

АКАДЕМИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ ПРИ  
ПРЕЗИДЕНТЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

**Институт управления**

На правах рукописи

**Мустафин Даулет Аханулы**

**РАЗВИТИЕ ПРИГРАНИЧНОЙ ТОРГОВЛИ КАЗАХСТАНА ПУТЕМ СОЗДАНИЯ  
ТРАНСГРАНИЧНЫХ ХАБОВ**

Образовательная программа «7М04122 - Региональное развитие»  
по направлению подготовки «7М041 – Бизнес и управление»

Магистерский проект на соискание степени  
магистра бизнеса и управления по образовательной программе  
«7М04122- Региональное развитие»

Научный руководитель \_\_\_\_\_ PhD, Жанабергенова М.А.,  
директор Департамента  
продвижение экспорта  
АО ЦРТП «QazTrade»

Проект допущен к защите: «\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2023г.

Директор Института: \_\_\_\_\_ Доктор политических наук,  
Гаипов З.С.

**Астана, 2023**

## **СОДЕРЖАНИЕ**

<b>НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ.....</b>	<b>3</b>
<b>ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ.....</b>	<b>4</b>
<b>ВВЕДЕНИЕ.....</b>	<b>5</b>
<b>ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ.....</b>	<b>8</b>
<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....</b>	<b>37</b>
<b>СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....</b>	<b>39</b>

### **НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ:**

Закон Республики Казахстан «О регулировании торговой деятельности» от 12 апреля 2004 года № 544-ІІ.

Закон Республики Казахстан «О специальных экономических и индустриальных зонах» от 3 апреля 2019 года № 242-VІ ЗРК.

Послание Главы государства К-Ж. Токаева народу Казахстана «Казахстан в новой реальности: время действий» от 1 сентября 2020 года.

Послание Главы государства К-Ж. Токаева народу Казахстана «Справедливое государство. Единая нация. Благополучное общество» от 1 сентября 2022 года.

Постановлением Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2022 года № 1116 «Об утверждении Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года».

## ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

<b>АТР</b>	- Азиатско-Тихоокеанский регион;
<b>БНС АСПИР РК</b>	- Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан;
<b>ВВП</b>	- Валовой внутренний продукт;
<b>ГЦС</b>	- Глобальные цепочки создания;
<b>ДФЭ</b>	- Двадцатифутовый эквивалент;
<b>ЕАЭС</b>	- Евразийский экономический союз;
<b>ЕС</b>	- Европейский союз;
<b>ЗПЭС</b>	- Зоны приграничного экономического сотрудничества;
<b>ИЗ</b>	- Индустриальные зоны;
<b>ИТЛК</b>	- Индустриальный торгово-логистический комплекс;
<b>КНР</b>	- Китайская Народная Республика;
<b>МФ РК</b>	- Министерство финансов Республики Казахстан;
<b>МЦПК</b>	- Международный центр промышленной кооперации;
<b>ОБСЕ</b>	- Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе;
<b>ООН</b>	- Организация Объединённых Наций;
<b>ПИИ</b>	- Прямые иностранные инвестиции;
<b>РК</b>	- Республика Казахстан;
<b>РУ</b>	- Республика Узбекистан;
<b>СБМ</b>	- Субрегион Большого Меконга;
<b>СНГ</b>	- Содружество Независимых Государств;
<b>СУАР</b>	- Синьцзян-Уйгурский автономный район;
<b>СХТП</b>	- Сельскохозяйственный товаропроизводитель;
<b>СЭЗ</b>	- Специальные экономические зоны;
<b>СЭР</b>	- Служба экономических расследований;
<b>США</b>	- Соединённые Штаты Америки;
<b>ТМТМ</b>	- Транскаспийский международный транспортный маршрут;

## ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность исследования.** Произошедшие в 1991 году геополитические изменения способствовали выделению и обособлению бывших советских среднеазиатских республик в новый самостоятельный регион – Центральную Азию [1]. Казахстан в стратегическом плане является ключевым центром для крупных и быстрорастущих рынков России и Западной Европы и рынками Китая и Южной Азии, обеспечивая железнодорожное и автомобильное сообщение, а также морское по Каспийскому морю.

Главная роль во внутриконтинентальных международных транспортных коридорах принадлежит железным дорогам. Железнодорожные перевозки становятся конкурентом как для морских перевозок (преимущество скорости), так и для воздушных (преимущество стоимости), перетягивая грузопотоки на континентальные маршруты.

В Республике Казахстан создана вся необходимая инфраструктура для обеспечения беспрепятственного перемещения экспортно-импортных и транзитных торговых потоков.

Большую часть межобластных перевозок грузов, а также экспорта осуществляется через Северный коридор. По Южному коридору большая часть грузов следует транзитом. Импортные поставки осуществляются равномерно по всем коридорам.

Однако, следует учитывать ужесточение конкуренции со стороны альтернативных маршрутов. Доставка грузов через Казахстан возможна только по одной ветки коридора «Север – Юг»: по восточному берегу Каспия. Действующий железнодорожный маршрут: Китай-Казахстан-Туркменистан-Иран или Китай-Казахстан-Узбекистан-Туркменистан-Иран. По Транскаспийской ветке также возможна транспортировка грузов через Казахстан, используя акваторию Каспийского моря. Действующий маршрут мультимодальный транскаспийский: г. Сиань (сухой порт Ляньюньган) – г. Жезказган- п.Бейнеу - г. Актау (порт Актау) –Баку– Тбилиси – Карс, далее

страны Восточной Европы. Западная ветка проходит по западному берегу Каспия (Россия-Азербайджан, Иран, Индия и другие страны Южной Азии).

В Послании народу Казахстана Токаев К.К. в сентябре 2020 года призвал максимально использовать на благо страны большие возможности, связанные с участием РК в ЕАЭС и проекте «Пояс и Путь» [2].

Также, 1 сентября 2022 года в своем Послании народу Казахстана К-Ж. Токаев отметил, что: «С учетом текущей геополитической ситуации Казахстан становится важнейшим сухопутным коридором между Азией и Европой. Нам нужно в полной мере использовать открывающиеся возможности и стать транспортно-транзитным узлом действительно мирового значения»[3].

На сегодняшний день Казахстану целесообразно рассматривать новую модель в реализации трансконтинентального моста между Китаем и Европой, а также между Россией, Центральной и Южной Азией. В рамках указанной инициативы необходимо превратить «географический тупик» (*в контексте отсутствия выхода к морю*) в преимущество Казахстана, и начать монетизацию на возможностях новых узловых инфраструктурных проектов, и реализовать потенциал трансграничных хабов широких масштабов.

В этом контексте следует обратить внимание и на геоэкономические процессы. Так, Кыргызстан и Узбекистан намерены снизить логистическую зависимость от Казахстана, и лоббируют строительство железной дороги «Китай-Кыргызстан-Узбекистан», которая, сформирует экономический коридор «Китай – Центральная Азия – Западная Азия». Россия, в свою очередь, все активнее блокирует возможности для Казахстана, выстраивая собственную торговую и транспортную инфраструктуру с КНР.

На этом фоне Казахстану необходимо формировать новое видение комплексного развития приграничного сотрудничества в системе глобальной связанности в Евразийском континенте, поскольку Казахстан является стратегическим центром в системе Нового Шелкового пути.

Таким образом постепенное сокращение разницы цен и доходов населения приграничных территорий, как одного из важных факторов, стимулирующих развитие приграничной торговли, определяет актуальность поиска новых более эффективных методов регулирования и развития приграничной торговли на всех уровнях, в том числе путем создания трансграничных хабов, что в свою очередь и предопределило выбор темы проекта.

**Цель и задачи исследования.** Целью проекта является установление путей эффективного развития приграничной торговли Казахстана путем создания трансграничных хабов. В соответствии с поставленной целью определены следующие задачи исследования:

- 1) Изучить труды теоретиков и практиков с целью определения основных направлений и трендов развития приграничной торговли;
- 2) Проанализировать зарубежный опыт деятельности трансграничных хабов;
- 3) Провести анализ деятельности трансграничных хабов Казахстана;
- 4) Изучить видение и перспективы создания трансграничных хабов для развития приграничной торговли Казахстана;
- 5) Внести конкретные предложения и рекомендации по совершенствованию приграничных торговых отношений путем создания трансграничных хабов.

**Объектом исследования** выступают объекты и субъекты приграничной торговли Казахстана и приграничных территорий, образующие сложную социально-экономическую систему.

**Предметом исследования** является совокупность экономико-управленческих отношений, возникающих в процессе регулирования и повышения эффективности приграничной торговли, в т.ч. путем создания трансграничных хабов.

**Методы исследования.** В процессе осуществления исследования были применены следующие методы исследования: анализ экономических показателей, изучение логистических схем и моделей, анализ международных транспортных потоков.

**Гипотеза или ожидаемые результаты** дальнейшее создание трансграничных хабов – залог успешного развития торговых отношений Казахстана с приграничными странами и повышения уровня экономики в целом.

**Новизна** данного проекта заключается в предоставлении практических рекомендаций, а именно путей по совершенствованию действующей системы регулирования приграничной торговли путем модернизации функционирования трансграничных хабов.

**Практическая значимость исследования** состоит в возможности использования приведенных в исследовании выводов и предложений для дальнейшего совершенствования приграничной торговли Казахстана путем создания трансграничных хабов.

**Публикации.** В рамках магистерского проекта была опубликована научная статья «Развитие приграничной торговли Казахстана путем создания трансграничных хабов» в журнале «Экономика и право Казахстана» 02 (566), апрель 2023 г.



## ОБЗОР ЛИТЕРАТУРЫ

Анализ мирового опыта показывает, что в большинстве странах приграничные отношения и территории являются объектами международной торговли и развиваются путем создания международных зон и хабов приграничного сотрудничества на территориях, близлежащих к пограничным транспортным переходам – сухим портам, морским портам, аэропортам, крупным железнодорожным узлам, расположенным на международных транспортных коридорах.

13 областей Республики Казахстан являются приграничными. В большей степени пограничная торговля Казахстана, является платформой для налаживания дружественного социально-культурного и экономического сотрудничества в трансграничном пространстве [4].

Поэтому использование фактора близости к соседним странам стратегически важна в рамках трансграничного сотрудничества, изменяющего границы региональных рынков сбыта, способствует взаимной заинтересованности в повышении конкурентоспособности, увеличивает объем арендных и других сделок, в конечном счете все это влияет на социально-экономическое развитие приграничных регионов.

Динамизм казахстанской экономики в значительной степени определяется глобальными и региональными экономическими тенденциями, а также приоритетами внешнеэкономической и интеграционной политики. По результатам обзора литературы, необходимо провести анализ состояния, тенденций и проблем развития внешней торговли Казахстана в условиях усиления интеграционных и глобализационных процессов, все более активной экспансии на ее внутренний рынок товаров и услуг нерезидентов.

Исследование проблемы внешней торговли как предпосылки Национального экономического развития отражены в трудах ученых классиков мировой экономической мысли, в частности А. Смита, Д. Рикардо, У. Стаффорда, Т. Манна, Дж. Стюарта, Д. Норта, Д. Юма, Дж. С. Милля, Э. Хекшера, Б. Олина, В. Леонтьева, П. Самуэльсона, П. Кругмана, С. Линдберга и др.

Достаточно весомый вклад в анализ проблем структурных деформаций внешнего сектора в контексте устойчивого экономического развития переходной экономики осуществлено представителями отечественной и российской экономических школ, а именно: Л. Антонюк, И. Бураковского, В. Будкина, А. Гальчинского, В. Гейца, И. Дюмулена, А. Илларионова, Б.

Кваснюка, А. Киреева, И. Крючковой, И. Лукинова, А. Мазараки, Т. Мельник, В. Новицкого, М. Пembro, В. Рокочой, А. Рогача, Е. Савельева, С. Соколенко, И. Фаминского, А. Филипенко, Б. Фомина, В. Фомичева, Л. Федуловой, Т. Цыганковой, А. Холопова, Ю. Шишкова, А. Шныркова, Байзаковой, [5] М.Ш. Губайдуллиной, [6] Ж.У. Ибрашева и Э.Т. Есенбаевой, [7] С.К. Кушкумбаева, [8] М.Т. Лаумулина, [9] Б.К. Султанова, [10] Г.Г. Рахматулиной, [11] Г.А. Мовкебаевой, [12] А. Чеботарева [13] и др.

Вопросы, посвященные проблемам расселения населения, географическим границам и проблемам приграничных регионов рассматривались в работах зарубежных и казахстанских ученых, таких как: А.И. Алексеева, Л.Б. Вардомского, Н.Ф. Голикова, А.Г. Гранберга, С.В. Голунова, Л.Г. Гумернюк, Б.Я. Двоскина, С.А. Ковалева, В.А. Колосова, Г.М. Лаппо, Л.Н. Мазур, Г.Н. Нюсуповой, Л.И. Попковой, С.Г. Смидовича, М.Д. Спектора, Б.С. Хорева и др.

Широкий круг проблем социально-экономического взаимодействия регионов в мировом и локальном масштабе рассматривался такими авторами как А.С.Макарычев, [14] А.Г. Гранберг, [15] В.Е. Рыбалкин, Щербанин, [16] А. Либман, Б. Хейфец, [17] Ю.А. Е.Г. Анимича, С.А. Николаев и др. [18]

Феноменом влияния глобализации на международные связи регионов, в том числе казахстанских, занимались Р.С. Ягудаев, О.Ю. Дубинина, А.Н. Степурина, О.В. Плотникова. УОТ-анализ приграничного сотрудничества РК и РФ осуществил С. Голунов, а его образовательную сторону раскрыла В.А. Смирнова [19].

О продуктивности междисциплинарного подхода в изучении феномена евразийского приграничья, а также спроектировать траекторию его развития в ближайшей перспективе были подробно проанализированы в диссертациях ряда казахстанских политологов, историков, экономистов. Речь идет об исследованиях А.Ш. Миндагалиевой, И.П. Коцюбинского, А.А. Андреева, Л.Л. Божко, М.К. Жундубаева, А. Аубакир, А.А. Кныша. В работах этих ученых, наряду с теорией и методологией, рассматриваются вопросы нормативно-правового регулирования межрегионального и приграничного торгового сотрудничества стран СНГ.

Анализ научных публикаций по теме магистерского проекта позволяет констатировать, что последние изменения и новейшие тенденции в развитии торгового приграничного сотрудничества между Казахстаном и другими странами на региональном и субрегиональном уровне, степень эффективности его форм, проблемы и перспективы этого сотрудничества, а также влияние, оказываемое на него международными организациями, в которых участвуют названные страны, к настоящему моменту изучены явно недостаточно. Это обстоятельство и предопределило выбор темы исследования.



## МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

В ходе написания магистерского проекта использовались следующие методы научного исследования: метод сравнительного анализа, теоретические методы научного исследования (индукция, дедукция, анализ, синтез) и SWOT анализ.

Данное исследование по теме магистерского проекта осуществлялось в несколько этапов.

На первом этапе осуществлялся сбор теоретика-аналитического материала, изучались действующие меры по регулированию приграничной торговли и трансграничных хабов.

На втором этапе производился анализ уже собранного материала. Он позволил структурировать имеющуюся информацию и обозначил рамки необходимого фронта работы в данной тематике. Определилось видение, какого материала не хватает для полноты картины. На данном этапе стало понятно, какие рекомендации по улучшению действующей системы регулирования приграничной торговли необходимы. На данном этапе проведен сравнительный анализ деятельности трансграничных хабов зарубежных стран, а также проанализированы торговые отношения Казахстана с приграничными государствами. Путем применения методов синтеза и анализа рассмотрены вопросы касающиеся деятельности трансграничных хабов и возможные перспективы их развития.

На заключительном этапе исследования осуществлялось формирование единого документа, в рамках полученных знаний и изучения найденного материала. На данном этапе сформировались выводы и заключительные положения, а также структурирование рекомендаций по усилению координации деятельности трансграничных хабов, определения законодательных инициатив, а также вопросов реализации нефтепродуктов в зарубежные страны.

Необходимо также отметить важность примененного метода SWOT анализа. С помощью этого метода наглядно были систематизированы значимые внешние и внутренние факторы, влияющие на создание и функционирование транснациональных хабов.

Таким образом, в рамках магистерского проекта исследования темы по развитию приграничной торговли Казахстана путем создания трансграничных хабов, было применено несколько общеизвестных метода исследования, которые позволили, увидеть целостную картину сложившейся обстановки в данной отрасли, а также выявили проблемные зоны и пути их решения.



## 1. Анализ деятельности трансграничных хабов в зарубежных странах.

Анализ мирового опыта показывает, что в большинстве странах приграничные отношения и территории являются объектами международной торговли и развиваются путем создания международных зон и центров приграничного сотрудничества на территориях, близлежащих к пограничным транспортным переходам – сухим портам, морским портам, аэропортам, крупным железнодорожным узлам, расположенным на международных транспортных коридорах. [20]

*Опыт организации и регулирования приграничной торговли Российской Федерации.* Определенная часть приграничных регионов благодаря своему географическому положению обладает существенными конкурентными преимуществами во внешнеэкономической деятельности, особенно в торговле, использовании технической инфраструктуры и энергетических мощностей, туризме и т.д. В первую очередь это относится к приграничным территориям, соседствующим с развитыми или динамично развивающимися странами (на северо-западе - с Норвегией и Финляндией; на Дальнем Востоке - с Китаем, Японией и США) и имеющим транспортные выходы на мировые рынки. [21]

В топ-5 крупнейших торговых партнеров Российской Федерации по импорту в 2021 году входили: Китай (72,7 млрд долларов), Германия (27,4 млрд долларов), США (17,3 млрд долларов), Беларусь (15,6 млрд долларов), Республика Корея (12,9 млрд долларов) (рисунок 1).

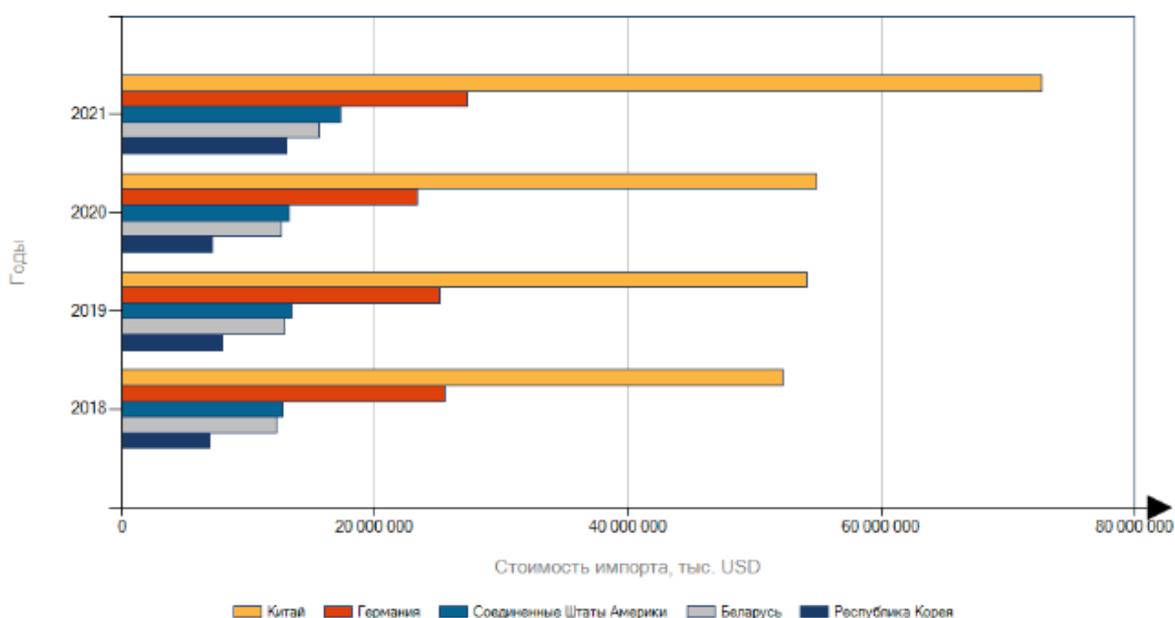


Рисунок 1 – Импорт России в разрезе стран (топ-5) за 2018-2021 годы  
(тыс. долларов США)

Примечание: источник trademap.org

*Юго-Восточная Азия.* В 1992 году шесть стран субрегиона Большого Меконга (СБМ – Камбоджа, КНР, Лаос, Мьянма, Таиланд и Вьетнам) запустили Программу экономического сотрудничества. В течение следующих нескольких лет страны СБМ значительно улучшили логистические связи посредством создания ряда субрегиональных транспортных коридоров. В 1998 году решено преобразовать некоторые из транспортных коридоров в три трансграничных экономических коридора. С тех пор данная модель роста остается одним из стратегических приоритетов Программы СБМ.

Благодаря созданию экономических коридоров СБМ, за последнее десятилетие трансграничные торговые и инвестиционные потоки и прибытие туристов в СБМ значительно увеличились. Объем торговли товарами в СБМ увеличился с 26 млрд. долларов в 2000 году до 483 млрд. долларов в 2017 году. Объем потоков двусторонних ПИИ между странами сотрудничества увеличился с 436 млн. долл. в 2010 году до 1,4 млрд. долл. в 2017 году. Число прибытий международных туристов выросло с 16 млн. в 2000 году до почти 66 млн. в 2016 году.

*США.* США имеет сухопутную границу с двумя государствами: Канадой и Мексикой. Граница США – Мексика занимает первое место в мире по интенсивности приграничного сообщения. К границе с обеих сторон примыкают 10 штатов, ее общая протяженность составляет 3,141 км., а население – более 15 млн человек. Обе страны в целом и их приграничные штаты друг для друга – важнейшие внешнеэкономические партнеры. Мексика является для США третьим по значимости торговым партнером после Канады и Китая, а США для Мексики – явно первым. Приграничные штаты США во многом зависят от торговли с Мексикой, например, абсолютно большая часть внешнеторгового оборота штата Техас приходится на Мексику. Такой уровень интеграции создает предпосылки для более тесного экономического сотрудничества, но, в то же время, создает риск развития побочных эффектов во время экономических кризисов. Замедление темпов роста в одной из стран незамедлительно окажет влияние на рост в другой стране, создав угрозу распространения кризиса по всей приграничной территории [22].

*Иран.* В Иране приграничная торговля регулируется положениями международной конвенции по приграничной торговле, законодательными актами Министерства торговли Ирана относительно осуществления экспортно-импортных операций, таможенными правилами, инструкциями администраций

приграничных провинций, уставами кооперативов, функционирующих в приграничных районах.

В топ-5 крупнейших торговых партнеров Ирана по импорту в 2021 году входили ОАЭ (16523,1млрддолларов), Китай (12738,6 млрд долларов), Турция (5292,5 млрд долларов), Германия (1917,9млрд долларов) и Российская Федерация (1663,1 млрд долларов) (рисунок 2).

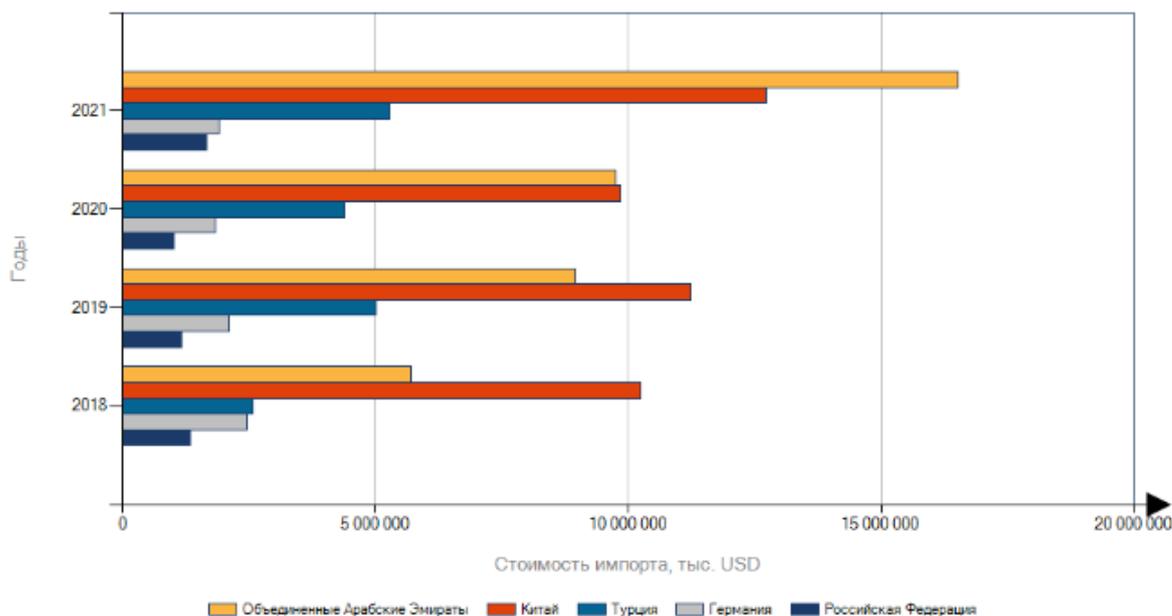


Рисунок 2 – Импорт Ирана в разрезе стран (топ-5) за 2018-2021 годы (тыс. долларов США)

Примечание: источник trademap.org

*Эстония.* В Эстонии «приграничной» считается торговля, которая идет через существующую торговую сеть, в случае, когда покупателем является гражданин любой другой страны ЕС, кроме Эстонии, включая торговлю по телефону, по почте, электронную коммерцию [23].

*Мексика.* В Мексике в рамках приграничного сотрудничества существуют экспортно-производственные зоны с льготным режимом предпринимательства, которые называются Макиладорас. В основном они расположены на границы с США. На территорию Макиладорас завозятся сырьевые, промежуточные изделия, перерабатываются, а затем экспортируются в другие страны, в частности, в США.

На Макиладорас предоставляются льготы в виде 0% НДС на товары, покупаемые участниками Макиладорас, нулевые таможенные пошлины на оборудование, упрощенные разрешительные процедуры. Также на Макиладорас снимаются ограничения по запрету для иностранных инвесторов владеть более 50% компании. НДС начисляется на услуги, которые были

приобретены компаниями в Макиладорас, при этом возвращается в случае дальнейшего экспорта услуг.

С 2005 по 2017 годы благодаря зонам Макиладорас экспорт Мексики увеличился в 2 раза (с 210 до 419 млрд. долл.). Себестоимость производства снизилась на 75% за счет дешевой рабочей силы. При этом среднегодовой темп роста производительности труда за последние 20 лет составил всего 0,8% (в развивающихся странах 2-3% в год).

*Вьетнам.* Во Вьетнаме действуют 3 крупных зон приграничного экономического сотрудничества с Китаем: Хекоу, Дунсин-Монгкай и Пинсян-Донгданг.

На территории зон приграничного экономического сотрудничества действуют льготы в виде беспошлинной торговли, сниженного подоходного налога в течении 15 лет, при этом в первые 4 года участники зон налогом не облагаются. Для физических лиц налоги снижены в 2 раза. Сокращен период прохождения грузов с 6 дней до 3 часов. На территории зоны Дунсин-Монгкай внедрена электронная система допуска лиц (e-port), что обеспечивает пропускную способность физических лиц до 6 секунд на человека. Также участники зон приграничного экономического сотрудничества могут экспортировать товары в США и ЕС.

В зоне Хекоу работают порядка 170 китайских компаний и товарооборот в данной зоне за 10 лет вырос с 1,4 до 6,9 млрд. долл. США.

Однако существуют ряд проблем таких, как различие инфраструктуры. На зоне приграничного экономического сотрудничества Дунсин-Монгкай не реализован режим единого окна декларирования между Китаем и Вьетнамом. Более того, из-за небольшого размера грузовой площадки таможенного контроля, обслуживающей пограничные ворота, и недостаточного количества персонала в отделе таможенного контроля, он не может удовлетворить растущие потребности торговли.

*Китай.* В Китае действуют 4 крупных зон приграничного экономического сотрудничества с Россией: Хейхэ, Суйфэньхэ, Маньчжурия, Хунь-Чунь.

Участникам приграничного экономического сотрудничества предоставляются льготы в виде снижения ставки налога на прибыль до 24%, по импортным пошлинам и НДС скидка 50%. Импорт машин, оборудования и материалов для строительства инфраструктурных объектов освобождается от импортных пошлин и НДС.

Ежегодный темп прироста основных показателей составляет 20-30%. За время действия ЗПЭС налоговые поступления выросли в 2 раза, ВВП вырос в 15 раз, объем промышленного производства – в 10 раз, объем совокупного экспорта – в 32 раза.

За последние годы вклад Китая в глобальный экономический рост сохраняется на уровне около 30%, что делает страну крупнейшим двигателем

мировой экономики. Эксперты отмечают, что Китай стал единственной крупной экономикой в мире, которая избежала спада во время пандемии и глобального кризиса. Во многом это объясняется ростом экспорта: спрос на китайские товары рос на фоне сбоя из-за COVID-19.

ВВП КНР в 2022 году составил, по данным Всемирного Банка, 17,73 трлн долларов США. Согласно государственному статистическому управлению КНР, что в 2021 году ВВП страны вырос на 8,1%, что превысило целевой показатель властей Китая на уровне «выше 6%». В 2022 году в городах КНР было создано 12,69 млн новых рабочих мест при годовом целевом показателе в 11 млн.

Отраслевая структура экономики Китая представлена в таблице 1. Вместе со строительством промышленность занимает примерно 40% ВВП. Более 22 % рабочей силы трудится именно в этой сфере. Производство Китая выделяется на фоне других государств и занимает почти 20% всей мировой промышленности. В отрасли производства КНР входят такие сферы: электроника, переработка ископаемых, ядерная энергетика, космонавтика, авиация. Высокое место в экономическом состоянии страны занимает сельское хозяйство (в 2020 году - 7,7% от ВВП страны). Причем Китай в чрезвычайно больших объемах как производит продукцию, так и потребляет ее. В данной отрасли задействовано свыше 300 млн человек.

Таблица 1 – Отраслевая структура экономики Китая в 2010 и 2020 гг.

ВВП, трлн долл. США		Сельское хозяйство, в % от ВВП		Промышленность, в % от ВВП		Производство, в % от ВВП		Услуги, в % от ВВП	
2010	2020	2010	2020	2010	2020	2010	2020	2010	2020
6,087	14,687	9,3	7,7	46,5	37,8	31,6	26,3	42,2	54,5
Примечание: источник - <a href="https://data.worldbank.org">https://data.worldbank.org</a>									

По данным Государственного статистического управления Китая, сельское хозяйство в стране по итогам 2021 года показало годовой рост на 7,1%, до 8,3 трлн юаней (около \$1,3 трлн). Промышленность и строительство выросли на 8,2%, до 45,09 трлн юаней (\$7,09 трлн), сфера услуг - тоже на 8,2%, до 60,97 трлн юаней (\$9,59 трлн).

#### ***Основные тенденции в международной торговле.***

При формировании торговой политики и выработки Единой стратегии развития трансграничных хабов целесообразно учитывать следующие тренды:

*Влияние пандемии COVID.* Несмотря на значительные усилия и массивные капиталовложения в базовую транспортную инфраструктуру (порты, железные дороги, автомагистрали) вдоль центральной ветки исторического

Шелкового Пути, транзитный потенциал этого транспортного коридора остается в значительной мере недоиспользованным.

Перекрытия границ и массовые локдауны из-за пандемии продемонстрировали уязвимость евразийских транспортных путей и необходимость новых подходов к обеспечению устойчивого развития глобальных цепей поставок.

Например, китайская сторона использовала коронавирус, чтобы очистить железнодорожные пути, так как отдает приоритет отправкам грузов в Европу, а отправки в Россию, Казахстан, Центральную Азию идут по остаточному принципу. Китай объясняет данную ситуацию ужесточением контроля в связи с пандемией.

С учетом разворачивания все новых штаммов COVID можно предполагать, что пандемия возможно сохранит негативное влияние на мировую экономику в будущем и будет выступать главной причиной сбоев в глобальных логистических цепочках и заторов в портах. В результате чего значительно вырастят ставки морского фрахта.

В завершении анализа можно сделать следующие выводы:

1. В ходе анализа определены основные особенности приграничного сотрудничества и торговли между регионами стран Европейского Союза;
2. Подписанное соглашение об упрощении процедур трансграничных перевозок между государствами СБМ способствовало значительному упрощению системы пересечения национальных границ стран СБМ транспортными средствами, водителями, товарами и пассажирами;
3. Особый интерес представляет опыт Турции, где приграничная торговля реализуется через сеть оптовых и розничных магазинов, структура управления представлена правительством страны, Ведомством внешней торговли и ведомствами таможен, а также органами управления специализированного центра.

## **2. Анализ торговых отношений Казахстана с приграничными странами.**

Общая численность населения сопредельных с Казахстаном стран составляет порядка 1,7 млрд. человек и имеет тенденцию к росту. Столь крупный рынок сбыта обуславливает активное развитие не только торговой отрасли, но и производственного сектора страны. Казахстан, будучи членом таких организаций как ЕАЭС, ВТО, ШОС, имеет значительный потенциал увеличения объемов экспорта в соседние страны, в первую очередь, продукции с высокой добавленной стоимостью, поскольку ведется непрерывная работа по устранению различных барьеров.

Одной из форм сотрудничества стран является промышленная кооперация, предполагающая объединение усилий по производству продукции, необходимой как для внутреннего потребления, так и для поставки на глобальный рынок. На сегодняшний день основными партнерами Казахстана по промышленной кооперации среди сопредельных стран являются Россия и Китай.

В стратегическом отношении Казахстан является связующим звеном между крупными и быстрорастущими рынками Китая и Южной Азии и рынками России и Западной Европы, обеспечивая автомобильное,

железнодорожное сообщение, а также морское по Каспийскому морю. Согласно данным Всемирного банка, ВВП Казахстана в 2022 году составил порядка 220,5 млрд долл. США (Рис. 3).

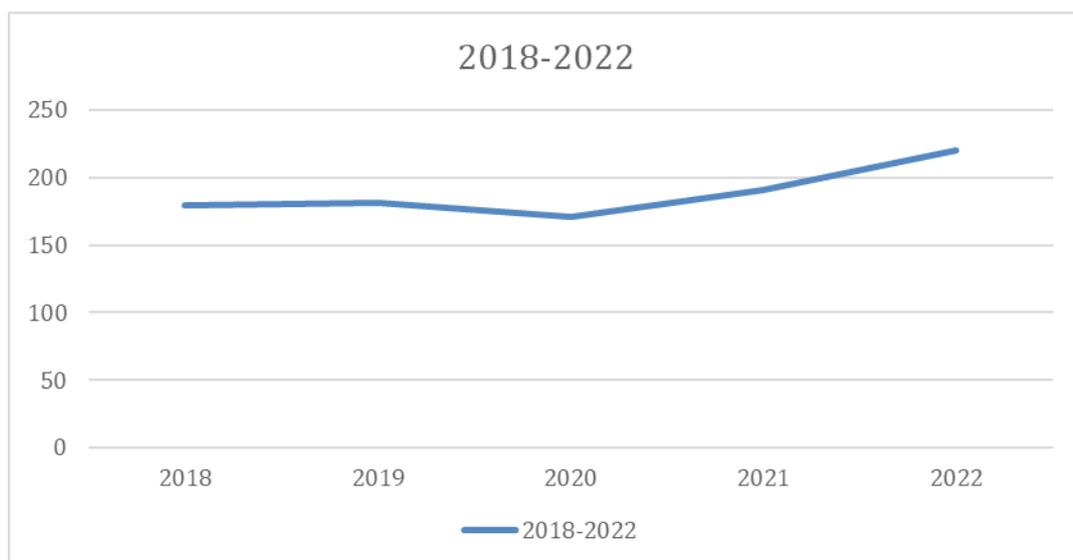


Рисунок 3 – Динамика ВВП Казахстана за период с 2018 по 2022 гг. (млрд долл. США).<sup>1</sup>

В топ-5 крупнейших торговых партнеров Казахстана по импорту в 2021 году входили Россия (13,3 млрд долларов), Китай (6,3 млрд долларов), Южная Корея (4,9 млрд долларов), Германия (1,9 млрд долларов), США (1,1 млрд долларов) (рисунок 4). По экспорту основные торговые партнеры Казахстана - Китай (9,0 млрд долларов), Италия (6,6 млрд долларов), Российская Федерация (4,9 млрд долларов), Нидерланды (3,1 млрд долларов), Узбекистан (2,1 млрд долларов) (рисунок 5).

---

<sup>1</sup> Примечание: в 2018 г.: 179,34; в 2019 г.: 181,67; в 2020 г.: 171,08; в 2021 г.: 190,81; в 2022 г.: 220,5 млрд долл. США

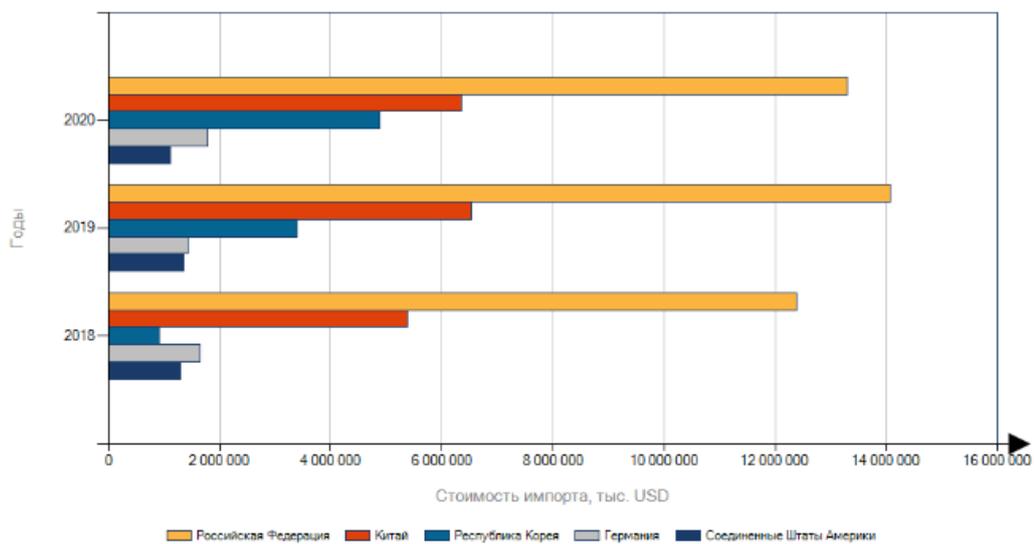


Рисунок 4 – Импорт Казахстана в разрезе стран (топ-5) за 2018-2020 годы (тыс. долларов США)

Примечание: источник trademap.org

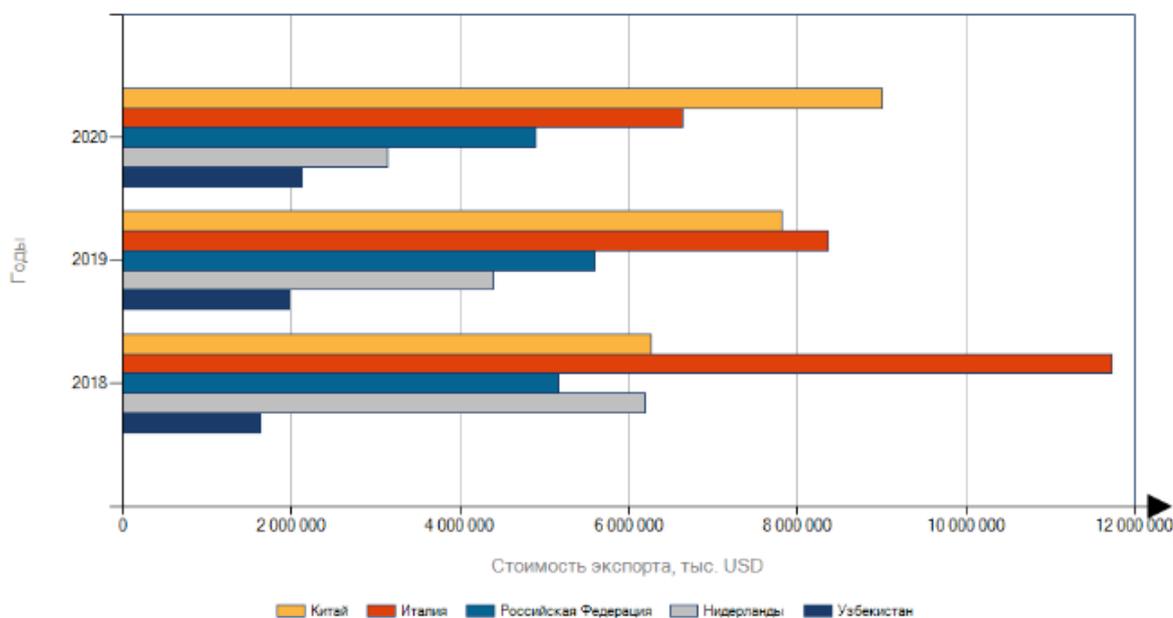


Рисунок 5 – Экспорт Казахстана в разрезе стран (топ-5) за 2018-2020 годы (тыс. долларов США)

Примечание: источник trademap.org

Наибольшая доля в экспорте Казахстана принадлежит России и КНР (от 10 до 20%).

В 2021 году товарооборот в структуре внешней торговли составил 101736,4 млн. долларов США; товарная структура экспорта и импорта в % представлена на рисунке 6.

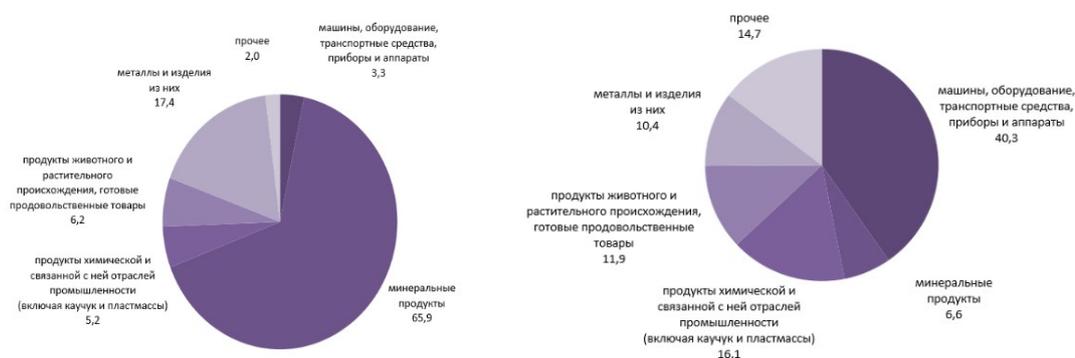


Рисунок 6 – Товарная структура экспорта (А) и импорта (Б) Казахстана в 2021 году, %

Примечание: источник trademap.org

В отраслевой структуре экономики Казахстана преобладают услуги (56%), промышленность (33,1%) (таблица 2).

Таблица 2 – Отраслевая структура экономики Казахстана в 2010 и 2020 гг.

ВВП, млрд долл. США		Сельское хозяйство, в % от ВВП		Промышленность, в % от ВВП		Производство, в % от ВВП		Услуги, в % от ВВП	
2010 г.	2020 г.	2010 г.	2020 г.	2010 г.	2020 г.	2010 г.	2020 г.	2010 г.	2020 г.
148,0	171,1	4,5	5,4	40,6	33,1	11,3	13,1	51,7	56,1
Примечание: источник - <a href="https://data.worldbank.org">https://data.worldbank.org</a>									

Казахстан граничит: на востоке с КНР - 1460 км, на юго-западе с Кыргызстаном - 980 км, с Туркменистаном - 380 км, с Узбекистаном - 2300 км и на западе - севере граничит с Российской Федерацией - 6477 км. С Азербайджаном и Ираном имеет водные границы - 1730 км (таблица 3).

Таблица 3 – Приграничные регионы Казахстана.

Регионы Казахстана	Приграничные страны/ регионы
Мангистауская область	<b>Узбекистан</b> / Республика Каракалпакстан <b>Туркменистан</b> / Каракиянский район
Туркестанская область	<b>Узбекистан</b> / Ташкентская область
Алматинская область	<b>КНР</b> / Хочэн Или-казахский автономный округ, Боэртала-Монгольский автономный округ Синьцзян-Уйгурский автономный район, Чабучар-сиботянский автономный уезд Илийского района Или-казахского автономного округа <b>Кыргызстан</b> / Иссык-Кульская область
Восточно-Казахстанская область	<b>КНР</b> / г. Чугучак (Тачэн) Тачэнского района <b>РФ</b> / Алтайский край

Атырауская область	<b>РФ / Астраханская область</b>
Западно-Казахстанская область	<b>РФ / Саратовская, Оренбургская области</b>
Актюбинская область	<b>РФ / Оренбургская область</b>
Костанайская область	<b>РФ / Челябинская, Курганская области</b>
Северо-Казахстанская область	<b>РФ / Курганская, Омская области</b>
Павлодарская область	<b>РФ / Омская, Новосибирская области, Алтайский край</b>
Жамбылская область	<b>Кыргызстан / Чуйская область</b>

**Казахстан – Россия.** Казахстан является для России одним из ключевых торгово-экономических партнеров. Международное сотрудничество двух стран осуществляется в рамках различных интеграционных объединений, в рамках СНГ, ЕАЭС, ОДКБ, ШОС, СВМДА, ОБСЕ и ООН.

Согласно данным Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам РК, товарооборот между двумя странами за 2022 год составил 26,1 млрд долл. США, что на 43,4% больше, чем за 2021 год (18,2 млрд долл. США).

Таблица 4. Показатели взаимной торговли РК с РФ, млрд долл. США

млрд долл. США	2020 год	2021 год	2022 год	Ср. прирост 2020/2022
Товарооборот	19,9	18,2	26,1	+14,5%
Экспорт	5,6	4,9	7,6	+16,5%
Импорт	14,3	13,3	18,4	+13,4%
Торговый баланс	-8,7	-8,4	-10,8	-11,4%
Примечание - БНС АСПИР РК				

При этом роль отдельных регионов во внешней торговле напрямую зависит от их экспортного потенциала. В частности, здесь доминируют Тюменская область России и Атырауская область Казахстана, которые располагают большими запасами углеводородов. Они дают больше половины совокупного экспорта всех приграничных областей двух стран.

Основу экспорта в РФ составляют сырье и полуфабрикаты горнодобывающей, химической промышленности. Экспорт России в Казахстан носит более диверсифицированный характер, с широкой номенклатурой товаров. При этом топ-20 товаров занимают долю всего 24,6% от всего экспорта.

Таблица 5. Население приграничных областей Казахстана с Россией

№	Наименование приграничных областей Казахстана с Россией	Численность населения
1.	Атырауская область	668,1
2.	Западно-Казахстанская область	665,9
3.	Актюбинская область	906,2
4.	Костанайская область	857,9
5.	Северо-Казахстанская область	537,0
6.	Павлодарская область	747,1
7.	Восточно-Казахстанская область	1 356,4
<b>Общее количество:</b>		<b>5 738,6</b>
Примечание - БНС АСПИР РК		

Таблица 6. Население приграничных областей России с Казахстаном

№	Наименование приграничных областей России с Казахстаном	Численность населения
1.	Астраханская область	997,8
2.	Волгоградская область	2 474,6
3.	Саратовская область	2 395,1
4.	Самарская область	3 154,2
5.	Оренбургская область	1 942,9
6.	Челябинская область	3 442,8
7.	Курганская область	818,6
8.	Тюменская область	3 778,1
9.	Омская область	1 903,7
10.	Новосибирская область	2 785,8
11.	Алтайский край	2 296,4
12.	Республика Алтай	221,0
<b>Общее количество:</b>		<b>26 221,0</b>
Примечание - Росстат РФ		

Общая численность населения приграничных регионов Казахстана и России составляет 31 959,6 тыс. человек.

**Казахстан – Кыргызстан.** Товарооборот между Казахстаном и Кыргызстаном за 2022 год составил 970,8 млн долл. США, что на 14,4% больше, чем за 2021 год (848,6 млн долл. США).

Таблица 7. Показатели взаимной торговли РК с КР

млн долл. США	2020 год	2021 год	2022 год	Ср. прирост 2022/2020
Товарооборот	939,8	848,6	970,8	1,6%
Экспорт	624,1	581,0	625,2	0,1%
Импорт	315,7	267,6	345,6	4,6%

Торговый баланс	308,4	313,4	279,6	-4,8%
Примечание - БНС АСПИР РК				

Импорт в Казахстан из Кыргызстана за 2022 год увеличился на 29,1% и составил 345,6 млн долл. США.

Увеличение импорта из Кыргызстана обосновывается в основном увеличением ввоза руды и концентратов драгоценных металлов – на 179,6% или на 87,8 млн долл. США (с 48,9 до 136,6 млн долл. США), по большинству остальных товарных позиций наблюдается сокращение импорта.

Таблица 8. Население приграничных областей Казахстана с Кыргызстаном

№	Наименование приграничных областей Казахстана с Кыргызстаном	Численность населения
1	Жамбылская область	1 149,9
2	Алматинская область	2 107,2
3	Актюбинская область	906,2
<b>Итого:</b>		<b>4 163,3</b>
Примечание - БНС АСПИР		

Таблица 9. Население приграничных областей Кыргызстана с Казахстаном

№	Наименование приграничных областей Кыргызстана с Казахстаном	Численность населения
1	г. Бишкек	1 098,4
2	Таласская область	274,0
3	Чуйская область	985,4
4	Иссык-Кульская область	505,9
<b>Общее количество:</b>		<b>2 863,7</b>
Примечание - Национальный статистический комитет КР		

### *Казахстан – Китай.*

Таблица 10. Показатели взаимной торговли РК с Китаем, млрд долл. США

млрд долл. США	2020 год	2021 год	2022 год	Ср. Прирост 2020/2022
Товарооборот	14,8	15,7	18,0	+10,3%
Экспорт	8,0	9,4	9,7	+10,1%
Импорт	6,8	6,3	8,2	+9,8%
Торговый баланс	1,2	3,1	1,5	+11,8%
Примечание - БНС АСПИР				

Экспорт из Казахстана в Китай за 2021 год вырос на 3,1% и составил 9,7 млрд. долл. США. Импорт в Казахстан из Китая за 2022 год вырос на 30,1% и составил 8,2 млрд. долл. США.

Алматинская, Жетысуская и Восточно-Казахстанская область являются приграничными регионами Казахстана с Китайской Народной Республикой динамично развиваются и имеют все предпосылки для наращивания темпов развития экономики, в том числе приграничную торговлю.

Численность населения Алматинской и Жетысуской областей по состоянию на 1 января 2023 года составила 2,055 млн. человек. ВКО 1,369 млн человек. Численность населения приграничного региона зарубежной страны составляет 25,8 млн. человек.

Таблица 11. Численность населения приграничных областей РК и КНР

№	Наименование приграничных областей	Численность населения
1	Алматинская и Жетысуская области РК	2 107 166
2	Восточно-Казахстанская область РК	1 356 399
3	Синьцзян-Уйгурский автономный район КНР	25 852 345
	<b>Общее количество</b>	<b>29 315 910</b>
Примечание - БНС АСПИР		

**Казахстан – Туркменистан.** Товарооборот между Казахстаном и Туркменистаном за 2022 год составил 254,2 млн. долл. США, что в 2 раза больше, чем за аналогичный период 2021 года (127,9 млн. долл. США).

Численность населения приграничных регионов Казахстана и Туркменистана составляет 1,332 млн. человек (Мангистауская область – 740 893; Балканский вেলাят – 591 207).

Импорт в Казахстан из Туркменистана за 2022 год снизился на 16,5% и составил 42,9 млн. долл. США. Основными товарами импорта в Казахстан из Туркменистана являются продукты переработки нефти - 6,2 млн. долл. США, изделия текстильные прочие - 5,2 млн. долл. США, культуры сезонные - 4,3 млн. долл. США.

Экспорт из Казахстана в Туркменистан за 2022 год вырос почти в 3 раза и составил 211,4 млн. долл. США.

**Казахстан – Узбекистан.** Казахстан и Узбекистан можно отнести к важнейшим стратегическим партнерам в Центральной Азии – регионе, на территории которого сосредоточены большие запасы природных ресурсов (углеводороды, уран, золото, газ, нефть, цветные металлы).

Двусторонняя договорно-правовая база насчитывает в настоящее время более 100 совместных документов по различным областям деятельности.

Таблица 12. Показатели взаимной торговли РК с Узбекистаном, млрд долл. США

млрд долл. США	2020 год	2021 год	2022 год	Ср. прирост 2020/2022
Товарооборот	3,4	2,9	3,9	+7,1%
Экспорт	2,0	2,1	2,8	+18,3%
Импорт	1,4	0,7	1,1	-11,4%
Торговый баланс	0,6	1,4	1,7	+68,3%
Примечание - БНС АСПИР				

Товарооборот между Казахстаном и Узбекистаном за 2022 год составил 3,9 млрд. долл. США, что на 34,5% ниже, чем за 2021 год.

Таблица 13. Количество населения приграничных областей Казахстана с Узбекистаном

№	Наименование приграничных областей Казахстана с Узбекистаном	Численность населения, человек
1	Туркестанская область	2 075 132
2	Кызылординская область	827 923
3	Актюбинская область	906 201
4	Мангистауская область	740 893
<b>Общее количество</b>		<b>4 550 149</b>
Примечание - БНС АСПИР		

Таблица 14. Население приграничных областей Узбекистана с Казахстаном

№	Наименование приграничных областей Узбекистана с Казахстаном	Численность населения, человек
1	Ташкентская область	2 941 620
2	Сырдарьинская область	829 905
3	Джизакская область	1 450 500
4	Республика Каракалпакстан	1 990 000
5	Навоийская область	1 044 000
<b>Общее количество</b>		<b>8 256 025</b>
Примечание - Государственный комитет РУ по статистике		

Численность населения приграничных регионов Казахстана и Узбекистана составляет 12 806 174 человек.

В завершении следует подытожить следующее, что в отраслевой структуре экономики Казахстана преобладают сфера услуг. А также внешняя торговля в отдельных регионах напрямую зависит от их экспортного потенциала. К примеру, Атырауская область и Тюменская область располагают большими запасами углеводородов, которые дают больше половины совокупного экспорта всех приграничных областей Казахстана и России.

### **3. Анализ деятельности трансграничных хабов Казахстана и перспективы их развития.**

Трансграничный хаб – приграничный индустриальный и(или) торговый и(или) транспортно-логистический комплекс, обеспечивающий интенсификацию международных товаропотоков и (или) производственно-сервисных связей. Трансграничные хабы могут иметь статус специальных экономических зон.

Важным условием функционирования и отличительной особенностью трансграничных хабов от действующих в стране индустриальных зон должна стать относительная дешевизна и удобство хранения и транспортировки грузов. Для этого трансграничные хабы должны быть объединены в единую сеть и интегрированы с национальной товаропроводящей системой Казахстана, кроме того, необходимо принять единый тариф с понижающим коэффициентом для грузов, передвигающихся между трансграничными хабами и транспортно-логистическими комплексами страны.

Целью создания трансграничных хабов является усиление международных производственных кооперационных связей и объема торговли между странами, расширению номенклатуры экспортируемых товаров, повышению транзитного потенциала страны.

Механизмы реализации цели:

- 1) создание специальных индустриальных зон, усиления международных кооперационных связей;
- 2) создание зон свободной торговли;
- 3) организация сетевых транспортно-логистических комплексов;
- 4) организация туристских дестинаций.

Требования к размещению трансграничных хабов:

- 1) хабы должны размещаться на свободной приграничной территории, согласованной со страной-партнером, с учетом возможностей двустороннего развития и дальнейшего расширения;

2) индустриальные и транспортно-логистические зоны должны располагаться в непосредственной близости к железнодорожным веткам;

3) индустриальные зоны должны располагаться в непосредственной близости к крупным населенным пунктам для обеспечения предприятий рабочими.

На сегодняшний день в Казахстане функционирует 13 специальных экономических зон (далее - СЭЗ). В Казахстане СЭЗы создаются на срок до 25 лет, с возможностью продления этого срока.

В рамках режима СЭЗ для потенциальных инвесторов предусмотрены следующие льготы и преференции:

- освобождение от корпоративного подоходного налога (КПН);
- ставка НДС «0» на товары, реализуемые на территорию СЭЗ;
- освобождение от таможенных пошлин товаров, предназначенных для размещения или использования участниками;
- освобождение от налогов на землю и имущество, платы за пользование земельным участком
- привлечение иностранной рабочей силы вне квот и без разрешений.

Участникам СЭЗ предоставляется более широкий пакет налоговых и таможенных льгот.

Кроме того, государство обеспечивает создание необходимой инженерно-коммуникационной инфраструктуры в СЭЗ для реализации проектов и предоставляет бесплатно земельный участок в аренду на весь период функционирования СЭЗ с последующим приоритетным правом выкупа.

С 2021 года действует новый инвестиционный контракт – Соглашение об инвестициях.

Так, для инвестора, заключившего Соглашение об инвестициях на территории СЭЗ, при объеме инвестиций не менее 7,5 млн. МРП предусмотрены льготы по земельному налогу, налогу на имущество, плате за пользование земельными участками, КПН, нулевой ставка налога на добавленную стоимость (НДС) при реализации на территорию СЭЗ товаров, полностью потребляемых в процессе производства, а также освобождению от НДС оборотов по реализации между участниками на территории СЭЗ.

Для участников СЭЗ заключивших соглашение об инвестициях в соответствии с Предпринимательским кодексом РК, предусмотрено стабильность налоговых льгот до окончания срока соглашения об инвестициях.

Также в Республике Казахстан действуют 29 индустриальных зон (далее - ИЗ). С момента создания ИЗ привлечено инвестиции на сумму 509,9 млрд тенге. За весь период на территории ИЗ произведено продукции на сумму 1239,2 млрд тенге.

**Хоргосский узел.** Инфраструктурная база Хоргосского узла состоит из действующих уже объектов – СЭЗ МЦПС «Хоргос», Сухого порта «Khorgos

Gate Way», ж/д станции «Алтынколь», а также промышленной СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота».

Специализация Хоргосского узла включает торговлю, хранение, производство, туризм, оказание различных логистических и других услуг.

Основными преимуществами и отличиями СЭЗ «МЦПС «Хоргос» является доступ к рынку КНР и ЕАЭС, безвизовый режим, налоговые льготы, предоставляемые участникам СЭЗ, беспошлинная торговля, наличие готовой инженерной и транспортной инфраструктуры, а преимуществами СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» является активно функционирующий Сухой порт «Khorgos Gate Way», позволяющий эффективно совершать экспортно-импортные операции на границе и наличие двух крупных складов общей площадью 25 000 кв.м.

В настоящее время ведется работа по актуализации стратегии долгосрочного развития объектов и объединения их в новую Концепцию развития в качестве единого Хоргосского узла с ориентацией на активное развитие торгового, промышленного сектора.

В радиусе 1000 км от границ «Хоргосского узла» (Алматинской области), расположены 16 агломераций с численностью населения более миллиона человек, способных стать точками большого спроса. К этим городам относятся Алматы, Нур-Султан и Шымкент. На севере находятся агломерации России – Новосибирск и Омск. Из Китайских городов большую потенциальную точку спроса представляет г.Урумчи.

Из Средней Азии – гг. Бишкек, Душанбе, Кабул и, в особенности, агломерация г.Ташкент – также являются большими потенциальными центрами потребления. На юге Алматинская область находится на соответствующем расстоянии с Исламабадом, Файсалабадом, Лахором, Джамму, Сринагаром, Лудхияной, Нью-Дели (Южная ветка Шелкового пути).

В непосредственной близости от «Хоргосского узла» расположены китайские города Урумчи (свыше 2,5 млн. чел.), Кульджа, Карамай, Усу, Кашгар, Аксу, Хотан, Бортала, Чангжи, Артыш, Корла и Шихези. Все перечисленные 11 городов с населением больше 300 тысяч человек.

В целом, население СУАР превышает 25 млн. человек.

В этом контексте «Хоргос» выступает «узким горлышком» (bottleneck) в Центральную- и Южную Азию, и объемный рынок Европы. Руководство КНР целенаправленно создает транспортную инфраструктуру в направлении РК. В частности, ввод электрофицированных ж/д линии «Цзинхэ-Инин-Хоргос» и «Урумчи-Алашанькоу», модернизация автодорожного сообщения из провинции Ганьсу до г.Синсинся (СУАР), реализация скоростной автомагистрали «Ляньюньган – Хоргос», который пересекает всю территорию КНР с востока на запад (через провинции Цзянсу, Аньхой, Хэнань, Шэньси, Ганьсу и Синьцзян).

Полномасштабный запуск МЦПС «Хоргос» и СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота», безусловно, станет одним из самых крупных проектов в Азии, и обеспечит объективные условия для роста конкурентоспособности национальной экономики. Это требует поддержки Правительства в решении системных проблем в работе Хоргосского узла.

Необходимо отметить, что Хоргосский узел требует активной работы по привлечению инвестиционных проектов, направленных на производственную кооперацию, что позволит ей выступать не только в качестве транзитного окна, но и в качестве товароформирующего пункта.

***Международный центр промышленной кооперации «Центральная Азия».*** Для дальнейшего наращивания торгово-экономического сотрудничества в рамках возрастающего торгового потенциала стран региона на границе Казахстана и Узбекистана недалеко от г. Ташкент создается Международной центр промышленной кооперации «Центральная Азия».

Центр предполагает активное развитие экономической кооперации со всеми странами Центральной Азии, с выходом на перспективные рынки Южной Азии.

По оценкам Азиатского банка развития, объем торговли только в рамках регионального экономического коридора «Шымкент-Ташкент-Худжанд», вырастет с нынешних 3,9 млрд. долл. до 9,9 млрд. долл. к 2030 году. Это регион с наиболее крупными городскими агломерациями региона – городами Ташкент и Шымкент, а численность населения в радиусе 500 км составляет порядка 13 млн. человек.

Специализация МЦПК предполагает глубокую переработку сырья и формирование добавленной стоимости с высоким переделом. При этом исключается простая торговля товарами и их дистрибуция через территорию Центра. У РК с РУ имеются большие объемы импорта по таким товарным группам, как лекарственные средства, транспорт и части их принадлежностей, прочие дистилляты и т.д. Таким образом, МЦПК будет являться площадкой не только для развития совместных экспортоориентированных производств, но и импортозамещающих.

Согласно Концепции, Центр будет расположен на приграничных территориях государств, по обе стороны линии государственной границы Республики Казахстан и Республики Узбекистан, в районе села Жибек Жолы Сарыагашского района Туркестанской области в 2-х км. от действующих пунктов пропуска «Жибек Жолы» и села Атакент Махтааралского района Туркестанской области (Республики Казахстан) и «Гишт Куприк» (Республика Узбекистан).

Выбор территории проекта обоснован следующими факторами:

1. Данный район обладает значительным потенциалом в развитии системы услуг: транспортный и телекоммуникационный сервис, обслуживание туристических потоков, международная и региональная торговля;

2. Близость наиболее крупных развитых инфраструктурных узлов в Казахстане и Узбекистане – Шымкент (100 км), Ташкент (21 км);

3. Древний исторически сложившийся участок Великого Шелкового пути, что обеспечивает выход Китая и других государств Юго-Восточной Азии в страны Центральной и Юго-Восточной Азии через Казахстан и способствует дальнейшему развитию международной торговли.

4. Пункт пропуска «Жибек Жолы» один из наиболее загруженных на казахстанско-узбекской границе. По данным ДГД МФ РК, в 2019 году данный пункт перехода пересекли 8 131 749 физических лиц (10 217 056 чел. в 2018 году, 6 932 968 чел. в 2017 году, 5 224 222 чел. в 2016 году, 4 228 805 чел. в 2015 году). Средняя проходимость в сутки составляет 25 тыс. человек.

Специализация включает в себя индустриальный кластер – производство электроники, стройматериалов, продукции легкой и химической промышленности, переработка продукции АПК, а также складирование и хранение, мультимодальные перевозки и центр таможенного оформления.

Задачи проекта:

– повышение эффективности использования производственной базы приграничных территорий;

– создание условий, способствующих прекращению оттока населения из стратегически важной и малонаселенной приграничной территории;

– повышение уровня благосостояния населения приграничных территорий;

– возможность использования географического положения в качестве транзитного коридора, увеличивая грузопоток на торговых путях и развивая взаимовыгодные культурные, производственные и другие связи.

Основные направления деятельности МЦПК:

1. Совместная реализация промышленных проектов.

2. Создание новых и адаптация действующих производств для участия в «цепочке добавленной стоимости».

3. Формирование новых цепочек добавленной стоимости, путем выявления кооперационных проектов в приоритетных отраслях промышленности сторон, в том числе путем локализации наиболее востребованных импортируемых товаров, с учетом основных тенденций мирового и внутреннего рынка, а также анализа динамики внешней и взаимной торговли, с выявлением наиболее конкурентоспособных сегментов отраслей.

4. Вовлечение малых и средних предприятий в производственные цепочки крупных производителей, оптимальная загрузка производственных мощностей, а также стимулирование инновационных процессов путем

трансфера технологий, возможности продвижения продукции субъектов промышленности на рынки третьих стран с использованием международных цифровых экосистем;

5. Создание условий для формирования и развития промышленной кооперации сторон.

**Индустриальный торгово-логистический комплекс.** На границе с Кыргызстаном на базе пункта пропуска «Карасу» в Кордайском районе Жамбылской области создается индустриальный торгово-логистический комплекс. Это один из самых загруженных транзитных пунктов пропуска для товаров из Кыргызстана через Казахстан на север в Россию, в Европу и КНР. Комплекс будет располагаться на маршруте «Алматы-Бишкек», являющегося участком международного автомобильного коридора «Западная Европа – Западный Китай».

20 августа 2021 г. с Кыргызстаном подписана Концепция Индустриального торгово-логистического комплекса «Алатау», а 8 декабря 2021 г. утвержден Совместный план мероприятий по созданию ИТЛК на 2022 год.

Концепция ИТЛК «Алатау» предусматривает строительство современных складов для плодоовощной продукции с целью развития современной переработки продукции агропромышленного комплекса, а также промышленную кооперацию Казахстана с Кыргызской Республикой, с дальнейшей интеграцией в систему международных товаропроводящих сетей ЕАЭС.

По результатам проведенного анализа установлено, что транзитные поставки через Казахстан киргизских товаров составляют:

- 1) одежды и текстиля – 63%;
- 2) фруктов – 64%;
- 3) овощей – 36%;
- 4) переработанных овощей и фруктов – 39%;
- 5) молочной продукции – 63%.

Вместе с тем совместный потенциал экспорта Казахстана и Кыргызстана в страны ЕАЭС – 1 млрд. долл., а в Таджикистан и Афганистан – 340 млн. долл.

Основными проблемными вопросами на границе с Республикой Кыргызстан являются:

- недостаток складской инфраструктуры современного формата;
- до 40% потери плодоовощной продукции на полях;
- недостаточный уровень двухстороннего промышленного сотрудничества;
- высокая доля теневого товарооборота на приграничных территориях;
- высокая вариабельность цен на овощи (*в период сбора урожая низкие закупочные цены для СХТП, в межсезонье высокие цены для потребителей*);

В целях решения данных вопросов необходимо создать условия для:

1. Хранения и реализации сельскохозяйственной продукции 2-х стран.
2. Стабилизации цен на овощи в период межсезонья.
3. Улучшения логистики и инфраструктуры.
4. Расширения экспортных возможностей.
5. Создания малых предприятий по выпуску товаров народного потребления.
6. Снижения теневого товарооборота.

Реализация данных задач позволит обеспечить:

- рост экспорта плодоовощной продукции из Кыргызстана в 2 раза с 90 до 175 млн. долл., в Казахстан в 2 раза с 8,5 до 15,4 млн. долл., а в Россию в 2 раза с 81,5 до 160 млн. долл.;
- снижение потерь плодоовощной продукции до 4 раз с 40% до 10%;
- открытие новых промышленных совместных предприятий;
- создание постоянных рабочих мест.

Потребительский рынок в радиусе 300 км составляет более 4,2 млн. человек. Потенциал экспорта продукции с ИТЛК «Алатау» оценивается порядка – 1,5 млрд. долл.

**Контейнерный хаб на Каспий («Каспийский узел»).** Прорабатывается вопрос формирования торгово-экономического хаба на Каспий в районе одного из действующих портов.

В сентябре 2021 года Глава государства поручил Правительству создать на базе портов Актау и Курык контейнерный хаб и переориентировать часть экспортных грузов из Китая.

Так, по результатам проведенного изучения транспортно-транзитных маршрутов из Китая в Европу и обратно установлено, что преимущество коридора «Ляньюнгань – Урумчи – Хоргос – Курык – Баку – Тбилиси – Карс» в значительном сокращении времени доставки с 60 до 13 дней от Хоргоса до Стамбула.

Доставка из СУАР через Курык до станции Кишлы в Азербайджане всего за 5 дней.

Порт Курык расположен также на коридоре ТРАСЕКА, что дает ему статус одного из перевалочных пунктов международного транскаспийского коридора «Север – Юг».

Вместе с тем, учитывая, что текущая загруженность порта составляет всего 15% и наличие прямой железнодорожной связи с узловой станцией Бейнеу, нами предлагается зарезервировать территорию вокруг порта Курык площадью порядка 200 га под инвестиционные проекты в сфере логистики, хранения и торговли.

Для повышения привлекательности Транскаспийского маршрута необходимо создание на базе порта Актау контейнерного хаба для стока

контейнеров, в том числе строительство комплекса по «перетарке» повагонных грузов и сельхозпродукций в контейнеры, терминала по перевалке серы.

За последние три года отмечается рост объемов транзитных контейнеропотоков через морские порты практически в 13 раз (2017 г. – 2,7 тыс. ДФЭ, 2020 г. – 35 тыс. ДФЭ).

Этому способствовало открытие в 2019 году регулярной фидерной линии Актау – Баку (Алят) в рамках Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ).

В 2020 году открыта аналогичная контейнерная линия между портом Актау и иранским портом Каспийан.

6 августа 2021 года между портами Актау и Туркменбаши подписано Соглашение о сотрудничестве в области организации линейного контейнерного сообщения.

Кроме того, планируется привлечение узбекских грузов на маршрут ТМТМ, что в среднем составит порядка 10 тыс. контейнеров в год.

Дальнейшее выстраивание единой транспортно-логистической цепочки в направлении Транскаспийского маршрута даст прирост транзитных грузов из Китая в объеме не менее 40 тыс. ДФЭ к 2030 году. Инфраструктура порта Актау в случае модернизации составит до 135 тыс. ДФЭ контейнеров до 2030 года.

Реализация контейнерного хаба скажется на повышении инвестиционной привлекательности области, за счет привлечения в регион крупных международных игроков в области логистики, что за собой «потянет» развитие торговли, производственной кооперации, логистического сервиса и экспорта.

**Центр трансграничной торговли «Евразия».** На западных границах Казахстана прорабатывается создание хаба «Евразия», формируемого, в первую очередь, как промышленной зоны с льготными условиями, расположенной в максимальной географической близости к крупнейшим региональным рынкам ЕАЭС (*Центральный, Приволжский и Уральский федеральный округ РФ, а также к странам Восточной Европы*).

Численность населения в радиусе 500 км от данной локации составляет порядка 14 млн. человек.

С 2018 по 2020 гг. интенсивность автоперевозок увеличилась на 76,4%, в т.ч. грузовых автомобилей – на 44%.

Западно-Казахстанская область обладает потенциалом стать узловым межгосударственным транспортным хабом, обусловленным выгодным геоэкономическим положением, благоприятными климатическими условиями, ресурсообеспеченностью и развивающейся транспортной инфраструктурой.

В радиусе 500 км от области проживают около 14 млн. чел. ЗКО граничит с 5 областями РФ (*Волгоградская обл. – 2,5 млн., Саратовская обл. – 2,4 млн., Самарская*

обл. – 3,2 млн., Оренбургская обл. – 2 млн.) и 2 регионами РК (Актюбинская – 900 тыс. и Атырауская обл. – 660 тыс.).

На внешних границах области работают 6 автомобильных пунктов пропуска с Российской Федерацией: «Таскала» (авто и ж/д путь), «СЫРЫМ» (авто), «Акса́й» (авто), «Жанибек» (авто), «Сайхин» (авто) и «Шаган» (авто), а также 2 ж/д пункта – «Жайык» (Таскалинский район) и «Шыңғырлау» (Чингирлауский район).

По данным ДГД области, всего в 2021 году в экспортном и импортном направлении зафиксировано 252 683 единиц грузовых автомашин (в 2020 г. – 205 148 ед.).

По расчетам органов госдоходов, в среднем в месяц из РФ заезжает порядка 14 тыс. фур. В экспортном направлении из Казахстана выезжают 10 тыс. грузовых автотранспортных средств.

По итогам полевого изучения пунктов пропуска через государственную границу определены в качестве наиболее активных следующие маршруты:

1) *Международное направление «Самара – Шымкент»*, выходящий через автомобильный ПП «Сырым-Маштаково» (Байтерекский район, ЗКО) на Приволжский федеральный округ. Данный коридор является главными воротами Западного Казахстана, именно здесь проходит основной транзитный поток из Казахстана и стран Центральной Азии. В 2019 году произведена модернизация поста, имеется 4 полосы на въезд и 4 – на выезд.

Согласно информации ДПС ДКНБ РК по ЗКО, в 2020 году через ПП «Сырым» въехало транзитом 43 092 АТС (из них в РУ – 23 159 ед., КР – 19 256 ед., Туркменистан – 677 ед.).

Выехало транзитом 46 162 АТС (из них из РУ – 21 513 ед., КР – 24 075 ед., Туркменистана – 574 ед.).

*Проблемный вопрос: отсутствие ж/д полосы, а также требования пограничной службы РФ (проведение тщательного досмотра товаров, проверка на перевозимых товарах, проведение досмотра на грузовом транспорте) и перебои в подаче электроэнергии, приводящие к образованию пробок на границе.*

2) *На узловом пункте «Таскала – Озинки»*, по маршруту «Уральск – Таскала – Саратов – Москва», интегрированную в европейскую и азиатскую сети автомобильных дорог. Имеются трассы газо-, электро- и водоснабжения. Параллельно пролегает железная дорога, что дает потенциал развития мультимодального хаба.

В 2020 году через ПП «Таскала» въехало транзитом 4 024 АТС (из них в РУ – 3 012 ед., КР – 1 010 ед., Туркменистан – 2 ед.).

Выехало транзитом 4 767 АТС (из них из РУ – 3 852 ед., КР – 912 ед., Туркменистана – 3 ед.).

Проблемный вопрос: *имеется впадина на российской стороне ПП, что усложняет прохождение АТС в зимний период, а также сильный износ дороги на российском участке.*

В целях охвата всех направлений, предлагается разместить хаб «Евразия» на территории строящейся индустриальной зоны, расположенной вблизи к аэропорту г.Уральск и относительной близости к ж/д путям, что также позволит развить авиа-карго направление. Концепция создания промышленно-логистического хаба в ЗКО должна опираться на модель концентрического ядра интеграции (*т.н. евразорегионы*) в максимальной близости к крупнейшим региональным рынкам ЕАЭС – Центральный, Приволжский и Уральский федеральный округ, а также к странам Восточной Европы.

Целесообразно логистически ЦТТ «Евразия» с другими хабами, что даст возможность объединения большого количества мелких партий и оптимизировать транспортные затраты. По информации СПК «Ақжайық», в прошлом году порядка 56% автофур выехало в РФ порожними.

По оценкам некоторых экспертов, наибольший интерес к данному хабу проявят производственные компании из Китая, ЕС, США, Индии, Южной Кореи, Японии и Турции, рассматривающие возможность локализации своих производств и выбирающие наиболее привлекательную и выгодную с точки зрения логистики и налоговых преференций индустриально-промышленную зону.

#### **Ожидаемые результаты:**

##### *1. Усиление межрегиональной кооперации.*

Концепция создания промышленно-логистического хаба в ЗКО будет опираться на модель концентрического ядра интеграции (*т.н. евразорегионы*) в максимальной близости к крупнейшим региональным рынкам – эффект «короткого транспортного плеча», что даст возможность объединить большое количество мелких партий и оптимизировать логистические затраты. Предлагается интеграция трансграничного хаба «Евразия» с китайской программой «Один пояс – Один путь» для дальнейшего развития проекта в трансгосударственной увязке.

Параллельно будет решаться задача межобластной промышленной кооперации, в частности, ЗКО, Атырауской, Актюбинской и Мангистауской обл. в увязке Западного макрорегиона и повышения объемов межрегиональной торговли.

##### *2. Реализация экспортного потенциала и импортозамещение.*

Несмотря на высокую долю ЗКО в общем экспорте страны (*96% товарного экспорта занимает горнодобывающий сектор*), доля обрабатывающей промышленности остается сравнительно низкой – 1,2% в страновом масштабе. В 2019 году область импортировала товаров на сумму 303,8 млрд. тенге по 4 559 позициям.

В рамках методологии по импортозамещению определены 537 товаров по 11 видам промышленности, которые потенциально могут заместить 2 587 предприятий ЗКО в пищевой, химической и мебельной промышленности, строительные товары, легпром и др.

Регион имеет сравнительное преимущество в экспорте таких товаров, как туши и полутуши, рыбная икра, трансформаторы, консервы, жмыхи и семена подсолнечника, макаронные изделия, кожа и кожевенный крафт из шкур КРС, мука и т.д. на общую сумму потенциального экспорта 116,7 млн. долл.

### **SWOT-анализ.**

Цель анализа: систематизация значимых внешних и внутренних факторов, влияющих на создание и функционирование транснациональных хабов.

Условия проведения SWOT:

- качественные данные;
- источники информации – результаты предыдущих исследований, в которых систематизированы внутренние и внешние факторы.

По результатам представленного выше анализа внешней и внутренней среды построена традиционная четырехпольная таблица SWOT-матрица (таблица 14).

Таблица 15 – Матрица SWOT-анализа

Возможности	Угрозы
<p>1) Повышению товарооборота РК с соседними странами;</p> <p>2) Создание новых рабочих мест, что впоследствии поспособствует сокращению безработицы;</p> <p>3) Повышение социально-экономического благосостояния приграничных регионов РК;</p> <p>4) Повышении позиции Казахстана в рейтинге индекса эффективности и</p>	<p>1) Экономический кризис, отрицательно сказывающийся на объемах финансирования создания трансграничных хабов.</p> <p>2) Риски инфляции и роста цен на товары и услуги.</p> <p>3) Рост конкуренции за счет развития торговых отношений.</p>

логистики; 5) Снижению доли торговли в общем объеме ненаблюдаемой (теневой) экономики (в оптовой и розничной торговле).	
<b>Сильные стороны</b>	<b>Слабые стороны</b>
<p>1) Упрощение приграничного межрегионального сотрудничества;</p> <p>2) Определение и эффективная реализация логистического потенциала РК;</p> <p>3) Создание высокотехнологического производства путем привлечения инвестиций;</p> <p>4) Увеличение доли отечественных товаров на рынке и большее покрытие внутреннего спроса товарами;</p> <p>5) Рост объема экспорта в соседние страны;</p> <p>6) Эффективная кооперация предприятий и др.</p>	<p>1) Расход бюджетных средств;</p> <p>2) Повышение конкуренции в бизнессреде, за счет зарубежных субъектов бизнеса;</p> <p>3) Значительный диспаритет цен на продукцию и товары.</p>

**Учитывая результаты исследования нами представлены следующие рекомендации:**

***1. С учетом торговой специфики трансграничных хабов, необходимо пересмотреть роль координирующего органа.***

Предлагается, на базе Акционерного общества «Центр развития торговой политики «QazTrade» предусмотреть Координационный совет, с вовлечением релевантных институтов развития (подведомственных аналитических организаций либо национальных компаний) Министерства торговли и интеграции РК. Усиление координирующего органа позволит охватить все аспекты деятельности трансграничных хабов и обеспечить методологическую базу для решения вызовов и задач на высшем уровне. Функционал операторов (управляющих компаний) предлагается не подвергать крупным изменениям с сохранением устоявшейся практики по большей вовлеченности МИО в операционные процессы.

## ***2. Ввести законодательное понятие «специальная торгово-экономическая зона».***

Специфика трансграничных хабов подразумевает, наряду с развитием промышленности (в том числе кооперации), продвижение торговли. В связи с этим предлагается переименовать понятия «специальная экономическая зона» в понятие «специальная торгово-экономическая зона».

В этой связи, пп. 2) ст. 1 Закона РК «О специальных экономических и индустриальных зонах» от 3 апреля 2019 года № 242-VI ЗРК предлагается изложить в следующей редакции:

«2) специальная торгово-экономическая зона – часть территории Республики Казахстан с точно обозначенными границами, на которой действует специальный правовой режим специальной экономической зоны для осуществления деятельности согласно настоящему Закону;».

## ***3. Начать строительство транскаспийского нефтяного трубопровода.***

Данный вопрос неоднократно поднимался, но по мнению многих экспертов шансы на строительство транскаспийского нефтепровода равны нулю.

В 2022 году местные и транснациональные компании экспортировали из Казахстана 64,3 млн. тонн нефти, что составляет 76% добытого объема углеводородов.

Согласно планам правительства, в 2023 году добыча нефти увеличится до 90,5 млн. тонн, а объем экспорта – до 71 млн. тонн. Это означает пропорциональное увеличение экспорта до 78,5% от объема производства.

В 2022 году Италия импортировала 27% экспортируемой Казахстаном нефти. Ключевыми экспортёрами также являются Нидерланды (9,4%), Южная Корея (8,8%) и Китай (8,2%). В последние пару лет проблемы, связанные с качеством добываемого сырья и замедлением спроса со стороны Китая, повлияли на долю страны в структуре экспорта казахстанской нефти.

На фоне войны в Украине Казахстану необходимы альтернативные пути экспорта нефти в обход России. Но эта задача остается трудновыполнимой. Эту задачу может решить строительство нового нефтепровода к побережью Каспийского моря, ближе к морским портам Курык или Актау, чтобы увеличить поставки нефти.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

В заключении следует резюмировать следующее. Мировой практикой выработаны и апробированы различные механизмы регулирования торгово-экономических отношений в условиях приграничья. Актуальность разработки и применения регуляторов и инструментов сотрудничества определяются тем, что границы стали относительно прозрачными для многих видов потоков, в частности, информации, труда и капиталов; значительно снизилась роль таможенных ограничений как символа национального суверенитета. Приграничное пространство в странах ЕС и СНГ охватывает не только соседние регионы, границы которых совпадают с линией государственной границы, но и многие глубинные территории – вокруг морских портов, свободных экономических зон, еврорегионы и др.

Специфика механизмов регулирования приграничной торговли заключается в том, что на другой стороне всегда выступает иностранный элемент, т.е. иностранное юридическое или физическое лицо. Эта специфика проявляется и в наличии определенной системы регуляторов, куда входят внутреннее (национальное) законодательство, международные правовые акты, обычаи, судебная (арбитражная) практика, договорные условия. Характерная особенность приграничной торговли состоит и в том, что возникающие здесь отношения подчинены регулирующему воздействию со стороны государств, юридические и физические лица которых являются ее участниками.

Граничный фактор в значительной степени воздействует на объем и характер межгосударственного сотрудничества, в том числе приграничных и трансграничных регионов. Его эффективность определяется большим количеством различных показателей, зависящих от деятельности населения, субъектов хозяйствования, учреждений, различного рода институтов власти, международных структур.

Следует отметить, что создание трансграничных хабов для развития приграничной торговли имеет огромное стратегическое значение для экономики Казахстана.

*В первую очередь*, обеспечиваются возможности по вступлению отечественных предприятий в региональные и глобальные цепочки добавленной стоимости, поскольку приграничная промышленная кооперация дает возможности привлечения новых технологий, ресурсов и капитала для расширения номенклатуры производимой продукции.

*Во-вторых*, укрепляются взаимовыгодное торгово-экономическое сотрудничество с сопредельными странами. Так, в ближайшие 10 лет ожидается значительный рост объемов торговли с Россией, Китаем, Узбекистаном и Кыргызстаном.

*В-третьих*, развитая приграничная инфраструктура позволит в полной мере реализовать транзитный потенциал Казахстана, и закрепить его позиции как регионального лидера по обслуживанию транзита грузов.

*В-четвертых*, создание трансграничных хабов даст импульс развитию отдаленных приграничных территорий, что является проблемным вопросом для стран с обширными территориями и низкой плотностью населения.

## **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

- 1 Гарбузарова Е.Г. Центральная Азия в современных мирополитических процессах: монография. – М.: Аспект Пресс, 2020. – 192 с.

2 Послание Главы государства Касым-Жомарта Токаева народу Казахстана «Казахстан в новой реальности: время действий» от 1 сентября 2020 года.

3 Послание Главы государства Касым-Жомарта Токаева народу Казахстана «Справедливое государство. Единая нация. Благополучное общество» от 1 сентября 2022 года.

4 Әубәкір Ә. Эволюция и стратегия ЕС в Центральной Азии: влияние на Казахстан // дисс. на соис. степени доктора по профилю. Нур-Султан, 2022. – С. 5.

5 Байзакова К.И. Политико-правовые основы сотрудничества Европейского Союза с государствами Центральной Азии // Режим доступа: <http://www.kisi.kz/img/docs/910.pdf>. (дата обращения: 20.02.2023).

6 Губайдуллина М.Ш. Европейский Союз – Центральная Азия – Евразия: динамика интеграционных процессов // Вестник КазНУ. – 2010. – №5-6. – С. 40-45.

7 Ибрашев Ж.У., Есенбаева Э.Т. Европейский Союз во внешней политике Казахстана. – Алматы, 2001. – 370 с.

8 Кушкумбаев С.К. Центральная Азия на путях интеграции: геополитика, этничность, безопасность. – Алматы, 2002. – 200 с.

9 Лаумулин М.Т. Центральная Азия в эпоху трансформации. – Нур-Султан: КИСИ при Президенте РК, 2020. – 464 с.

10 Казахстан. 20 лет независимости: монография / под ред. Б.К. Султанова. – Алматы, 2001. – 408 с.

11 Рахматуллина Г.Г. Основные направления интеграционного сотрудничества государств ЕС // Казахстан-Спектр. – 2004. – №4. – С. 74-81.

12 Мовкебаева Г.А. История формирования внешнеполитической стратегии Европейского Союза (теория и практика): автореф. ...док. ист. наук: 07.00.15. – Алматы, 2009. – 46 с.

13 Чеботарев А. Политика Европейского союза в Центральной Азии: современные тенденции // Казахстан в глобальных процессах. – 2015. – №3. – С. 15-20.

14 Макарычев А. С. Российские регионы как международные акторы. Нижний Новгород: НГЛУ, - 2000.

15 Гранберг А. Г. Внешнеэкономические связи субъектов федерации в современных условиях / Сборник документов по вопросам международных и внешнеэкономических связей субъектов РФ. М., - 2002.

16 Щербанин Ю.А. Международный обмен и транспорт. М., 2003; Рыбалкин В. Е. Международные экономические отношения, М., ЮНИТИ-ДАНА, 2012.

17 Либман А., Хейфец Б. Субрегиональные аспекты корпоративной интеграции на постсоветском пространстве // Общество и экономика. - 2007. - № 8.

18 Анимица Е.Г. Особенности экономики регионов казахстанско-российского периметра на пространстве РК // Известия Уральского государственного экономического университета. - 2010. - № 1; Николаев С. А. Россия-Казахстан: приграничное и межрегиональное сотрудничество // Международная жизнь. - 2010. - № 11.

19 Голунов С. Приграничное сотрудничество России и Казахстана: проблемы и пути развития // Мировая экономика и международные отношения. - 2009. - № 6. Смирнова В. А. Формы Российско-Казахстанского приграничного образовательного сотрудничества// Вестник ЮУрГУ.Серия «Социально-гуманитарные науки». Вып.7. - 2006. - № 17.

20 Приграничные торгово-экономические зоны // Режим доступа: <https://prigranichnye-torgovo-ekonomicheskie-zony.ppt> (дата обращения: 15.04.2023).

21 Резанов В.К., Резанов К.В., Юйлян Т. Зонтичные структуры как инструмент повышения эффективности трансграничного сотрудничества и элемент приграничной кластеризации // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. - №4 (48). – 2016.

22 Айхеле Д.В. Проблемы трансграничного взаимодействия и развития бизнеса в приграничных регионах США // International Journal Of Applied And Fundamental Research. - № 5. – 2016. – С. 776-780.

23 Международный опыт управления приграничной торговлей // Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnyy-opyt-upravleniya-prigranichnoy-torgovley/viewer> (дата обращения: 16.03.2023).