу с Азией. Азербайджан заинтересован в развитии коридора, поскольку он укрепит положение страны в качестве транзитного узла и уменьшит ее зависимость от России в экспорте энергоресурсов. Более того, коридор создаст новые торговые возможности для Азербайджана, облегчив перемещение товаров между Европой и Азией. Азербайджан проявляет значительный интерес к проекту Среднего коридора, поскольку он соответствует его экономическим и стратегическим приоритетам. Азербайджан поддерживает инициативы по развитию коридора ТМТМ и уже вложил значительные средства в его развитие.

27 июля 2022 года в ходе встречи Президента Республики Казахстан Касым-Жомарт Токаева с Премьер-Министром Грузии Ираклием Гарибашвили в ходе официального его визита в Казахстан стороны подчеркнули, что являются партнерами по ТМТМ, играющему важную роль в укреплении связей между странами региона [35].

Таким образом, исходя из Совместных заявлений и официальных выступлений глав государств стран-участниц ТМТМ в рамках переговоров на высшем и высоком уровнях за 2022 год, можно сделать выводы об особом внимании к перспективам развития Среднего коридора, о важности наращивания объемов грузопотока и об увеличении транзитного потенциала стран-участниц маршрута.

Вместе с тем, в условиях санкций Западных стран в отношении России, возникла необходимость переориентации транспортных маршрутов для перевалки грузов.

На сегодняшний день Средний коридор, проходящий через морские порты Казахстана Актау и Курык является основным альтернативным маршрутом для транспортировки груза из Китая в Европу.

Казахстан, находясь в центре Евразии, имеет перспективы стать региональным транзитно-логистическим хабом.

Реагируя на глобальную конъюнктуру сближения Азии и Европы, РК и КНР сфокусировались на транспортно-логистическом взаимодействии и промышленной кооперации. Усилиями двух стран сформированы контуры грандиозной транзитной схемы, где два континента и три океана соединены через Китай и Казахстан. Благодаря сотрудничеству с КНР – РК получил выход к морю и стал одним из важнейших логистических центров Евразии, содействующих развитию быстрых континентальных цепочек поставок и торговли между Востоком и Западом [36].

Казахстан и Китай будут продолжать диверсификацию транзитно-транспортных маршрутов и внедрение интегрированных логистических

решений, в том числе через запуск новых сухопутных коридоров. Ранее на саммите «Центральная Азия – Китай» в январе 2022 года Президент РК Касым-Жомарт Токаев заявил о том, что со своей стороны Казахстан до 2025 года планирует инвестировать на эти цели 20 млрд долл. США. Развитие инфраструктуры расширит транзитные потоки из Китая, а также удовлетворит растущие потребности стран региона [36, с.337].

Казахстан играет решающую роль в развитии ТМТМ, который призван соединить Европу с Азией через Каспийское море. Казахстан является страной транзита, которая связывает восточную и западную части региона, и он вложил значительные средства в развитие своей транспортной инфраструктуры для облегчения трансграничной торговли и транзита.

В условиях геополитических потрясений и экономической изоляции России возникла необходимость в развитии альтернативных грузовых маршрутов.

Ранее большая часть грузопотока между Китаем и Европой транспортировалось по Северному коридору через Россию.

Сегодня же значение Среднего коридора существенно выросло в связи с углубляющейся экономической изоляцией России.

Поскольку международные перевозчики все чаще ищут альтернативы Северному коридору, спрос на перевозки по Среднему коридору стремительно растет. И этот спрос растет не только со стороны китайских экспортеров, но и со стороны европейских стран.

15 июня 2022 года в городе Брюссель (Бельгия) казахстанской стороной был организован круглый стол на тему: «Транзитно-транспортное сотрудничество между Казахстаном и Европейским Союзом: развитие Транскаспийского международного транзитного маршрута».

В мероприятии со стороны европейских стран приняли участие представители комитета по транспорту и туризму Европарламента, высокопоставленные представители Европейской службы внешних действий, представители 80 компаний из 18 стран мира. Данное мероприятие вызвало огромный интерес среди представителей компаний и бизнеса, которые заинтересованы в поставках продукции через альтернативный маршрут ТМТМ из Азии в Европу и обратно. Участники мероприятия отметили, что укрепление транспортного сотрудничества является базовым элементом расширения связей Казахстана с Евросоюзом [37].

Вместе с тем, согласно заявлению главы представительства ЕБРР в Казахстане Хусейн Озхана от 25 июля 2022 года ЕБРР планирует инвестировать около 105 млн. долл. США в национального железнодорожного оператора «Казакстан темир жолы» в части реструктуризации своего баланса и реорганизации транзитных грузовых перевозок. Хусейн Озхан отметил о заинтересованности ЕБРР в развитии Среднего коридора поскольку данный коридор представляется наиболее реалистичным альтернативным маршрутом для железнодорожных грузоперевозок из Китая в Европу и обратно.

«Мы также вносим вклад в улучшение региональных и международных связей и безопасности торговли, поскольку Средний коридор предлагает одну из немногих реалистичных альтернатив для железнодорожных грузоперевозок Китай–Европа», — отметил глава представительства ЕБРР в Казахстане Хусейн Озхан [38].

Текущая пропускная способность маршрута ТМТМ составляет 6 млн. тонн в год и 80 тыс. ДФЭ.

По итогам 2022 года через морские порты Актау и Курык по ТМТМ перевезено порядка 1,6 млн. тонн грузов, что в 2 раза превысило показатели прошлого года (*в 2021 году – 840 тыс. тонн*).

Объем контейнерных перевозок составил 33 тысяч контейнеров ДФЭ, что на 33% больше в сравнении с 2021 годом [39].

Динамика перевозок по маршруту резко выросла с февраля 2022 года, когда были нарушены традиционные логистические цепочки.

В 2023 году планируется доведение объема грузоперевозок по маршруту до 2 млн. тонн, в том числе 45 тыс. ДФЭ.

Повышение грузопотока через маршрут выявило некоторые проблемы, так называемые «узкие места». С целью наращивания потенциала ТМТМ, а также устранения «узких» мест на маршруте в ноябре 2022 года транспортными ведомствами стран-участниц ТМТМ были подписаны Дорожные карты по синхронному устранению «узких» мест на ТМТМ по территориям Казахстана, Азербайджана, Турции и Грузии.

25 ноября 2022 года в г. Актау проведена встреча Министров иностранных дел и транспорта Казахстана, Азербайджана, Грузии и Турции, где подписана «Трехсторонняя дорожная карта между Казахстаном, Азербайджаном и Турцией» и «Двусторонняя дорожная карта между Казахстаном и Грузией».

Дорожными картами предусмотрены мероприятия по улучшению инфраструктуры и терминальных мощностей, расширению портовых мощностей, увеличению подвижного состава, снятию административных барьеров и созданию благоприятных условий для перевозчиков, которые позволят к 2025 году увеличить пропускную способность ТМТМ до 10 млн. тонн в год.

В целом, по казахстанским проектам в рамках трехсторонней Дорожной карты планируется привлечь инвестиции свыше миллиарда долларов.

Страны Центральной Азии понимают необходимость развития транспортной инфраструктуры в целях расширения транзитного потенциала региона.

По прогнозам Всемирного банка дальнейшее развитие транспортных коммуникаций в Центральной Азии может обеспечить дополнительный рост ВВП пяти республик до 15% [40].

Над увеличением привлекательности данного маршрута работу проводит Международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут».

В марте 2022 года Казахстан, Грузия, Азербайджан и Турция подписали декларацию «О Транскаспийском коридоре Восток — Запад», которая включает основные направления по укреплению транзитного потенциала стран-участниц проекта.

Железнодорожные ведомства Казахстана, Азербайджана, Грузии, и Турции в ближайшей перспективе планируют создать совместное предприятие Middle Corridor («Средний коридор»).

Данное предприятие планируется создать между железнодорожными администрациями Казахстана, Азербайджана и Грузии, которое будет консолидировать тарифные условия и способствовать увеличению объемов перевозок по маршруту ТМТМ.

В рамках ТМТМ планируется объединить международный коридор Север — Юг с портами Каспийского моря, расширив коридор в Иран и арабские страны вдоль Персидского залива, Восточной Африки и Индии [41].

Вместе с тем, в случае реализации азербайджанской и турецкой инициативы по строительству Зангезурского коридора через территорию Армении (Зангезура), ожидается увеличение транзитного потенциала ТМТМ. Открытие данного коридора будет способствовать новым геополитическим возможностям по маршруту Китай – Черное море. В итоге Зангезурский коридор станет второй (*после «Баку-Тбилиси-Карс»*) транспортной артерией глобальных грузоперевозок в направлении «Восток-Запад» через Южный Кавказ. Запуск коридора позволит расширить возможности поставок товаров и сделает маршрут ТМТМ более привлекательным для доставки грузов из Китая в Европу и обратно. [42].

В целях увеличения пропускной способности, а также объема перевозок казахстанских грузов и транзита из Китая в Европу Казахстаном проводится работа по реализации необходимых инфраструктурных проектов.

В 2022 году начато строительство вторых путей на участке «Достык-Мойынты» (*протяженность участка 836 км*). Реализация данного проекта позволит увеличить объем транзитных перевозок между КНР и Европой, пропускную способность участка до 5 раз и повысить скорость перевозки до 1500 км/сутки (*с 800 км/сутки*).

Проводится работа по реализации проекта по строительству обводной железнодорожной линии станции Алматы (*протяженность участка 74 км*). Реализация проекта позволит разгрузить Алматинский узел на 40% и сократить время доставки грузов до 24 часов.

Морской порт Актау и паромный комплекс порт Курык включены в сеть международных транспортных коридоров. Мощность казахстанского логистического узла составляет 21 млн. тонн в год.

Для увеличения грузопотока и контейнерных перевозок по ТМТМ в порту Актау к 2025 году планируется создать контейнерный хаб, провести работы по реконструкции причала, дноуглубление акватории порта, обновлении парка перегрузочной техники.

Для развития портовой инфраструктуры в порту Курык до 2025 года

планируется реализация строительства морского терминала «Саржа», зернового терминала и до 2027 года строительство причала с проведением дноуглубительных работ, а также морских паромов с привлечением иностранных инвестиций.

Также в рамках расширения торгового флота Национальный морской перевозчик Казмортрансфлот планируется до 2030 года строительство танкерного и паромного флота.

На данный момент перевозка грузов по маршруту Алтынколь – порты Грузии осуществляется за 19-23 дней, что в 2-3 раза быстрее, чем было летом 2022 года. По территории Казахстана срок перевозок сократился также в 2 раза с 12 до 6 дней. В течение 2023 года планируется сократить сроки доставки до 5 дней. Данные меры действительно окажут положительный эффект в части привлечения логистических компаний для транспортировки груза, так как время доставки играет большое значение в сфере логистики.

Вместе с вышеперечисленными мерами, Казахстан также инициировал предложение по подписанию соглашения между Казахстаном и Китаем по развитию ТМТМ. Проект соглашения предусматривает упрощение таможенных процедур и утверждение гарантированных объемов перевозок на ТМТМ. В настоящее время Министерство индустрии и инфраструктурного развития РК прорабатывает проект соглашения с китайской стороной [43].

Стоит отметить, что странами-участницами на заседаниях рабочих групп по развитию ТМТМ ежегодно рассматриваются и утверждаются благоприятные тарифные ставки на предстоящий фрахтовый год и являются обязательными для исполнения всеми операторами перевозок членов Ассоциации ТМТМ.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Транспортная система является одной из ключевых составляющих инфраструктуры Казахстана. Геополитический фактор и действующая транспортная инфраструктура являются одними из основных факторов развития транспортной системы Казахстана. Разработка инфраструктуры транспорта является одним из приоритетных направлений экономического развития Казахстана, особенно в нынешних условиях глобализации и интеграции в мировую экономику.

Казахстан имеет современную транспортную систему, включающую разветвленную сеть автомобильных и железных дорог, аэропортов и морских портов. Железнодорожный транспорт обеспечивает более половины всего грузооборота и перевозку большей части экспортных и транзитных грузов. Обладая географическим преимуществом и используя свою железнодорожную инфраструктуру в рамках транзитных коридоров, таких как МТК «Север – Юг» и ТМТМ, Казахстан имеет большие перспективы по становлению в качестве основного транзитно-логистического хаба на всей Евразии.

Одним из основных геополитических факторов, повлиявших на развитие транспортной системы Казахстана, является стратегическое положение страны на перекрестке путей Европы и Азии. Казахстан, соседствующий с Россией на севере, Китаем на востоке, Кыргызстаном, Туркменистаном и Узбекистаном на юге и Каспийским морем на западе, служит важным географическим звеном, связывающим Европу и Азию.

Вместе с тем, Казахстан придерживается геополитического баланса и поддерживает сбалансированную внешнюю политику между своими соседями Россией и Китаем, а также с Западом. Страна всегда была значительным игроком в регионе географически и политически.

Соседство с крупными державами и интересы крупных игроков естественным образом оказывают влияние на формирование направлений транспортной политики Казахстана.

Казахстан имеет протяженную границу с Россией, что делает его важным транзитным маршрутом для доставки российских товаров в другие части Центральной Азии и Китая. Россия сильно заинтересована в развитии транспортной системы Казахстана, особенно в энергетическом секторе, поскольку Казахстан является одним из крупнейших производителей нефти и газа в регионе.

Стратегическое положение Казахстана, связывающее Китай с Европой, делает его важным транзитным узлом для китайских товаров. Китай содействовал в развитии транспортной инфраструктуры Казахстана, в частности, в рамках инициативы «Один пояс – один путь», уделяя особое внимание строительству железных и автомобильных дорог, а также энергетических трубопроводов. Китай также рассматривает Казахстан как потенциального поставщика энергоресурсов, что имеет решающее значение для его экономического роста.

Страны Евросоюза также заинтересованы в развитии транспортной инфраструктуры Казахстана, особенно в улучшении связности и сокращении времени транзита. ЕС предоставляет финансовую и техническую помощь Казахстану для железнодорожных и автомобильных проектов через механизмы ЕБРР, а также проявляет заинтересованность в финансировании инфраструктурных транспортных проектов в рамках инициативы Global Gateway, в частности по маршруту ТМТМ. Кроме того, Казахстан также рассматривается как потенциальный поставщик энергоресурсов в Европу, что создает дополнительный стимул для интереса ЕС к транспортной системе страны.

Казахстан и Турция имеют прочные экономические связи, причем как для Казахстана Турция является важной страной транзита казахстанских товаров, так и для Турции Казахстан является важным связующим звеном с Азией.

Следует отметить, что сбалансированная внешняя политика Казахстана в отношении своих соседей и Запада помогла ему проложить путь, отвечающий его интересам и интересам региона. Придерживаясь внешнеполитического подхода, признающего свое геостратегическое значение, Казахстан продолжает демонстрировать свою приверженность экономическому росту и региональной стабильности.

Ввиду геополитических изменений Правительством РК в декабре 2022 года была принята Концепция развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года. При этом одним из приоритетов Концепции внешней политики Казахстана на 2020-2030 годы является развитие транспортно-транзитного потенциала страны и стремление занять лидирующую позицию в регионе в транспортно-транзитном потоке на магистральных путях «Восток – Запад» и «Север – Юг».

Сравнительный анализ указанных программных документов показывает, что идеи и принципы транспортной Концепции полностью соответствуют стратегическим целям внешнеполитического направления Казахстана и направлены на формирование и позиционирование страны в качестве крупного и основного транзитно-логистического хаба на Евразийском континенте.

Концепция развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года предусматривает модернизацию транспортной инфраструктуры, включая строительство и реконструкцию автомобильных, железных дорог и аэропортов, а также создание новых транспортных коридоров, связывающих Казахстан с Китаем, Европой и другими странами.

В документе также подчеркивается необходимость международного сотрудничества в транспортно-логистической сфере. Казахстан стремится укреплять свои партнерские отношения с соседними странами и другими ключевыми игроками в регионе, такими как Китай, Россия и ЕС, для развития трансграничной торговли и облегчения перемещения товаров и людей.

Как отмечено в Концепции внешней политики Казахстана страна стремится занять главенствующие позиции в евразийском регионе на транзитно-транспортных путях между Востоком и Западом, Севером и Югом.

Основными транспортными маршрутами в данных направлениях являются МТК «Север-Юг» и ТМТМ. Участие Казахстана в этих международных транспортных коридорах дает возможность аккумулировать большую часть транзитных грузопотоков через территорию страны.

Транспортный коридор «Север-Юг» в ближайшей перспективе сыграет решающую роль в формировании новой цепочки поставок. Коридор, идущий из Индии в Россию, соединит Южную Азию с Центральной Азией, Россией и Европой, проходя через Иран и Азербайджан. Ожидается, что коридор откроет новые торговые пути и предложит более быстрые, эффективные и экономичные способы перевозки товаров между различными регионами.

МТК «Север-Юг» облегчит перемещение товаров между странами-участницами, сократив время транзита и транспортные расходы. Он обеспечит альтернативный маршрут к существующим транспортным сетям, таким как Суэцкий канал и Средиземное море. Коридор также поможет диверсифицировать цепочки поставок, снизить зависимость от одного маршрута и снизить связанные с ним риски.

Применительно для Казахстана МТК «Север-Юг» будет привлекательным в случае подключения портов Курык и Актау в транзитный маршрут для перевозки контейнерных грузов, а также развития в рамках указанного проекта восточного железнодорожного маршрута «Казахстан-Туркменистан-Иран».

В связи с геополитическими изменениями с февраля 2022 года роль Транскаспийского коридора кардинально возросла. Главы основных государств-участников маршрута придают особое значение деятельности ТМТМ. Проанализировав совместные заявления глав государств-участников ТМТМ за последнюю половину 2022 года, определено, что в каждом совместном документе отмечается важность деятельности ТМТМ и необходимость укрепления сотрудничества в увеличении транзитного потенциала стран-участниц маршрута. Странами-участницами ТМТМ была проделана большая работа по увеличению мощностей и бесперебойной деятельности маршрута. Государства-участники проводят работу по модернизации и расширению транспортной инфраструктуры с привлечением инвестиций.

Между Казахстаном, Азербайджаном, Грузией и Турцией была достигнута договоренность о синхронном расширении пропускной способности на маршруте. Активно ведет свою работу Международная Ассоциация ТМТМ, объединяющая порядка 20 транспортных администраций и компаний. В 2023 году железнодорожными ведомствами Казахстана, Азербайджана, Грузии, и Турции планируется открытие совместного предприятия Middle Corridor, направленного на укрепление сотрудничества и увеличение транзитного потенциала стран вдоль коридора ТМТМ.

Казахстан играет решающую роль в развитии ТМТМ, который призван соединить Европу с Азией через Каспийское море. Казахстан является страной транзита, которая связывает восточную и западную части региона, и он вложил значительные средства в развитие своей транспортной инфраструктуры для облегчения трансграничной торговли и транзита.

В целях развития пропускной способности маршрута реализуется ряд крупных инфраструктурных проектов. Идет строительство вторых путей на участке «Достык-Мойынты», который в перспективе будет способствовать увеличению объема транзитных перевозок между Китаем и Европой. Ведется реализация проекта по строительству обводной железнодорожной линии станции Алматы с возможностью разгрузки Алматинского узла на 40% и сокращения время доставки грузов до 24 часов. Проводится также работа по модернизации морских портов Актау и Курык. К 2025 году в порту Актау планируется создать контейнерный хаб с соответствующим обновлением перегрузочной техники, инфраструктура которого позволит увеличить грузопотоки и контейнерные перевозки.

В целом, инвестиции Казахстана в его транспортную инфраструктуру и его стратегическое положение делают его ключевым игроком в развитии ТМТМ.

Согласно прогнозам, в случае успешного решения вопросов по модернизации и синхронизации пропускных пунктов стран, то в течение пяти лет пропускная способность ТМТМ вырастет до 15 млн. тонн и более в год, т.е. более, чем в 5 раз [44]. В транспортной Концепции Казахстан заявляет о достижении показателей пропускной способности ТМТМ до 20 млн. тонн в год к 2030 году [2, с. 37].

В заключение следует отметить важную роль Казахстана в наращивании транзитного потенциала всего евразийского пространства. Транспортная стратегия государства свидетельствует о намерении Казахстана занять главенствующую роль в транспортных потоках Евразии. Такие основные внешнеполитические аспекты, как геополитический фактор, влияние внешних игроков, участие Казахстана в системе международных транспортных коридоров, играют особую роль в формировании и реализации транспортной политики государства. Роль Казахстана в таких транспортных маршрутах, как МТК «Север-Юг» и ТМТМ будет только усиливаться. Реализуемые широкомасштабные проекты говорят о значимости развития транзитного потенциала страны. Правильно выстроенная транспортная стратегия с использованием инструментов транспортной дипломатии позволит Казахстану в ближайшей перспективе позиционировать страну в качестве основного евразийского транспортно-логистического хаба.

Таким образом в ходе исследования пришли к следующим рекомендациям.

В ходе исследования были изучены научные труды и публикации как отечественных экспертов и ученых, так и российских и зарубежных. Необходимо отметить, что в Европе и США вопросы развития транзита и международных транспортных магистралей, проходящих по территории Евразии, являются актуальными темами исследований стратегических институтов: Школа перспективных международных исследований им. Пола Х. Нитце Университета Джона Хопкинса; Центр стратегических и международных исследований США; Центр исследований в области безопасности в Цюрихе. Это показатель высокой заинтересованности западных стран в изучении данного аспекта.

Для формирования правильно выстроенной транспортной стратегии существует необходимость создания казахстанского Института исследований в области транспорта. Концепцией транспортно-логистического потенциала РК предусмотрено создание аналогичного института до 2030 года. Однако быстроменяющиеся геополитические реалии требуют скорейшей реализации данного вопроса. Наличие подведомственного научного центра при министерстве говорит о важности изучения вопросов транспорта и логистики для реализации стратегических целей страны.

Вместе с тем, совместно с научным институтом рассмотреть возможность выпуска аналитической литературы (журнала или другого печатного издания) с участием ученых, аналитиков и специалистов в области экономики и транспорта, освещающая вопросы текущего состояния и развития транзитно-логистического комплекса Казахстана и проблематику транспортной отрасли республики.

В целях увеличения уровня автоматизации административных процедур и уменьшения бюрократизации по маршруту ТМТМ, предлагается рассмотреть возможность подписания соответствующего совместного документа по формированию интегрированной системы цифрового транспортного коридора по аналогии с крупными мировыми платформами, такими как Европейская логистическая платформа (ELP) и информационная платформа по логистике и транзиту Китая LOGINK. В действующей транспортной Концепции РК отражен акцент на цифровизацию всех направлений транспортной системы Казахстана. Необходимо активно вести работу в данном направлении. То есть целью будет создание единой информационной системы для управления цепочками поставок. Выбрать регион и место на территории Казахстана для формирования интеграционной информационной платформы, где будет аккумулироваться все электронные данные по маршруту с использованием сервисов, возможно, на основе блокчейн технологий. Это позволит обмениваться транспортными электронными документами между участниками маршрутов, упростить таможенные процедуры и процедуры пересечения границ. В целом весь процесс станет прозрачным, ускоренным и удобным.

В целях своевременного нивелирования рисков для Казахстана как в части использования действующих транспортных маршрутов, так и влияния альтернативных маршрутов в обход страны, а также быстрого реагирования и принятия мер со стороны Казахстана, следует постоянно проводить мониторинг оперативных (разведывательных) данных касательно состояния, планов развития транспортной инфраструктуры соседних стран и проводимой ими работы по развитию обходных коридоров. В данном контексте представляется целесообразным привлечение казахстанских посольств и загранучреждений для сбора необходимых данных и подготовки аналитической информации касательно развития транспортного комплекса иностранных государств.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1 Выступление Касым-Жомарта Токаева на очередном заседании Высшего Евразийского экономического совета, г. Москва 25 мая 2023 года // Официальный сайт Президента Республики Казахстан // URL: <https://www.akorda.kz/ru/prezident-kazahstana-prinyal-uchastie-v-zasedanii-vysshego-evraziyskogo-ekonomicheskogo-soveta-254528>. Дата обращения: 27.05.2023
- 2 Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2022 года № 1116 «О Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года» // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». – URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2200001116>. Дата обращения: 17.01.2023
- 3 Указ Президента Республики Казахстан от 6 марта 2020 года № 280 «О Концепции внешней политики Республики Казахстан на 2020-2030 годы» // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». – URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/U2000000280>. Дата обращения: 18.01.2023
- 4 Доклад Союза международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан (КазАТО) «Определение рациональных схем транспортировки товара из Китайской Народной Республики в Казахстан и транзитом через Казахстан» // URL: <https://www.kazlogistics.kz/upload/iblock/6af/6af083d6fe4e6729e6edfb3580ba71c1.pdf>
- 5 Ионова Е. Транзитный потенциал Казахстана // Россия и новые государства Евразии. - 2014. - №1.- с. 68-73. URL: <https://www.imemo.ru/publications/periodical/RNSE/archive/2014/1/current-events-and-commentaries/transit-potential-of-kazakhstan>
- 6 Егоров В., Штоль В. Транспортные коридоры. Геополитические аспекты // Международная жизнь. – 2021. – Москва. – №9. – с. 20-33. URL: <https://interaffairs.ru/jauthor/material/2558?ysclid=lgktrwemkk274061317>
- 7 Evgeny Y. Vinokurov, Arman Ahunbaev, Alexander I. Zaboev, 2022. International North–South Transport Corridor: Boosting Russia’s “pivot to the South” and Trans-Eurasian connectivity. URL: <https://rujec.org/article/86617/list/1/>
- 8 Starr, S. F., Cornell S.E., Norling N. (2015). The EU and Central Asia: Developing Transport and Trade. Analytical Articles//URL:https://www.silkroadstudies.org/resources/pdf/SilkRoadPapers/2015_12_SRP_Transport.pdf
- 9 Daniel Runde Kazakhstan: The Buckle in One Belt One Road. Forbes, June 29, 2015 // URL:<http://www.forbes.com/forbes/welcome/>
- 10 Benno Zogg On the Belt, on the Road: China's Pivot to Eurasia. Center for Security Studies (CSS), ETH Zurich /Strategic Trends 2020 (pp.81-103) // URL:https://www.researchgate.net/publication/341287188_On_the_Belt_on_the_Road_China's_Pivot_to_Eurasia

11 Сотрудничество Казахстан-ЕС развивается по всем направлениям / Новостной портал BIZ MEDIA // URL: <https://bizmedia.kz/2023/03/13/sotrudnichestvo-kazahstan-es-razvivaetsya-po-vsem-napravleniyam/?ysclid=lgm596m5ef932106351>

12 A Study of the Asian Development Bank Institute. Connecting Central Asia with Economic Centers: Final report (2014) // URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/159307/adbi-connecting-central-asia-economic-centers-finalreport.pdf>

13 Основные показатели работы железнодорожного транспорта Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» // URL: <https://kazlogistics.kz/ru/research/7>

14 Выступление Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан Марата Карабаева на заседании Правительства Республики Казахстан от 11 января 2023 года // Центр деловой информации «Капитал» URL: <https://kapital.kz/economic/111993/tranzit-gruzov-cherez-territoriyu-kazahstana-vyros-za-god-na-12-6.html>

15 Информационно-аналитическая система Бюро Национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан // URL: <https://taldau.stat.gov.kz/kk/Search/SearchByKeyWord>. Дата обращения: 8.02.2023

16 Хэлфорд Маккиндер Географическая ось истории / Перевод В. Желнинова. – М.: AST Publishers, 2021 г. – 310 с.

17 Каплан Р. Месть географии. Что могут рассказать географические карты о грядущих конфликтах и битве против неизбежного / Роберт Каплан, перевод с англ. М. Котова. — М.: КоЛибри, Азбука-Аттикус, 2015. – 230 с.

18 Токаев К. Дипломатия Республики Казахстан. Астана: Елорда, 2001. – 552 с.

19 Транзит нефти из Казахстана через Баку в апреле увеличится многократно // Международное информационное агентство «KazInform» // URL: https://www.inform.kz/ru/tranzit-nefti-iz-kazahstana-cherez-baku-v-aprele-velichitsya-mnogokratno_a4050610. Дата обращения: 2.04.2023

20 Можарова В.В. Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития. Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2011. – 216 с.

21 Информационно-аналитическая система Бюро Национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан // URL: <https://new.stat.gov.kz/ru/industries/economy/foreign-market/spreadsheets/?year=&period=&name=19182>. Дата обращения: 17.03.2023

22 Султангалиева А. Казахстан и его соседи: возможности и ограничения. Институт мировой экономики и политики (ИМЭП) при Фонде Первого Президента Республики Казахстан. – Астана – Алматы, 2015. – 68 с.

23 Аналитическая информация Евразийского железнодорожного Альянса Eurasian Rail Alliance Index // Официальный сайт Eurasian Rail Alliance Index <https://index1520.com/news/kak-kazahstan-zarabatyvaet-na-proekte-odin-poyas-odin->

put/#:~:text=C%202013%20по%202020%20год,всех%20китайских%20инвестици
й%20в%20регион. Дата обращения 12.02.2023

24 Доклад ЕЭК «О создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь» // URL: https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/ede/Doklad-O-sozdanii-i-razvitiitransportnoy-infrastruktury-na-territoriyakh-gosudarstv-_chlenov-Evraziyskogo-ekonomicheskogo-soyuza.pdf

25 Стенограмма совещания Правительства РФ «О строительстве автодороги «Европа – Западный Китай» от 10.07.2020 г. // Официальный сайт Правительства России // URL: government.ru/news/40002/ Дата обращения: 11.02.2023

26 Информация ЕАБР по проекту «Строительство и эксплуатация Большой Алматинской автомобильной дороги» // URL: <https://eabr.org/lp/bakad/?ysclid=lgbqt8pzgm596842552>. Дата обращения: 21.03.2023

27 Информация ЕАБР по проекту «Расширение и модернизация Международного аэропорта Алматы» // Официальный сайт ЕАБР // URL: <https://eabr.org/projects/in-process/rasshirenie-i-modernizatsiya-mezhdunarodnogo-aerporta-almaty/?n=y>. Дата обращения: 22.03.2023

28 Закон Республики Казахстан от 25 марта 2016 года № 475-V ЗРК «О ратификации Соглашения о расширенном партнерстве и сотрудничестве между Республикой Казахстан и Европейским Союзом и его государствами-членами» // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». – URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1600000475>. Дата обращения: 18.01.2023

29 Кадомцев А. Новые планы ЕС в Центральной Азии // Журнал «Международная жизнь». – ноябрь 2022 г. // URL: <https://interaffairs.ru/news/show/38034?ysclid=li4wg2136b831682051>

30 Информация касательно мощности российского порта «Оля» // Официальный сайт морского торгового порта «Оля» // URL: <https://port-olya-maket.tilda.ws>. Дата обращения: 3.04.2023

31 Информация по ТМТМ // Официальный сайт Международной Ассоциации ТМТМ // URL: <https://www.middlecorridor.com/ru/ob-assotsiatsii/history>. Дата обращения: 18.02.2023

32 Информация по встрече Президента РК Касым-Жомарта Токаева с Председателем КНР Си Цзиньпином 14.09.2022 г. // Официальный сайт Президента Республики Казахстан // URL: <https://akorda.kz/ru/prezident-kasym-zhomart-tokaev-provel-vstrechu-s-predsdatelem-knr-si-czinpinom-1482656>. Дата обращения: 27.12.2022

33 Совместное заявление президента Республики Казахстан Касым-Жомарта Токаева и Президента Турецкой Республики Реджепа Тайипа Эрдогана по случаю 30-летия установления дипломатических отношений между Республикой Казахстан и Турецкой Республикой 13.10.2022 г. // Официальный

сайт Президента Республики Казахстан // URL: <https://www.akorda.kz/ru/sovместное-zayavlenie-prezidenta-respubliki-kazahstan-kasym-zhomarta-tokaeva-i-prezidenta-tureckoy-respubliki-redzhepa-tayipa-erdogana-po-sluchayu-30-letiya-ustanovleniya-diplomaticeskikh-otnosheniy-mezhdu-respublikoy-kazahstan-i-tureckoy-respublikoy-1391>. Дата обращения: 28.12.2022

34 Информация по переговорам Касым-Жомарт Токаева и Ильхам Алиева в расширенном формате // Официальный сайт Президента Республики Казахстан // URL: <https://akorda.kz/ru/kasym-zhomart-tokaev-i-ilham-aliev-proveli-peregovory-v-rasshirenno-m-formate-247307>. Дата обращения: 28.12.2022

35 Информация по встрече Президента РК Касым-Жомарт Токаева с Премьер-Министром Грузии Ираклием Гарибашвили // Официальный сайт Президента Республики Казахстан // URL: <https://www.akorda.kz/ru/glava-gosudarstva-prinyal-premer-ministra-gruzii-irakliya-garibashvili-276744>. Дата обращения: 29.12.2022

36 Казахстан-Китай: три десятилетия добрососедского и взаимовыгодного сотрудничества. Авторский коллектив под общей редакцией Т.Т. Шаймергенова – Нур-Султан: Центр по изучению Китая, издательство «Prime Interprise», 2022. – 490 с.

37 Рахимбеков А. Перспективы Транскаспийского международного транспортного маршрута обсуждают в Брюсселе // сайт Международного информационного агентства KazInform // URL: https://www.inform.kz/ru/perspektivy-transkaspiskogo-mezhdunarodnogo-transportnogo-marshruta-obsuzhdayut-v-bryussele_a3944829?ysclid=lgngsvog9i765463702. Дата обращения: 7.12.2022

38 Алтынбаев К. ЕБРР окажет финансовую поддержку Казахстану в развитии транспортного маршрута в обход России // Новостной портал Central Asia News URL: https://central.asia-news.com/ru/articles/cnmi_ca/features/2022/08/09/feature-02. Дата обращения: 13.12.2022

39 Итоги заседания рабочей группы и общего собрания Международной ассоциации ТМТМ от 08.02.2023 г. // Официальный сайт Международной ассоциации ТМТМ // URL: <https://middlecorridor.com/ru/press-tsentr/novosti/v-almaty-sostoyalis-zasedaniya-rabochej-gruppy-i-obshchego-sobraniya-mezhdunarodnoj-assotsiatsii-tmtm>. Дата обращения: 18.02.2023

40 Исследование Всемирного банка «Экономика Одного пояса, одного пути. Возможности и риски транспортных коридоров» // URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31878/211392RU.pdf>

41 Коридор на четверых: Транскаспийский маршрут оформят совместным предприятием. Публикация от 11.04.2022 г. // Новостной портал EurAsia Daily // URL: <https://easily.com/ru/news/2022/04/11/koridor-na-chetveryh-transkaspiskiy-marshrut-oformyat-sovmestnym-predpriyatiem>. Дата обращения: 11.12.2022

42 Выступление Заместителя министра цифрового развития и транспорта Азербайджана Рахмана Гумматова // Информационное агентство Азербайджана // URL: <https://news.day.az/economy/1537957.html?ysclid=li4n2uu8cn699804479>. Дата обращения 27.04.2023

43 Казахстан намерен подписать соглашение с Китаем по развитию Транскаспийского маршрута. Публикация от 3.03.2023 г. // Казахское телеграфное агентство КазТаг // URL: <https://kaztag.kz/ru/news/kazakhstan-nameren-podpisat-soglashenie-s-kitaem-po-razvitiyu-transkspiyskogo-marshruta>. Дата обращения 18.04.2023

44 Ишекенова Б. Трудности перевозок: что мешает Казахстану развивать транзитные пути // Информационное агентство LSM KZ // URL: <https://lsm.kz/chto-meshaet-razvivat-tranzit-kazahstana>. Дата обращения: 23.03.2023

45 Закон Республики Казахстан от 4 июля 2003 года N 467 «О присоединении Республики Казахстан к Соглашению о международном транспортном коридоре «Север-Юг» // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». – URL: https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z030000467_. Дата обращения: 21.02.2023

46 Токаев К.К. Преодоление. Дипломатические очерки казахстанского министра. М.: Мир, 2003, с. 191

47 Габдуллина Л., Жансеитова Г., Абылкасимова Ж. Современное состояние инновационной деятельности предприятий транспортно-логистической системы Казахстана. Научный журнал «Казахстан-Спектр». Выпуск 3, 2020, с. 73-81

48 Бодаубаева Г. Транспортно-логистические системы в Республике Казахстан в контексте развития транзитного потенциала: проблемы и механизмы функционирования // URL: cslnaskr.krena.kg/collections/uploads/Бодаубаева%20Г.А..pdf

49 Myrzahmetova A., Syan Gi. Transit potential of Kazakhstan in the Silk Road Economic Belt. Вестник КазНУ. Серия международные отношения и международное право, [S.l.], v. 78, n. 2, p. 15-22, 2018. // URL: <https://bulletin-ir-law.kaznu.kz/index.php/1-mo/article/view/820>

50 Вардомский Л. Транзитный потенциал Казахстана в контексте евразийской интеграции // Всероссийский журнал «ЭКО». – 2015. - №8. – с. 59-80 // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tranzitnyy-potentsial-kazahstana-v-kontekste-evraziyskoj-integratsii/viewer>

51 Высоцкая В. Перспективы развития транзитного потенциала Казахстана железнодорожным транспортом // Экономика и бизнес: теория и практика. - 2020. - № 12-1 (70).- С. 150-154. URL: @economyandbusiness

52 Тураева М. Динамика развития транспортно-логистических связей в Центрально-Азиатском регионе / М. Тураева// Тураева М. - г. Москва, 2022. - Государственная служба. №3. - С.87-92. URL: <https://pa-journal.igsu.ru/articles/8010/>