

**АКАДЕМИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ
ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

ИНСТИТУТ УПРАВЛЕНИЯ

На правах рукописи

ИСАБЕКОВ АЗАМАТ РУСЛАНОВИЧ

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТОРГОВЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ РЕСПУБЛИКИ
КАЗАХСТАН С УЧЁТОМ ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА**

Образовательная программа «7М04118 – Региональное развитие»
по направлению подготовки «7М041 – Бизнес и управление»

Магистерский проект на соискание степени магистра бизнеса и управления по
образовательной программе «7М04118 – Региональное развитие»

Научный руководитель _____ Жанабергенова М.А.

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

Директор института управления _____ Гаипов З.С.
Доктор политических наук

Астана, 2023

СОДЕРЖАНИЕ

НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ	3
ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ.....	4
ВВЕДЕНИЕ.....	6
ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ.....	11
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	46
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	49
ПРИЛОЖЕНИЕ.....	50

Нормативные ссылки

В настоящем магистерском проекте использованы ссылки на следующие нормативные документы:

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

Указ Президента Республики Казахстан от 15 февраля 2018 года № 636 «Об утверждении Национального плана развития Республики Казахстан до 2025 года и признании утратившими силу некоторых указов Президента Республики Казахстан»

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

Распоряжение Премьер-Министра Республики Казахстан от 29 августа 2019 года № 163-р. «Об утверждении Дорожной карты по продвижению экспорта несырьевых товаров и услуг»

Закон Республики Казахстан от 4 июля 2003 года N 467 «О присоединении Республики Казахстан к Соглашению о международном транспортном коридоре "Север-Юг"»

Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 марта 2021 года № 188 «О проекте Указа Президента Республики Казахстан "Об утверждении перечня национальных проектов"»

Постановление Правительства Республики Казахстан от 1 июля 2021 года «Об утверждении Национального проекта по развитию торговли Республики Казахстан на 2021-2025 годы»

Обозначения и сокращения

АО	– Акционерное общество
АПК	– Агропромышленный комплекс
АРРФР	– Агентство по регулированию и развитию финансовых рынков
АТС	– Автотранспортные средства
БНС АСПиР РК	– Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан
ВВП	– ВВП – Валовый внутренний продукт
ВТО	– Международная торговая организация
Г.	– Год/Город
Гг.	– Годы
Долл.	– доллар/-ов
Др.	– Другие
ДФЭ	– Двадцатифутовый эквивалент
ЕАЭС	– Евразийский экономический союз
ЕС	– Европейский союз
Ж/д	– Железнодорожный
ЗЕ-ЗК	– Западная Европа-Западный Китай
ИДК	– Инспекционно-досмотровый комплекс
ИМЭП	– Институт мировой экономики и политики
ИТЛК	– Индустриальный торгово-логистический комплекс
Кв. м	– Квадратный метр
КГД МФ РК	– Комитет государственных доходов Министерства финансов Республики Казахстан
Км.	– Километр
КНР	– Китайская Народная Республика
КПН	– Корпоративный подоходный налог
КР	– Кыргызская Республика
М.	– Метр
КТЖ	– Қазақстан темір жолы
МЗ	– Министерство здравоохранения Республики Казахстан
МСХ	– Министерство сельского хозяйства Республики Казахстан
МИД	– Министерство иностранных дел Республики Казахстан
МИИР	– Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан
МИО	– Местные исполнительные органы
МКС	– Министерство культуры и спорта Республики Казахстан
Млрд.	– миллиард
Млн.	– миллион
МНЭ	– Министерство национальной экономики Республики Казахстан
МОН	– Министерство образования и науки Республики Казахстан

МПС	– Министерство промышленности и строительства Республики Казахстан
МТ	– Министерство транспорта Республики Казахстан
МТИ	– Министерство торговли и интеграции Республики Казахстан
МТК	– Международный транспортный коридор
МФ	– Министерство финансов Республики Казахстан
МЦПК «Центральная Азия»	– Международный центр промышленной кооперации «Центральная Азия»
МЦРИАП	– Министерство цифровизации и аэрокосмической промышленности Республики Казахстан
МЭ	– Министерство энергетики Республики Казахстан
МЭГПР	– Министерство экологии, геологии и природных ресурсов Республики Казахстан
НБ	– Национальный банк Республики Казахстан
НДС	– Налог на добавленную стоимость
НК	– Национальная компания
НПА	– Нормативно-правовые акты
НТЛК	– Национальная транспортно-логистическая компания
НУХ «Байтерек»	– Национальный управляющий холдинг «Байтерек»
ОАЭ	– Объединенные Арабские Эмираты
ООН	– Организация объединенных наций
Пр.	– Прочее
П.п.	– Процентных пунктов
РК	– Республика Казахстан
РУ	– Республика Узбекистан
РФ	– Российская Федерация
США	– Соединенные Штаты Америки
СНГ	– Содружество независимых государств
СП	– Совместные предприятия
СЭЗ	– Свободная экономическая зона
ТМТМ	– Транскаспийский международный транспортный маршрут
ТН ВЭД	– Товарная номенклатура вида экономической деятельности
Т-км	– Тоннокилометры
Тыс.	– Тысяч
ЦРТП «QazTrade»	– Центр развития торговой политики «QazTrade»

Введение

Актуальность темы исследования. В нынешних тенденциях торговля и транзитно - транспортный потенциал взаимосвязаны и развиваются в динамичном темпе. В послании Главы государства Токаева К.К. народу Казахстана на третьей сессии парламента VII созыва было сказано: **"Следующий вопрос – укрепление транзитного потенциала страны. 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. Казахстан уже начал реализацию таких крупных проектов, как создание контейнерного хаба в Актау, развитие Транскаспийского коридора. К данной работе будут привлечены передовые логистические компании мира"**, тем самым подчеркивая слова нашего Президента, торговля и транзит должны всегда совершенствоваться в режиме реального времени [1].

При этом, основываясь на географическом месторасположении, Казахстан является одним из крупнейших по площади государств, не имеющих выхода к морю. По данным ООН, у подобных стран товарооборот, в среднем, на 30% меньше по сравнению с морскими государствами. В то же время, динамичный рост национальной экономики приводит к увеличению объемов грузовых потоков как на внутренних, так и на международных транспортных маршрутах. Дополнительно, развитие транспортно-логистического комплекса оказывает мультипликативное влияние на экономику, способствуя увеличению объемов внутренней и внешней торговли.

Вместе с тем, торговля является одной из важных сфер бизнеса, поскольку призвана удовлетворять потребности населения в товарах и является завершающим звеном в товаропроводящей цепи от производителя до конечного потребителя. В настоящее время транзитный потенциал Казахстана не используется в полной мере, поскольку основное направление грузоперевозок приходится на внутренние перевозки в пределах республики, и объем транзитных грузоперевозок оставляет желать лучшего. Современное развитие международного транзита связано не столько с географическим расположением страны, сколько с внедрением передовых технологий, процессами унификации и концентрации в мировой транспортной системе. Торговый потенциал, в свою очередь, является ключевым стратегическим ресурсом национальной экономики, оказывая положительное воздействие на ее развитие и повышая привлекательность для инвестиций.

В этой связи целесообразно рассматривать разработку новой модели трансконтинентального моста между Азиатскими и Европейскими странами, а также между Россией, Центральной и Южной Азией. В рамках указанной инициативы необходимо преобразовать «географический тупик» в Казахстане (в контексте отсутствия выхода к морю) в рентабельную, оптимизированную логистическую цепочку на возможностях новых узловых инфраструктурных

проектов. Сотрудничество Казахстана с приграничными странами один из приоритетов в силу географической близости и потенциала для развития торгово-экономических связей.

Кроме того, по оценкам Всемирного банка, в ближайшем будущем три экономических блока будут формировать мировую экономику: Северная Америка, Азия и Европа. В мировом ВВП, составляющем 94 трлн долл., ВВП Европы занимает около 25%, а ВВП Азии приближается к 34%. При этом Казахстан оказался в центре той части мира, которая распоряжается почти 2/3 мирового ВВП. Очевидно, что потенциал страны не ограничивается осуществлением экспорта природных ресурсов и иного сырья, поэтому необходимо рассматривать возможность присоединения к мировой системе создания добавленной стоимости путем реализации товаров глубокой обработки и развития логистики и транспортировки [2].

Важно учитывать и геоэкономические процессы. Например, соседние страны Кыргызстан и Узбекистан берут курс на диверсификацию своих логистических маршрутов путем развития таких проектов. В то же время РФ ускоренными темпами развивает собственную торговую и транспортную инфраструктуру с КНР.

Исходя из вышеизложенного, реализация транзитно - транспортного потенциала является одним из приоритетных направлений экономической политики Казахстана. Часть документов системы государственного планирования нацелена на формирование эффективных путей использования транзитно - транспортного потенциала страны (*Концепция развития транспортно-логистического потенциала и другие*).

На переходном этапе развития национальной экономики важно адаптировать международные практики и эффективно выстраивать систему трансграничных хабов в качестве зон опережающего развития.

С другой стороны, несмотря на проделанную работу существует ряд проблем: бюрократическая нагрузка в части оформления экспортных и импортных и иных процедур, низкий уровень транспортной инфраструктуры (*наблюдается значительный износ ее объектов – от 40 до 100%*), а также неразвитость и неэффективность транспортной логистики, что способствует удорожанию перевозок цены на товары.

Целью проведенного исследования является выработка практических рекомендации по совершенствованию торговых возможностей РК с учётом транзитно-транспортного потенциала и повышения потенциала экспорта и импорта Казахстана.

Задачи проекта. В целях достижения основной цели исследования целесообразно решение следующих задач:

- 1) Анализ стратегических документов развития торговли и повышения транзитно-транспортного потенциала РК.
- 2) Анализ текущей ситуации в сфере внешней торговли РК.
- 3) Изучение опыта зарубежных стран в части транспортно-логистической связанности и продвижения торговой отрасли.
- 4) Введение и анализ текущей ситуации трансграничных хабов

- 5) Географическая направленность по транзитным маршрутам
- 6) Разработка практических рекомендаций по совершенствованию торговых возможностей РК с учётом транспортного потенциала.

Теоретической и методологической основами исследования совершенствования торговых возможностей РК являются системно-структурный подход к текущей ситуации в РК в сфере внешней торговли путем анализа первичных и вторичных данных, анализ приграничной транспортно-логистической инфраструктуры в контексте трансграничных хабов на границе РК с РФ, КНР, КР, Узбекистаном и территории Прикаспия, развитие транспортного потенциала, транспортных коридоров, а также анализ соответствующих стратегий и концепций развития и НПА, составляющих институциональные подходы в развитии отрасли экономики.

Объектом диссертационного исследования ключевые стейкхолдеры (государственные органы, отечественный и иностранный предпринимательский сектор) в сфере продвижения внешней торговли.

Предметом исследования является совершенствование торговых возможностей РК с учётом транспортного потенциала и трансграничных с РК стран.

Гипотеза / ожидаемые результаты: рекомендации, позволяющие внести вклад в развитие транспортно-логистической инфраструктуры, заключение межправительственных соглашений с приграничными странами, а также диверсификацию товаров сырого и обрабатывающего сектора.

Практическая значимость: Рекомендаций и новые инструменты необходимые для разработки выверенного подхода и эффективного взаимодействия государственных органов с предпринимательским сектором в целях развития внешней торговли РК.

Обзор литературы

На данный момент стоит отметить недостаточное освещение в научных работах казахстанских исследователей темы торговых перспектив, учитывающих транспортный потенциал Республики Казахстан. Это направление экономики представляет собой перспективное и значимое направление, но изучено лишь частично.

В соответствии с контекстом внешней политики Казахстана на период 2020-2030 годов, одним из ключевых стратегических направлений этой политики на настоящем этапе является повышение экономической эффективности внешних отношений и дальнейшее укрепление позиций страны в глобальной экономической системе [3].

Согласно концепции развития транспортно-логистического потенциала до 2030 года, важным фактором развития данной отрасли экономики является развитие системы торговых, транспортных и иных хабов, позволяющие упростить процедуры декларирования, стать новым центром притяжения предпринимательства, а также развивать транспортно-торговые возможности страны [4].

При этом, Мадияров Д.М. и Амирбеков А.С. считают необходимым пересмотреть географию экспорта как одну из ключевых мер. Однако география экспорта Республики Казахстан выглядит более развитой по сравнению с диверсификацией экспортного ассортимента [5].

Другие казахстанские исследователи, такие как Чуланова З.К. и Алимбетова Ж.С., утверждают, что темпы роста экспорта обработанных товаров из Казахстана зависят от нескольких факторов, таких как уровень разнообразия экспортного ассортимента, затраты на экспортные операции, торговые барьеры и тарифы, которые устанавливаются иностранными государствами для товаров казахстанского происхождения, а также уровень информированности казахстанских экспортеров и другие [6].

С другой стороны, согласно высказыванию Адилхановой О., степень специализации и диверсификации производственно-торговой базы страны имеет значительную степень влияния на экономическое развитие Республики Казахстан. При этом подчеркивается, что успешная диверсификация каждого государства зависит от его географических, производственных и ресурсных особенностей [7].

Согласно исследованиям Цезаря Идальго, государства, не направляющие усилия на расширение спектра производства в сторону передовых технологий, сталкиваются с большим риском застоя на текущем уровне развития. В противоположность этому, страны, стремящиеся преодолеть такие ограничения, имеют значительные возможности увеличить объем производства, отвечая на растущий спрос на высокотехнологичные продукты [8].

Также были изучены аналитические обзоры АО «Центр развития торговой политики (ЦРТП) «QazTrade», доклады Министерства торговли и интеграции РК, Министерства индустрии и инфраструктурного развития РК, аналитические записки ВТО и ООН, Всемирного банка и т.д.

Методы исследования

В процессе исследования применялись разнообразные количественные и качественные методы. Для анализа данных использовались подходы, включая анализ политики (Policy Analysis), статистический анализ, опросные методы (анкетирование) и экспертные интервью.

Методологической основой данного исследования послужили набор методов и принципов научного познания, соответствующих целям, задачам, гипотезе и природе объекта анализа.

При аналитической работе были использованы теоретико-методологические подходы отечественных и зарубежных авторов. Основным методом в теоретической части исследования является системный подход, который обеспечил единое изучение теоретических аспектов торговли.

Системный подход также применялся при анализе международного опыта. Кроме того, для анализа международного опыта в области экспорта использовались методы исторического анализа, сравнительного анализа и работы с аналитическими данными.

Исследование, базируется на трех основных этапах:

- 1 этап. Анализ литературы, а также международного опыта.
- 2 этап. Анализ текущей ситуации и анализа НПА,
- 3 этап. Выявление проблем и разработка соответствующих рекомендаций.

Основная часть

Анализ торговой политики

Стратегические документы

Векторы развития внешней торговли согласно системе государственного планирования

На текущий момент, в Казахстане принята **Дорожная карта по продвижению экспорта несырьевых товаров и услуг**, утвержденная распоряжением Премьер-Министра Республики Казахстан от 29 августа 2019 года № 163-р.

Данным документом предусмотрен перечень мероприятий по продвижению экспорта обработанной продукции и услуг на внешние рынки, включая: Проведение мероприятий по формированию и ведению реестра и карты казахстанских производителей, включающих сведения (ограниченного доступа), выработка паспортов для производителей продукции в целях выпуска индустриальных сертификатов (не конфиденциальная часть), а также разработку мер государственной поддержки, направленных на предоставление более низких ставок кредитования малого и среднего бизнеса, производящего экспорториентированную машиностроительную продукцию [9].

При этом, согласно НПР-2025 (*Национальный план развития до 2025 года*), утвержденному Указом Президента Республики Казахстан от 15 февраля 2018 года № 636 одним из общенациональных приоритетов определено активное развитие дипломатии в контексте торговли и экономики в целом [10].

Принципиальным изменением для Казахстана к 2025 году станет качественный переход от сырьевого характера казахстанского экспорта к созданию благоприятных условий для продвижения казахстанской продукции и развитию несырьевого экспорта.

В этой связи, перед правительством поставлены задачи:

Задача 1. Расширение торгово-экономического сотрудничества, а также продвижение и защита национальных интересов через активное участие в международных интеграционных объединениях.

Задача 2. Создание благоприятных условий для продвижения казахстанской продукции, в том числе посредством оказания финансовой поддержки через возмещение, страхование и гарантирование, субсидирование и т.д., поддержке казахстанских экспортеров через нефинансовые инструменты, программы поддержки, привлечению загранучреждений Министерства иностранных дел Республики Казахстан, развитию услуг с высоким экспортным потенциалом, принятию новых национальных стандартов, отвечающих международным требованиям безопасности и качества.

При этом, главной же задачей, согласно Национальному плану, остается увеличение объема несырьевого экспорта товаров и услуг до 41 млрд. долл. США к 2025 году.

Во исполнение НПП-2025, принят **Национальный проект "Устойчивый экономический рост, направленный на повышение благосостояния казахстанцев"** (ППРК от 12.10.2021 г. № 730).

В этой связи, во исполнение Национального проекта предусмотрены следующие мероприятия:

- Реализация проекта по приобретению технологического оборудования для создания производства чугунного литья (лизинговое финансирование);
- Реализация программы "Экспортная акселерация";
- Вывод казахстанских предприятий на международные электронные платформы.

Важно отметить, что участниками вышеупомянутых программ выступают также и компании с иностранным участием.

Векторы развития транспортно-логистического потенциала согласно системе государственного планирования

2 февраля 2023 года в рамках исполнения поручения Главы государства постановлением Правительства РК утверждена Концепция развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года (далее - Концепция).

Данный документ охватывает перспективы развития всех сфер транспортной инфраструктуры и включает в себя аспекты прогресса в области железнодорожного, автомобильного, водного, воздушного транспорта, а также логистики [11].

Прогнозируется, что эти действия способствуют обеспечению доступности, безопасности и инклюзивной подвижности, а также укреплению конкурентоспособности страны и формированию ее статуса транзитного хаба.

Содержание Концепции по развитию транспортно-логистического потенциала Казахстана доступно в общедоступных источниках. Следующие аспекты документа заслуживают особого внимания.

Так в первом разделе Концепции, в которой описывается текущее состояние отрасли, указывается, что в различные годы с целью содействия развитию транспортной отрасли страны были разработаны и реализованы государственные программы, направленные на интеграцию и развитие инфраструктуры транспортной системы. Среди данных инициатив можно выделить программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» и национальный проект «Сильные регионы – драйвер развития страны».

В контексте представленных документов созданы предпосылки для увеличения конкурентоспособности и стимулирования развития национальных перевозчиков грузов и пассажиров.

В секторе логистики и мультимодальных перевозок наблюдается усиление воздействия инфраструктурных ограничений на эффективность

транспортных операций. Специальное внимание уделяется недостаткам в таможенном законодательстве, включая регулирование оборота контейнеров, необходимость временного ввоза, отсутствие единого мультимодального коносамента, невозможность отслеживания транзитных грузов в режиме реального времени, недостаточно развитые контейнерные и смешанные перевозки, а также технологическое отставание транспортно-логистической отрасли по сравнению с развитыми странами.

В разделе 5, посвященном основным принципам и подходам к развитию транспортно-логистического потенциала, на основе комплексного анализа текущего положения, внешних вызовов и перспектив, стратегических приоритетов и целей социально-экономического развития Республики Казахстан, концепция выделяет ключевые методы развития транспортно-логистического комплекса до 2030 года.

С целью достижения стратегического амбициозного плана, направленного на превращение Казахстана в ведущий региональный транзитный хаб к 2030 году и обеспечение интегрированного развития различных транспортных отраслей в рамках единого транспортно-логистического комплекса, будут внедрены меры в следующих областях: развитие трансграничных хабов и терминальной инфраструктуры для привлечения дополнительных объемов транзита и обеспечения бесперебойной мультимодальной транспортировки; увеличение пропускной способности международных транзитных транспортных коридоров, логистических терминалов и пунктов пропуска; модернизация и расширение парка транспортных средств, включая все виды транспорта; устранение различных препятствий в рамках глобальной транспортной связанности; упрощение таможенного администрирования мультимодальных грузовых перевозок в международной транспортной системе; совершенствование НПА и заключение новых межгосударственных соглашений в области транспорта, транзита и торговли; развитие всех видов инфраструктуры, включая услуги.

В сфере автомобильно-дорожной инфраструктуры приоритетные проекты, направленные на активацию транзитно-транспортного потенциала, будут сфокусированы на улучшении технического состояния и пропускной способности международных транспортных маршрутов, логистических терминалов и пунктов пропуска через государственную границу Республики Казахстан.

При этом, планируется создание транснационального координационного органа, включающего транспортные компании и государственные органы, для управления маршрутом "КНР – Туркменистан – Иран" с участием морского сегмента перевозок.

С целью дальнейшего развития транзитного потенциала и удовлетворения потребностей национальной экономики в эффективных и доступных транспортных услугах планируется изменение АО «НК «Қазақстан темір жолы» (КТЖ) в национальную транспортно-логистическую компанию (НТЛК), где основными задачами будут вступление на прибыльный рынок логистических услуг на точках грузообразования и грузопоглощения,

развитие инфраструктуры и эффективная реализация ее потенциала, а также стимулирование мультимодальных перевозок.

Также будут созданы все необходимые условия для конкуренции между судоходными компаниями прикаспийских государств. Это включает в себя разработку пятистороннего межведомственного соглашения с соответствующими изменениями в существующих двусторонних договорах о тарифах на судозаход, учитывая принцип соответствия судов экологическим стандартам.

Подчеркивается, что снятие санкций с иранского направления по SWAP-операциям и завершение процедуры получения генеральной лицензии для транспортировки несанкционированных грузов в иранском направлении стимулирует развитие танкерного флота. Кроме того, предполагается внедрение единой цифровой базы инспектирования судов при гармонизации и унификации нормативных требований, определяющих функции "государства порта".

Для поддержки логистики и мультимодальных перевозок предполагается внедрение системы трансграничных торговых центров, которые станут базовыми площадками для развития границей сопредельного сотрудничества с различными странами, включая Китай, Кыргызстан, Узбекистан, Россию и государства прикаспийского региона.

С согласованной целью обеспечения стабильности и надежности транспортных связей предполагается выполнение процесса адаптации всей транспортной инфраструктуры Казахстана к нормативам безопасности до 2030 года. Этот процесс направлен на обеспечение доступности, безопасности и инклюзивной мобильности, включая обеспечение круглогодичной доступности социально значимых объектов, инфраструктуры и услуг для граждан и предпринимательской сферы. Эти цели будут достигнуты через реализацию следующих ключевых направлений:

1. Выравнивание транспортной инфраструктуры с требованиями международных, национальных и отраслевых стандартов в области безопасности движения.

2. Совершенствование, развитие и внедрение цифровых, автоматизированных, регулирующих, контрольных и управляющих технологий в области движения.

3. Развитие служб и систем экстренного реагирования и предоставления помощи.

4. Улучшение нормативно-правового обеспечения и стандартов в области безопасности.

5. В секторе железнодорожного транспорта будут пересмотрены подходы к стандартизации предоставления услуг и обеспечения безопасности перевозок.

В сфере водного транспорта обеспечение безопасности и надежности функционирования инфраструктуры и судоходных маршрутов морского и речного транспорта включает в себя внедрение автоматизированных систем повышения безопасности судоходства, оперативную реакцию

спасательных служб, а также обеспечение техническим и служебно-вспомогательным флотом.

Развитие сектора морских перевозок требует систематического контроля за уровнем загрязнения вод и обеспечения безопасности судов в территориальных водах Республики Казахстан. Оценка воздействия морского транспорта на окружающую среду предполагает активное внедрение мер для предотвращения загрязнения морей при эксплуатации морского транспорта. Это включает в себя установление нормативов для стимулирования инвестиций в экологически чистые технологии в морских портах и безопасное использование альтернативных видов топлива на морских судах. Для обеспечения судов сжиженным природным газом (СПГ) рассматривается возможность строительства небольших заводов или заправок станций в портах Каспийского моря.

Исходя из вышеизложенного, в настоящее время, в Казахстане сформировано точечное видение дальнейшего развития внешнеторговой политики с учетом транспортно-логистического потенциала, закрепленное основными документами системы государственного планирования.

Анализ состояния внешней торговли Казахстана за 2014-2022 годы
Динамика внешнеторгового оборота и влияние мировых трендов

Внешняя торговля Казахстана в отчетный период выражает значительные колебания, обусловленные изменениями в ценовой динамике на мировых товарных рынках.

Снижение объема внешней торговли Казахстана в период с 2014 по 2016 год объясняется нестабильностью цен на сырьевые ресурсы на мировых рынках, особенно в контексте нефтяного сектора, а также переходом страны к режиму свободного плавающего обменного курса, что привело к значительному обесценению национальной валюты. Влияние данных факторов совместно привело к сокращению объема товарооборота Казахстана до 62,1 миллиарда долларов США в 2016 году.

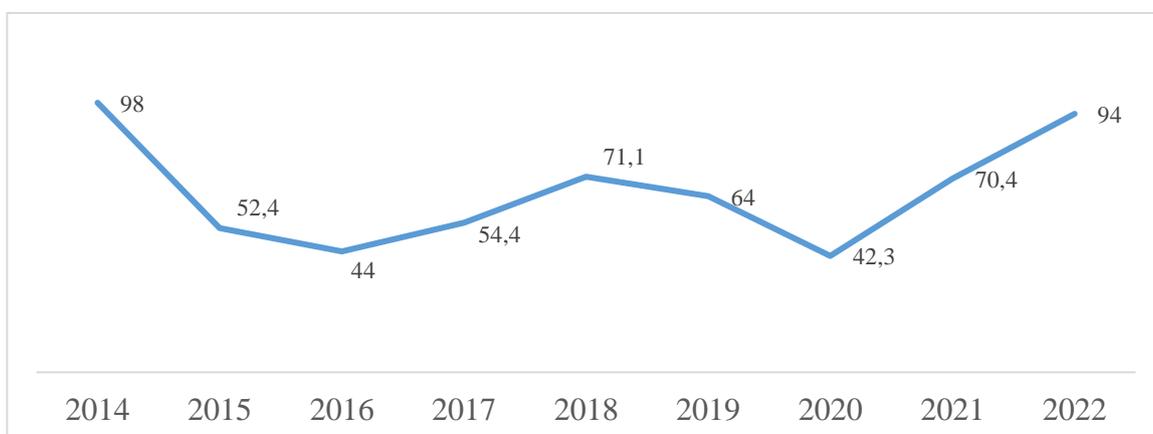


Рисунок 1 - Среднегодовые цены на нефть марки Brent, долл. США за баррель

Примечание – по данным Всемирного банка

С 2016 по 2019 годы наблюдался рост внешнеторгового оборота Казахстана на фоне восстановления цен на сырьевые товары на мировых рынках.

Основной причиной сокращения внешнеторгового оборота Казахстана за 2019-2020 годы стала мировая пандемия коронавируса COVID-19. По сравнению с 2019 годом товарооборот в 2020 году сократился на 11,6% или на 11,3 млрд. долл. США. Доля экспорта во внешнеторговом обороте составила 55%, доля импорта – 45%.

Восстановление мировой экономики после снижения влияния пандемии коронавируса и адаптации цепочек к новым реалиям привели к росту товарооборота Казахстана до 135,5 млрд. долл. США [12].

Диаграмма 2. Внешнеторговый оборот РК за 2014-2022 гг., млрд. долл. США

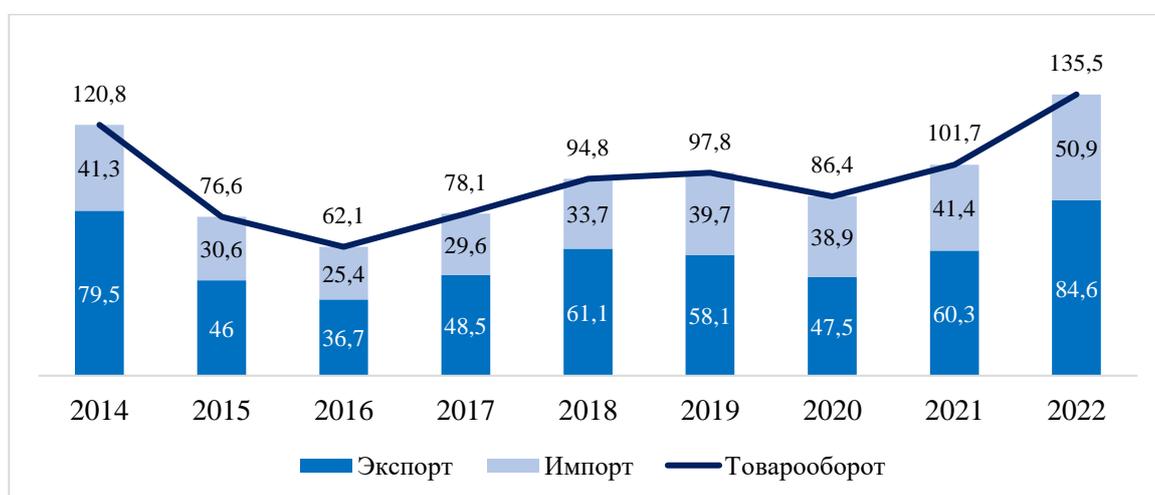


Рисунок 2 - Внешнеторговый оборот РК за 2014-2022 гг., млрд. долл. США

Примечание – по данным БНС АСПиР РК и КГД МФ РК

В 2022 году экспорт составил 84,6 млрд. долл. США, в то время как импорт – 50,9 млрд. долл. США. По сравнению с 2016 годом внешнеторговый оборот вырос более чем в 2 раза. При этом, в 2015-2016 годы спрос на импортные товары не только в Казахстане, но и в практически во всех странах-экспортерах сырьевых товаров был слабее.

Необходимо отметить, что товарооборот за 2022 год является рекордным согласно историческим данным.

Сальдо торгового баланса на протяжении 2014 – 2022 годов является стабильно положительным. Наибольшая величина наблюдается в 2014 году и составляла 38,2 млрд. долл. США, наименьшая величина зафиксирована в период пандемии коронавируса – в 2020 г. (8,6 млрд. долл. США) [13].

Таблица 1 – Внешняя торговля РК, млрд. долл. США

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Прирост, 2022/2021
Товарооборот	120,8	76,5	62,1	78,1	94,8	97,8	86,5	101,7	135,5	33,2%
Экспорт	79,5	46	36,7	48,5	61,1	58,1	47,5	60,3	84,6	40,3%
Импорт	41,3	30,6	25,4	29,6	33,7	39,7	38,9	41,4	50,9	22,9%
Сальдо внешней торговли	38,2	15,4	11,4	18,9	27,5	18,4	8,6	18,9	33,7	78,3%

Примечание: по данным БНС АСПиР РК и КГД МФ РК

За последние 5 лет товарооборот Казахстана вырос на 37,7 млрд. долл. США. Экспорт увеличился на 23,5 млрд. долл. США. Данный фактор обуславливают объективные предпосылки, включая увеличение поставок углеводородного сырья, текущая геополитическая ситуация в регионе повысившая спрос на продукцию в РК, а также усилившая тенденцию на товарооборот с РК ввиду санкционной политики стран США и ЕС по отношению к РФ и пр. [14].

Таблица 2 – Структура экспорта и импорта РК, млрд. долл. США

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Показатель	Экспорт								
Всего	79,5	46	36,7	48,5	61,1	58,1	47,5	60,3	84,6
Сырьевой	61,1	31,9	24,1	32,9	45,4	42,2	32,1	40,5	57,8
доля	76,9%	69,5%	65,6%	67,9%	74,2%	72,7%	67,5%	67,1%	68,3%
Обработанный	18,4	14	12,6	15,6	15,7	15,8	15,5	19,8	26,8
доля	23,1%	30,5%	34,4%	32,1%	25,8%	27,3%	32,5%	32,9%	31,6%
Показатель	Импорт								
Всего	41,3	30,6	25,4	29,6	33,7	39,7	38,9	41,4	50,9
Сырьевой	2,8	2,3	2,2	2,4	3,2	4	2,5	3,0	3,7
доля	6,8%	7,4%	8,8%	8,0%	9,5%	10,0%	6,5%	7,3%	7,3%
Обработанный	38,5	28,3	23,1	27,2	30,4	35,7	36,4	38,4	47,2
доля	93,2%	92,6%	91,2%	92,0%	90,5%	90,0%	93,5%	92,7%	92,7%

Примечание: по данным БНС АСПиР РК и КГД МФ РК

География внешней торговли Республики Казахстан

Важным индикатором при исследовании внешней торговли страны является география торговли. В 2022 году Казахстан провел торговые операции с 209 странами. По 115 странам товарооборот больше 1 млн. долл. США, из них по 53 странам имеется положительное сальдо, по 62 странам - отрицательное сальдо.

За отчетный период наблюдается увеличение удельного веса стран ЕС. По итогам 2022 года в географической структуре товарооборота удельный вес ЕС составил 30,9%, что на 1,3 п.п. больше показателя 2021 года. Причиной увеличения является увеличение спроса на товары рынка РК ввиду санкционного режима по отношению с РФ, а также увеличение товарооборота ЕС с КНР.

Казахстанские товары в основном экспортируются в следующих направлениях – в страны ЕС, СНГ и страны Азии. Совокупный экспорт в эти страны составляет 94,5% общего экспорта Казахстана в 2022 году [15].

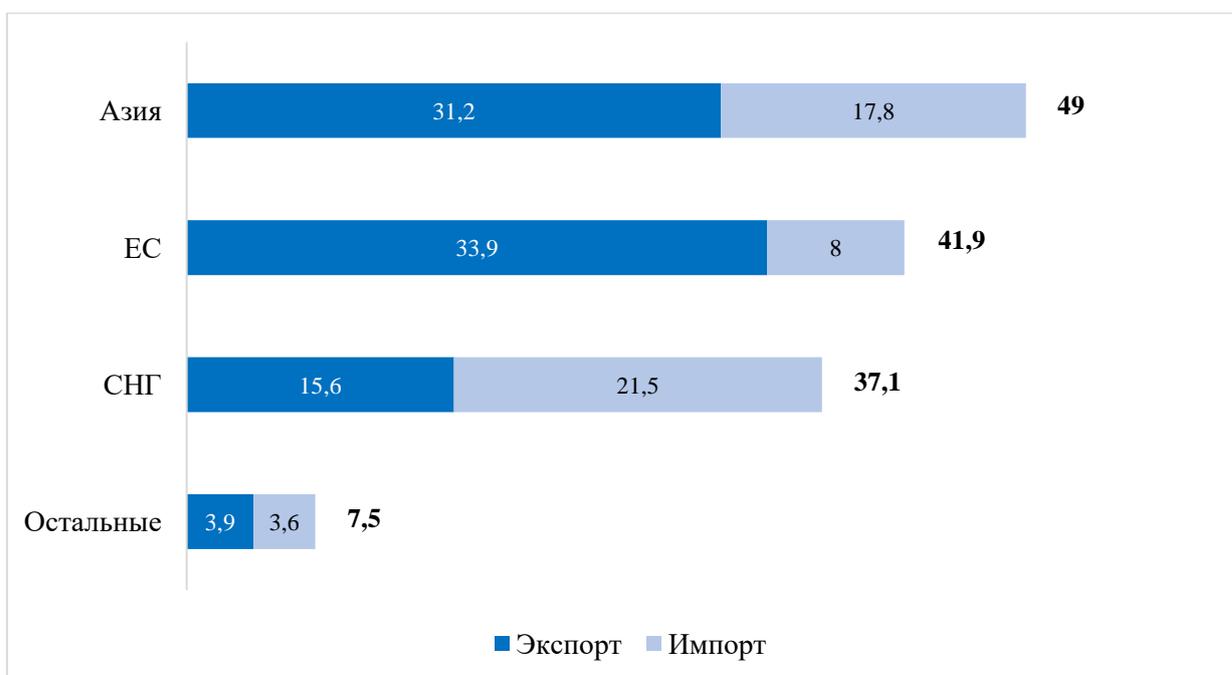


Рисунок 3 - Географическая структура внешнеторгового оборота РК, млрд. долл. США, 2022 год

Примечание – по данным БНС АСПиР РК

Таблица 3 – География внешней торговли РК за 2013-2020 годы, млрд. долл. США

Экспорт РК										
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Прирост 2022/2021
Всего	79,5	46	36,7	48,5	61,1	58,1	47,5	60,3	84,6	40,30%
Страны ЕС	44	23,6	17,8	23,3	30,2	24,2	17,7	23,1	33,9	46,75%
Страны ЕАЭС	7,2	5,1	3,9	5,3	6	6,4	5,7	7,8	10,1	29,49%
Китай	9,8	5,5	4,2	5,8	6,3	8	9,4	9,8	13	32,65%
Остальные страны	18,5	11,8	10,8	14,1	18,6	19,5	14,8	19,6	27,6	40,82%
Импорт РК										
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Прирост 2022/2021
Всего	41,3	30,6	25,4	29,6	33,7	39,7	38,9	41,4	50,9	22,95%
Страны ЕС	8,1	6,5	5,3	5,4	6,2	6,2	6,2	5,5	8	45,45%
Страны ЕАЭС	14,9	11,2	9,9	12,5	14,1	15,3	14,7	18,8	19,2	2,13%
Китай	7,4	5,1	3,7	4,7	5,4	6,8	6,4	8,2	11,1	35,37%
Остальные страны	10,9	7,8	6,5	7	8	11,4	11,6	9	12,6	40,00%
Товарооборот РК										
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Прирост 2022/2021
Всего	120,8	76,6	62,1	78,1	94,8	97,8	86,4	101,7	135,5	33,24%
Страны ЕС	52,1	30,1	23,1	28,7	36,4	30,4	23,9	28,6	41,9	46,50%
Страны ЕАЭС	22,1	16,3	13,8	17,8	20,1	21,7	20,4	26,6	29,3	10,15%
Китай	17,2	10,6	7,9	10,5	11,7	14,8	15,8	18	24,1	33,89%
Остальные страны	29,4	19,6	17,3	21,1	26,6	30,9	26,4	28,6	40,2	40,56%
Торговый баланс РК										
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Прирост 2022/2021
Всего	38,2	15,4	11,3	18,9	27,4	18,4	8,6	18,9	33,7	178,31%
Страны ЕС	35,9	17,1	12,5	17,9	24	18	11,5	17,6	25,9	147,16%

Продолжение таблицы 3

Страны ЕАЭС	-7,7	-6,1	-6	-7,2	-8,1	-8,9	-9	-11	-9,1	82,73%
Китай	2,4	0,4	0,5	1,1	0,9	1,2	3	1,6	1,9	118,75%
Остальные страны	7,6	4	4,3	7,1	10,6	8,1	3,2	10,6	15	141,51%

Источник: БНС АСПиР РК и КГД МФ РК

По итогам 2022 года в условиях восстановления мировой экономики после пандемии коронавируса зафиксирован рост экспорта в направлении Китая, Центральной Азии, ЕС, ЕАЭС и остальных стран.

При этом наблюдается значительное сокращение экспортного грузопотока в ЕАЭС (в реальном выражении, общий объем экспорта потребительских и иных товаров в ЕАЭС в 2022 году составил 35,1 млн тонн, в то время как в 2021 году объем составлял 44,1 млн тонн, что меньше на 20,4%), что связано со снижением поставок железной руды, каменного угля и лигнита, а также сокращение поставок железной руды РК в РФ, связанное с санкционными ограничениями, достигшее 6,6 млн. тонн.

Вместе с тем, снижение поставок каменного угля в ЕАЭС по большей части произошел из-за сокращения экспорта угля в Беларусь (-94%).

С другой стороны, на фоне сокращения поставок угля в ЕАЭС, зафиксирован значительный рост экспорта угля в страны ЕС, Турцию и Индию. Также, рост спроса на казахстанский уголь связан с дефицитом энергоносителей в Европе. Дополнительно, часть не востребовавшего объема железной и медной руды перенаправлена в сторону Китая (+47%).

По оценке БНС, в структуре экспорта товаров доля топливно-энергетических товаров выросла на 3,7 п.п. до 61,4% (в 2021 г. – 57,7%), в целом минеральные продукты увеличили свою долю до 67,8% (в 2021 г. – 65,9%) [16].

По предварительным данным НБ, экспорт несырьевых товаров и услуг увеличился до 34,6 млрд долл. США. Так, экспорт несырьевых товаров в денежном выражении вырос на 33,6% до 26,8 млрд. долл. США, экспорт услуг на 34,6% до 7,9 млрд. долл. США. В натуральном выражении экспорт несырьевых товаров вырос всего на 4,7% [17].

При этом, эксперты АО «ЦРТП «QazTrade» полагают, что высокий уровень экспорта несырьевых товаров связан с геополитической ситуацией и введением санкций по отношению к РФ, так как Россия скорректировала свою торговую политику и европейские страны начали искать новые рынки сбыта [18].

Кроме того, рост экспорта услуг также во многом обусловлен внешними факторами. Так, основной прирост обеспечен за счет личных поездок частных лиц на 459,5% или на 929,6 млн. долл. США, из которых 81,5% приходится на РФ, Кыргызстан и Узбекистан, грузовых перевозок на 353 млн. долл. США (увеличение на 10,2%), а также сопутствующих услуг в сфере транспорта (упаковка, загрузка, выгрузка и др.) на 69,3% или на 254,8 млн. долл. США.

Несмотря на рост внешнеторгового оборота и несырьевого экспорта, все еще сохраняется высокий уровень несырьевого импорта. Так, в структуре

импорта увеличилась доля химической продукции (рост в 2022 г. – 25,4%), продукции АПК и продовольственных товаров (+21,9%), текстиля (+56,3%), а также автомобилей, оборудования, приборов и аппаратов (+21,5%) с 72,1% в 2021 г. до 74,1% в 2022 г.

Вместе с тем, доля сырьевых товаров в экспорте все также имеет высокую долю от общего экспорта по сравнению с другими странами-партнерами (68,6%). При этом, доля товаров высокого передела в экспорте все еще остается на низком уровне по сравнению с теми же странами-партнерами (9,5%). С другой стороны, доля товаров отечественного производства в экспорте является наибольшей по сравнению со странами-партнерами (59%).

Диаграмма 4. Доля товаров РК в экспорте, 2022 год

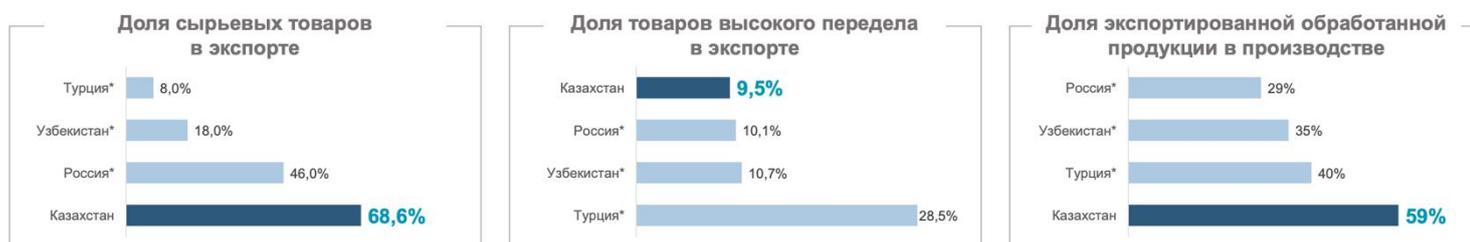


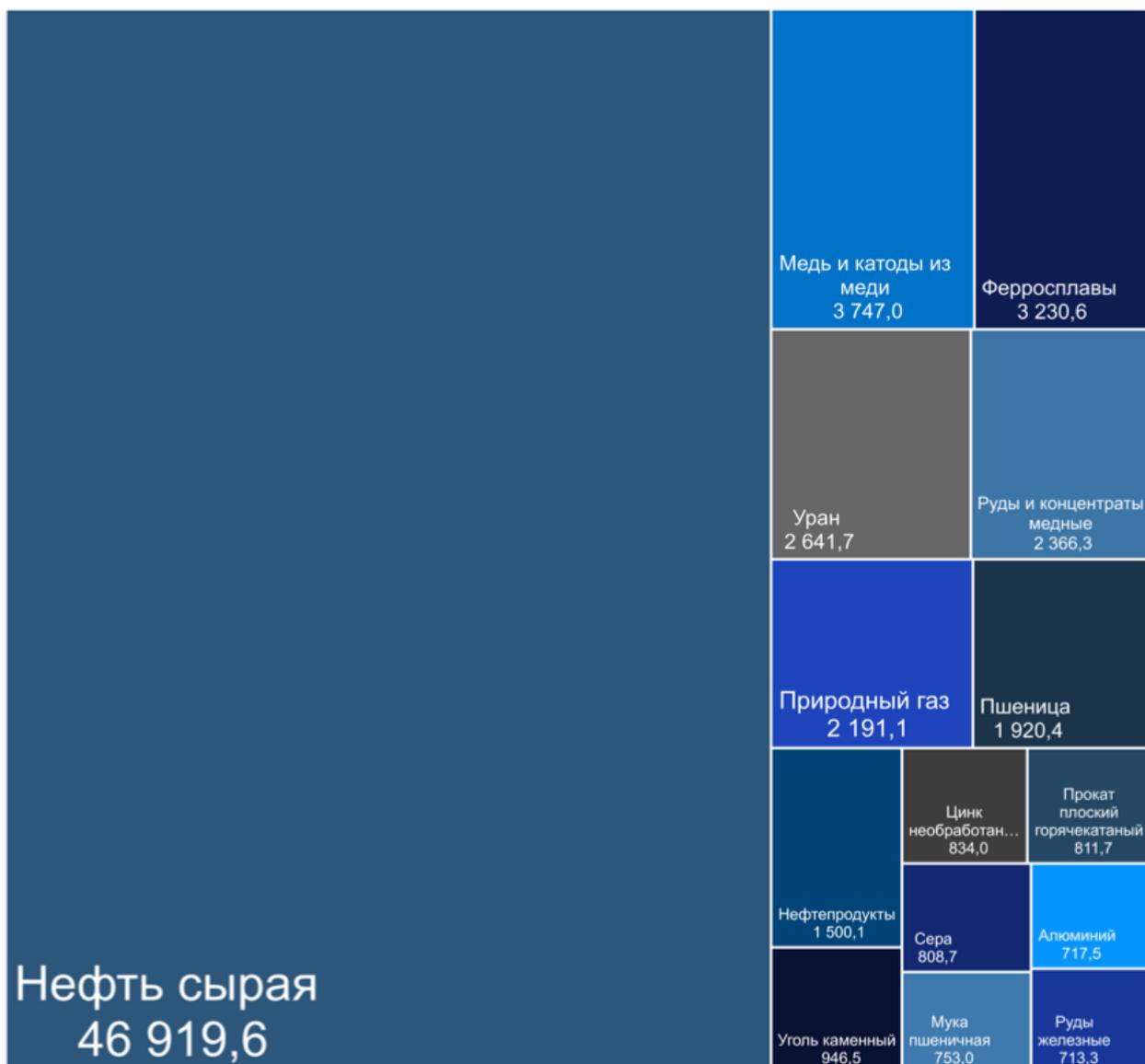
Рисунок 4 - Доля товаров РК в экспорте, 2022 год

Примечание – по данным БНС АСПиР РК и КГД МФ РК

По итогам 2022 года экспорт Казахстана составил 84,6 млрд. долл. США, что на 40,2% выше показателя 2021 и является историческим максимумом. При этом, экспорт обработанных товаров из РК за 2022 год составил 26,8 млрд. долл. США, что более чем в 1,5 раза больше показателей 2021 года (15,5 млрд. долл. США).

Поставки топ-15 товаров на 10 знаках ТН ВЭД составляют 70,1 млрд. долл. США или 82,9% экспорта, при этом на долю сырой нефти приходится 55,5% всего экспорта [19].

ОСНОВНЫЕ ТОВАРЫ ЭКСПОРТА, \$млн.



ОСНОВНЫЕ ТОВАРЫ ИМПОРТА, \$млн.

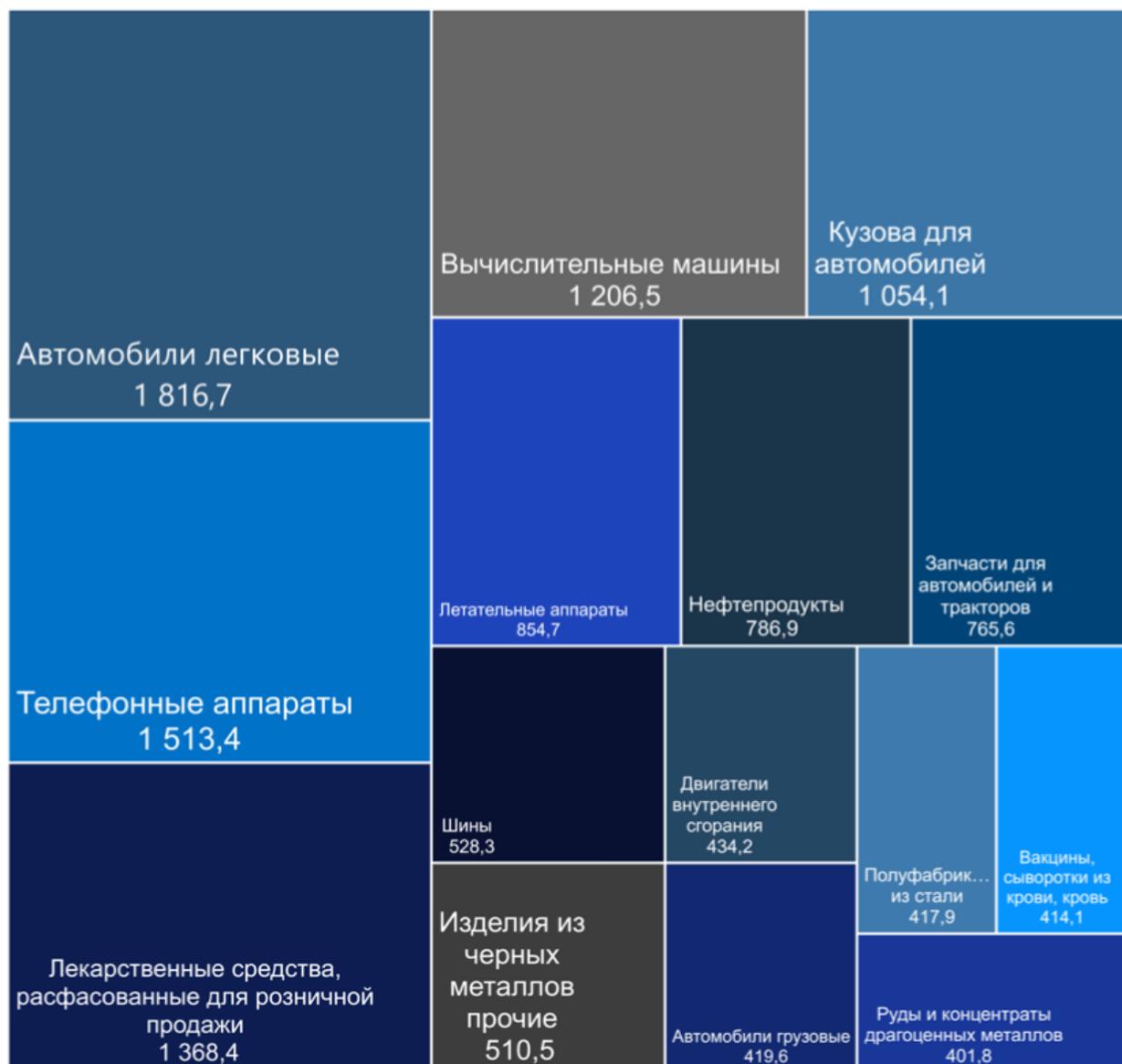


Рисунок 5 - Структура экспорта и импорта товаров за 2022 год,
тыс. долл. США

Примечание – по данным БНС АСПиР РК и КГД МФ РК

Со стороны экспорта обработанных товаров, особенно отмечается рост экспорта товаров прочих (других) отраслей (рост в 56 раз) ввиду повышенного спроса на данные товары на рынках ЕАЭС и Китая. Также наблюдается рост спроса на химическую (в 4,5 раза) и пищевую промышленность (в 2,8 раз) в Китае, ввиду повышенного спроса среди большого количества населения.

В части обработанного импорта, его доля все еще остается относительно высокой, а также стабильно растущей из года в год. Вместе с тем, отмечается тенденция, где экспорт из РК в большинстве является сырьевым. В то время как импорт в РК является в большинстве в виде обработанного товара [20].

Таблица 4 – Структура обработанного экспорта и импорта РК за 2014-2022 годы

Год	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Прирост
Обработанный экспорт РК										
Всего, млн. долл. США	18 378,6	14 028,9	12 645,4	15 570,3	15 744,8	15 826,3	15 456,2	19 841,9	26 813,60	35,10%
Металлургическая отрасль	9 669,4	9 219,8	8 659,0	10 646,9	10 143,5	10 108,3	10 076,6	12 938,7	15 347,30	18,62%
Нефтехимическая отрасль	4 516,7	2 100,3	1 397,9	2 028,2	2 334,8	1 921,2	1 405,2	1 974,1	2 488,20	26,04%
Пищевая промышленность	1 208,4	1 048,6	1 044,6	1 131,1	1 225,6	1 190,2	1 408,9	1 468,3	2 577,30	75,53%
Машиностроительная отрасль	1 277,2	377,7	453,3	454,1	485,9	569,8	467,3	1 282,5	701,8	-45,28%
Химическая промышленность	787,3	694,0	523,9	723,5	800,6	779,4	736,0	919,1	2 076,20	125,89%
Транспортные средства	618,2	244,4	258,7	198,8	168,4	607,4	847,8	674,0	1 040,50	54,38%
Другие отрасли	34,8	82,8	63,6	69,4	189,5	222,3	155,7	198,5	2 265,90	в 10 раз
Строительные товары	89,7	37,3	54,0	83,1	154,7	169,3	173,4	162,8	0	-100,00%
Легкая промышленность	96,3	160,7	124,4	141,7	121,5	98,5	62,7	84,2	169,5	101,31%
Деревообрабатывающая и мебельная промышленность	58,1	33,2	40,5	64,3	81,6	95,5	60,4	71,8	61,1	-14,90%
Фармацевтическая отрасль	22,7	29,9	25,4	29,2	38,8	64,6	62,2	67,9	85,7	26,22%
Китай	3 576,6	2 945,3	2 694,4	3 680,6	3 377,3	3 903,2	4 574,1	4 458,7	4 629,80	3,84%
Деревообрабатывающая и мебельная промышленность	0,8	2,3	1,7	0,8	1,4	3,8	1,4	0,6	0,00	-100,00%
Другие отрасли	1,7	2,9	2,9	4,2	2,8	4,7	0,5	1,0	8,50	в 7,5 раза
Легкая промышленность	20,5	19,8	18,1	81,2	47,9	33,8	9,6	11,8	9,20	-22,03%
Машиностроительная отрасль	75,8	18,1	36,1	9,0	5,2	5,7	13,6	215,6	3,40	-98,42%
Металлургическая отрасль	3 132,6	2 785,1	2 512,8	3 337,3	3 051,0	3 531,6	4 224,7	4 082,6	4 089,90	0,18%
Нефтехимическая отрасль	233,4	48,2	62,6	80,0	137,7	75,4	65,8	41,5	54,50	31,33%
Пищевая промышленность	18,8	34,5	46,1	64,2	88,7	168,3	165,2	66,1	251,50	в 2,8 раз
Строительные товары	0,1	0,0	0,1	0,2	0,1	0,2	0,0	0,0	0,00	
Транспортные средства	61,4	3,5	8,0	10,9	2,4	1,7	0,7	1,1	0,30	-72,73%
Фармацевтическая отрасль	0,4	0,1	0,8	0,7	0,2	0,6	0,3	0,0	0,00	
Химическая промышленность	31,0	30,9	5,2	92,2	39,9	77,3	92,4	38,4	212,40	в 4,5 раза
ЕАЭС	4 238,8	2 776,3	2 408,2	3 115,1	3 711,0	3 725,1	3 228,5	4 699,3	7 985,70	69,93%
Деревообрабатывающая и мебельная промышленность	30,8	18,2	26,7	33,1	30,0	40,4	37,1	42,8	11,10	-74,07%
Другие отрасли	10,9	11,1	14,1	20,4	28,0	34,9	24,2	26,2	1 496,10	в 56 раз

Продолжение таблицы 4

Легкая промышленность	53,9	110,9	66,8	38,8	52,3	47,4	33,5	50,5	126,50	150,50%
Машиностроительная отрасль	958,1	160,6	196,3	237,6	314,8	338,9	262,6	378,4	577,30	52,56%
Металлургическая отрасль	2 403,5	1 831,2	1 470,7	1 970,0	2 163,8	2 026,5	1 728,5	2 829,3	3 325,60	17,54%
Нефтехимическая отрасль	144,7	124,6	153,0	219,7	368,0	310,5	220,2	222,9	212,40	-4,71%
Пищевая промышленность	332,8	288,1	262,9	319,6	374,2	391,4	414,6	523,7	693,70	32,46%
Строительные товары	47,8	21,9	32,5	55,3	65,3	84,3	79,5	79,9	0,00	-100,00%
Транспортные средства	53,1	41,9	26,9	39,5	67,4	185,5	167,3	228,6	547,00	139,28%
Фармацевтическая отрасль	13,5	11,6	8,7	17,0	27,9	56,8	52,3	38,8	53,40	37,63%
Химическая промышленность	189,6	156,2	149,6	164,2	219,1	208,5	208,7	278,3	942,70	в 2,4 раза
ЕС	4 689,9	3 319,9	2 297,4	2 579,2	2 408,4	2 041,0	1 714,7	2 268,3	3 624,90	59,81%
Деревообрабатывающая и мебельная промышленность	0,1	0,6	1,6	2,8	0,5	0,4	0,5	0,8	40,40	в 49,5 раз
Другие отрасли	1,4	1,0	0,9	1,2	1,3	1,5	2,3	5,9	70,30	в 10 раз
Легкая промышленность	17,2	17,9	16,0	15,9	14,7	9,9	8,5	8,6	6,10	-29,07%
Машиностроительная отрасль	61,0	58,2	77,6	68,2	55,2	50,1	63,1	114,7	35,40	-69,14%
Металлургическая отрасль	708,4	1 305,1	1 046,5	916,6	871,4	762,1	651,2	1 095,8	1 725,40	57,46%
Нефтехимическая отрасль	3 374,4	1 536,4	873,0	1 224,9	1 110,6	807,0	432,8	749,5	1 172,00	56,37%
Пищевая промышленность	77,5	47,1	42,7	49,8	51,7	44,7	54,1	42,7	133,70	в 2 раза
Строительные товары	4,5	4,3	4,1	4,8	8,3	14,7	10,9	9,7	0,00	-100,00%
Транспортные средства	124,8	67,0	35,1	59,5	49,9	137,8	298,6	37,9	134,40	в 2,5 раза
Фармацевтическая отрасль	1,1	7,3	5,3	4,1	2,8	1,8	2,9	2,8	2,40	-14,29%
Химическая промышленность	319,6	275,1	194,7	231,5	242,0	211,2	189,8	199,9	304,90	52,53%
Остальные страны	5 873,3	4 987,5	5 245,3	6 195,3	6 248,1	6 157,0	5 938,9	8 415,5	10 573,20	25,64%
Деревообрабатывающая и мебельная промышленность	26,4	12,2	10,5	27,7	49,5	50,9	21,4	27,5	9,60	-65,09%
Другие отрасли	20,7	67,7	45,8	43,6	157,4	181,1	128,7	165,5	691,10	в 3 раза
Легкая промышленность	4,8	12,2	23,6	5,8	6,6	7,4	11,2	13,3	27,70	108,27%
Машиностроительная отрасль	182,4	140,9	143,3	139,3	110,6	175,1	128,1	573,7	85,70	-85,06%
Металлургическая отрасль	3 424,8	3 298,4	3 629,1	4 423,1	4 057,3	3 788,2	3 472,3	4 930,9	6 206,40	25,87%
Нефтехимическая отрасль	764,1	391,2	309,2	503,6	718,4	728,2	686,3	960,2	1 049,40	9,29%
Пищевая промышленность	779,3	679,0	692,8	697,6	711,0	585,8	775,0	835,9	1 498,40	79,26%

Продолжение таблицы 4

Строительные товары	37,2	11,0	17,4	22,9	81,1	70,0	83,0	73,1	0,00	-100,00%
Транспортные средства	378,9	132,1	188,7	89,0	48,7	282,3	381,1	406,4	358,80	-11,71%
Фармацевтическая отрасль	7,6	10,9	10,6	7,4	7,8	5,4	6,7	26,4	29,90	13,26%
Химическая промышленность	247,2	231,8	174,4	235,6	299,5	282,4	245,0	402,6	616,20	53,06%
Год	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Прирост
Обработанный импорт РК										
Всего, млн. долл. США	38 469,1	28 291,0	23 135,4	27 232,0	30 447,5	35 737,8	36 388,2	38 383,0	47 193,80	22,95%
Деревообрабатывающая и мебельная промышленность	1 819,4	1 305,4	1 101,8	1 349,2	1 351,7	1 363,2	1 319,8	1 641,9	947,47	-42,29%
Другие отрасли	697,6	509,7	426,6	560,7	624,8	760,8	768,2	849,3	839,185	в 8,9 раз
Легкая промышленность	2 136,0	1 274,6	960,9	1 158,0	1 338,5	1 733,0	1 678,2	2 191,9	3878,03	76,93%
Машиностроительная отрасль	11 586,0	9 233,0	7 501,0	8 495,4	9 733,4	12 870,3	13 956,7	11 946,6	6368,64	-46,69%
Металлургическая отрасль	4 482,9	4 244,7	3 235,9	3 515,0	4 189,9	5 211,2	4 568,6	4 741,3	5806,49	22,47%
Нефтехимическая отрасль	3 125,0	2 230,4	1 949,4	2 572,8	2 661,3	2 190,4	2 156,1	2 721,3	1177,52	-56,73%
Пищевая промышленность	3 179,5	2 485,9	2 285,6	2 604,5	2 652,3	2 913,8	3 072,1	3 654,6	4541,61	24,27%
Строительные товары	1 173,7	847,3	734,9	866,0	832,5	865,9	874,1	1 100,0	0,00	-100,00%
Транспортные средства	6 060,9	2 767,5	1 901,5	2 417,2	3 133,2	3 771,5	3 678,8	4 531,9	6399,63	41,21%
Фармацевтическая отрасль	1 443,7	1 239,0	991,0	1 113,5	1 221,3	1 191,9	1 594,2	1 741,9	1909,11	9,60%
Химическая промышленность	2 764,4	2 153,5	2 046,8	2 579,9	2 708,7	2 865,7	2 721,4	3 262,3	7773,47	138,28%
ЕС	7 837,8	6 325,4	5 183,1	5 232,4	6 048,3	6 061,3	6 014,0	5 319,2	7459,80	40,24%
Деревообрабатывающая и мебельная промышленность	313,1	237,3	186,3	218,8	171,0	166,3	168,4	151,5	72,7	-51,98%
Другие отрасли	183,8	116,3	93,6	139,1	138,9	129,2	175,6	140,5	1148,0	в 7 раз
Легкая промышленность	148,4	104,2	88,5	114,3	117,9	116,9	94,9	108,2	240,8	122,58%
Машиностроительная отрасль	2 790,7	2 531,3	2 103,8	2 031,1	2 520,1	2 685,7	2 395,0	2 126,3	1602,7	-24,62%
Металлургическая отрасль	599,1	1 004,6	655,0	436,9	606,9	519,0	408,4	274,4	448,2	63,34%
Нефтехимическая отрасль	317,2	220,2	184,7	190,9	202,0	199,2	203,3	214,2	134,1	-37,39%
Пищевая промышленность	419,1	296,8	227,3	261,6	271,0	269,4	257,6	282,4	397,6	40,78%
Строительные товары	134,6	91,3	93,8	94,1	94,5	88,2	65,8	91,9	0,0	-100,00%

Продолжение таблицы 4

Транспортные средства	1 321,7	443,6	527,6	500,7	685,5	659,4	943,2	532,3	1 133,3	112,91%
Фармацевтическая отрасль	930,0	794,8	597,5	687,1	744,1	712,5	867,3	894,3	1 060,2	18,55%
Химическая промышленность	680,2	484,9	424,9	558,0	496,4	515,6	434,4	503,3	1 222,1	142,81%
ЕАЭС	13 959,0	10 383,7	8 989,5	11 538,1	12 672,0	13 631,7	13 216,3	17 137,1	1 478,70	-91,37%
Деревообрабатывающая и мебельная промышленность	883,3	664,1	640,9	804,0	844,2	938,0	845,8	1 141,9	13,3	-98,83%
Другие отрасли	170,9	131,2	116,8	140,1	145,4	163,0	179,4	225,8	102,9	-54,42%
Легкая промышленность	450,0	311,7	256,9	322,2	392,6	459,6	417,7	428,9	113,3	-73,59%
Машиностроительная отрасль	2 416,0	1 833,6	1 718,9	2 071,9	2 304,5	2 542,3	2 415,9	3 157,3	76,8	-97,57%
Металлургическая отрасль	2 091,4	1 649,4	1 265,9	1 803,0	2 112,9	2 641,6	2 425,9	3 404,6	139,8	-95,89%
Нефтехимическая отрасль	2 046,5	1 482,5	1 373,1	1 897,8	1 921,7	1 368,4	1 373,2	1 821,9	7,9	-99,57%
Пищевая промышленность	1 721,6	1 353,4	1 307,8	1 558,7	1 650,8	1 926,9	2 110,0	2 538,1	251,3	-90,10%
Строительные товары	628,4	458,9	389,0	480,1	456,5	498,5	492,0	625,0	0,0	-100,00%
Транспортные средства	2 271,1	1 469,2	823,8	1 159,8	1 422,8	1 597,8	1 444,1	1 857,6	474,0	-74,48%
Фармацевтическая отрасль	160,0	125,8	153,1	158,3	147,5	148,0	190,1	261,6	32,4	-87,60%
Химическая промышленность	1 119,9	903,9	943,3	1 142,2	1 273,1	1 347,6	1 322,2	1 674,3	267,0	-84,05%
Китай	7 085,0	4 927,0	3 568,9	4 560,3	5 239,8	6 111,9	6 261,7	8 111,3	10 990,90	35,50%
Деревообрабатывающая и мебельная промышленность	220,4	141,3	84,6	99,8	121,2	101,8	106,4	116,9	72,3	-38,16%
Другие отрасли	145,5	122,7	107,6	134,8	189,6	312,6	204,6	263,0	3 801,3	в 13 раз
Легкая промышленность	1 119,8	509,6	309,3	394,5	442,3	757,0	785,3	1 164,9	1 685,4	44,68%
Машиностроительная отрасль	3 261,4	2 323,2	1 705,6	2 177,6	2 551,6	2 700,6	3 037,3	4 392,0	1 945,9	-55,69%
Металлургическая отрасль	856,7	774,7	551,0	669,3	619,8	766,0	699,2	619,3	910,0	46,94%
Нефтехимическая отрасль	389,3	279,5	189,7	253,9	290,1	369,5	330,3	346,5	19,7	-94,32%
Пищевая промышленность	62,2	52,9	41,4	49,3	50,6	52,3	58,5	65,3	118,1	80,89%
Строительные товары	194,7	137,5	140,6	175,5	195,2	194,3	153,9	152,1	0,0	-100,00%
Транспортные средства	444,0	258,7	158,0	197,6	293,3	385,4	402,6	455,2	860,6	89,05%
Фармацевтическая отрасль	22,4	14,4	19,1	22,9	29,0	37,3	43,2	84,9	64,6	-23,85%
Химическая промышленность	368,5	312,5	262,1	385,2	457,2	435,1	440,5	451,1	1 512,9	в 2,3 раза
Остальные страны	9 587,3	6 654,9	5 393,9	5 901,3	6 487,4	9 932,9	10 896,3	7 815,5	27 264,40	в 2,5 раза

Продолжение таблицы 4

Деревообрабатывающая и мебельная промышленность	402,6	262,7	190,0	226,7	215,2	157,2	199,3	231,6	789,1	240,7%
Другие отрасли	197,4	139,4	108,5	146,7	150,9	156,0	208,6	219,9	³ 339,6	в 14 раз
Легкая промышленность	417,8	349,0	306,3	327,0	385,6	399,5	380,2	489,9	¹ 838,5	275,3%
Машиностроительная отрасль	³ 117,8	² 544,9	¹ 972,9	² 214,7	² 357,2	⁴ 941,7	⁶ 108,5	² 271,0	² 743,2	20,8%
Металлургическая отрасль	935,7	816,1	764,0	605,8	850,4	¹ 284,7	¹ 035,1	443,0	⁴ 308,5	872,6%
Нефтехимическая отрасль	372,0	248,1	201,9	230,2	247,4	253,3	249,3	338,6	¹ 015,9	200,0%
Пищевая промышленность	976,6	782,8	709,0	735,0	680,0	665,2	646,1	768,7	³ 774,6	391,0%
Строительные товары	216,0	159,5	111,5	116,4	86,2	84,9	162,5	231,0	0,0	-100,0%
Транспортные средства	² 024,3	596,0	392,2	559,1	731,6	¹ 128,8	888,8	¹ 686,9	³ 931,7	133,1%
Фармацевтическая отрасль	331,3	304,0	221,2	245,4	300,7	294,1	493,7	501,1	751,8	50,0%
Химическая промышленность	595,8	452,2	416,5	494,4	482,0	567,4	524,3	633,6	⁴ 771,5	653,1%
Примечание: по данным БНС АСПиР РК и КГД МФ РК										

Анализ состояния инфраструктурного развития РК

В Республике Казахстан проведены значительные проекты по развитию инфраструктуры, включающие строительство и реконструкцию около 13 тыс. км автомобильных дорог на республиканском уровне и 2,5 тыс. км новых железнодорожных магистралей. Приняты меры по модернизации инфраструктуры и подвижного состава в железнодорожном, воздушном и водном транспорте.

Внедрение и расширение применения новых технологий в области контейнерных перевозок по основным международным маршрутам привело к увеличению средней скорости движения контейнерных поездов до 1 108 километров в сутки.

За последние 15 лет в развитие транспортно-логистического комплекса и транзита было вложено более 10 триллионов тенге. Это способствовало активизации интеграции отечественной инфраструктуры в мировые транспортно-логистические пути и формированию конкурентоспособных транзитных маршрутов, обеспечивая при этом низкие издержки и высокую скорость доставки грузов.

С 2015 по 2022 год среднегодовой рост транзитных перевозок всеми видами железнодорожного и воздушного транспорта составил 7,5% и 10,7% соответственно. За последние три года наблюдался ежегодный прирост на уровне 6% и 77% соответственно.

В 2022 году железнодорожным и воздушным транспортом в стране перевезено 23,2 млн тонн и 349 млн пассажиро-километров соответственно.

Общий грузооборот всеми видами транспорта составил 602,9 млн тонно-километров, при этом доля железнодорожного и автомобильного транспорта превысила 76%.

Бизнес в Казахстане активно взаимодействует с региональной транспортно-логистической системой, вкладывая средства в развитие передовой инфраструктуры и транспортного парка, чтобы удовлетворить возрастающий спрос на подвижной состав и услуги со стороны соседних государств.

По инициативе казахстанских компаний планируется создание современного мультимодального транспортно-логистического центра, который будет включать в себя контейнерный терминал с потенциалом до 200 тысяч. Проект включает в себя развитие железнодорожной инфраструктуры, создание контейнерных площадок для одновременного хранения более 11 тысяч контейнеров, а также современных складских комплексов класса А и А+ с общей площадью около 250 тысяч квадратных метров.

6. Ознакомление и анализ с текущей ситуацией трансграничных хабов в РК

Дефиниция трансграничных хабов рассматривает само определение данных хабов в следующем порядке:

Трансграничный хаб – это обособленная территория на приграничной зоне страны, в пределах которой установлены инфраструктурные и производственные объекты, реализующие товары и услуги с целью развития внешней и взаимной торговли. На данной территории предполагается наличие тарифных и нетарифных льгот и преференций для ускоренного темпа роста привлеченных инвестиций. В глобальном видении, предполагается создание сети пяти трансграничных хабов с общим механизмом взаимодействия для упрощения производственных, торговых и транспортно-логистических процедур.

Основные участники на территории трансграничных хабов делятся на категории оператора и резидентов, где:

Оператором трансграничного хаба выступает частная компания, деятельность которой направлена на развитие хаба путем администрирования и оказания сервисной поддержки участникам хаба.

Резидентами трансграничного хаба являются частные бизнесы, которые будут принимать непосредственное участие в развитии производства, логистики и торговли. Данная категория будет основным драйвером развития трансграничных хабов.

На базе хабов должно быть предусмотрено не только создание площадки приграничного сотрудничества, но и развитие международной кооперации.

Потенциальный пул приоритетных отраслей на территории каждого хаба определяется с учетом специфики регионов.

В соответствии с расчетами экспертов АО «ЦРТП «QazTrade», успешная реализация проекта трансграничных хабов предполагает потенциальное увеличение оборота товаров Республики Казахстан с приграничными странами в среднем на 30%, а также значительное возрастание объема транзитных грузов, проходящих через территорию Республики Казахстан, более чем в два раза.

При этом, трансграничные хабы позволят выйти на рынок 7 стран с 71 млн чел населения в приграничных областях, а также потенциально нарастить товарооборот с 33 млн до 42,9 млн тонн.

МЦПК «Центральная Азия» (Товарооборот РК – Республика Узбекистан составляет 4,9 млрд. долл. США)

Для дальнейшего наращивания торгово-экономического сотрудничества в рамках возрастающего торгового потенциала стран региона на границе Казахстана и Узбекистана недалеко от г.Ташкент планируется создание Международного центра 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.

Ориентирование Многоцелевого Производственного Комплекса (МЦПК) предусматривает глубокую переработку первичных ресурсов с последующим формированием дополнительной стоимости и высоким уровнем обработки. При этом исключается простая коммерческая торговля товарами и их распределение через территорию указанного комплекса. 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.

Согласно Концепции, Центр будет расположен на приграничных территориях государств, по обе стороны линии государственной границы Республики Казахстан и Республики Узбекистан, в районе пункта пропуска Атамекен Махтааралского района Туркестанской области (Республики Казахстан) и «Гулистан» (Республика Узбекистан).

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:

– оптимизацию использования производственной инфраструктуры территорий приграничья для повышения ее эффективности;

– установление благоприятных условий, направленных на сдерживание миграции населения из стратегически значимых и малонаселенных зон, находящихся в приграничной зоне;

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

Функционал МЦПК должен включать в себя, но не ограничиваться такими пунктами, как:

- создание условий для налаживания производства экспортоориентированной и импортозамещающей продукции;

- формирование новых и модернизация текущих цепочек добавленной стоимости, путем выявления кооперационных проектов в приоритетных отраслях промышленности, в том числе путем локализации наиболее востребованных импортируемых товаров;

- интеграция с системой управления электронными очередями на пунктах пропуска;

- оптимизация процессов производства и значительный рост конкурентоспособности промышленных предприятий, создаваемых на территории МЦПК;

Меры необходимые для создания и функционирования МЦПК

- определить приоритеты в деятельности МЦПК;

- обеспечить подписание межправительственного соглашения;

- обеспечить подведение инженерной и транспортно-логистической инфраструктуры;

- предусмотреть возможность определения модели сервисного обслуживания управляющей компанией приграничного хаба, где будет взиматься плата с участников за использование любого вида инфраструктуры на территории приграничного хаба;

- проработать вопрос по созданию таможенных (бондовых) складов совместно с крупными маркетплейсами;
- проработать вопрос по интеграции с системой управления электронными очередями на пунктах пропуска;
- предусмотреть предоставление участникам МЦПК льгот и преференций СЭЗ, а в частности освобождение их от КПП, НДС, налога на имущество и других выплат в бюджет, взамен на готовность бизнеса инвестировать в проекты и оплачивать за сервисное обслуживание управляющей компании;
 - доступ к финансовым средствам;
 - информирование бизнес-сообщества о преимуществах МЦПК путем размещения информации в средствах массовой информации, а также о имеющихся мерах государственной поддержки, в т.ч. по экспорту;

Таким образом, реализация проекта будет способствовать развитию промышленной кооперации и локализации производства товаров Республики Казахстан и Республики Узбекистан, на приграничных территориях Сторон, а также позволит обеспечить эффективную и согласованную Сторонами деятельность, по устранению действующих ограничений (запретов), установленных Сторонами, повышение уровня качества оказываемых услуг с целью взаимовыгодной реализации проекта для Республики Казахстан и Республики Узбекистан.

ИТЛК «Алатау» (Товарооборот РК – КР составляет 1,2 млрд. долл. США)

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», что также входит в международный автомобильный коридор «Западная Европа – Западный Китай».

На текущий момент определен генеральный инвестор по развитию данного трансграничного хаба, а также был направлен проект межправительственного соглашения Кыргызской стороне.

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.

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);

Целью ИТЛК является реализация совместных казахстано-кыргызских кооперационных проектов, что позволит сформировать товароформирующий узел.

Функционал ИТЛК должен включать в себя, но не ограничиваться такими пунктами, как:

- создание новых производств и рабочих мест;
- создание мощностей для хранения и переработки сельхоз продукции;
- улучшение транспортной, логистической, промышленной и торговой инфраструктуры;
- развитие мультимодальных перевозок;
- интеграция с системой управления электронными очередями на пунктах пропуска;
- диверсификация процессов и переработки продукции АПК;
- стабилизации перетоков грузовых АТС на границе.

Меры необходимые для создания и функционирования ИТЛК

- обеспечение со стороны государства соответствующей внешней инфраструктуры;
- предусмотреть возможность определения модели сервисного обслуживания управляющей компанией приграничного хаба, где будет взиматься плата с участников за использование любого вида инфраструктуры на территории приграничного хаба;
- проработать вопрос по созданию таможенных (бондовых) складов совместно с крупными маркетплейсами;
- проработать вопрос по интеграции с системой управления электронными очередями на пунктах пропуска;

Таким образом, помимо сотрудничества в производственной сфере, Инфраструктурно-транспортно-логистический комплекс (ИТЛК) будет предоставлять широкий спектр услуг, таких как кратковременное хранение, организация логистики, аренда торговых площадей, подготовка продукции к продаже (включая сортировку, фасовку, упаковку, калибровку, сертификацию и другие процессы), консолидация и перераспределение товаров для оптовых партий, операции по погрузке и разгрузке, оформление документации для внешнеэкономических операций, а также предоставление юридической и финансовой консультации.

ЦТТ «Евразия» (Товарооборот РК – РФ составляет 26 млрд. долл. США)

На западных границах Казахстана прорабатывается создание хаба «Евразия», формируемый, в первую очередь, как промышленная зона с

льготными условиями, расположенная в максимальной географической близости к крупнейшим региональным рынкам ЕАЭС.

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

В целях охвата всех направлений, предложено 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 в максимальной близости к крупнейшим региональным рынкам ЕАЭС, а также к странам Восточной Европы.

Акиматом Западно-Казахстанской области выделен земельный участок площадью 281 га и ведется строительство внешней инфраструктуры индустриальной зоны.

На текущий момент отмечаются такие вызовы, как:

- Отсутствие СЭЗ на территории ЗКО, в то время как бизнес Казахстана и России проявляют большой интерес к льготам СЭЗ;
- В области наблюдается дефицит воды;
- Высокая импортозависимость от электроэнергии (90% обеспечивается от импорта из РФ).

Целью создания ЦТТ «Евразия» является локализация производства, реализация взаимной торговли и хранения приоритетной продукции, созданной путем кооперации производителей Казахстана и России, а также создание благоприятной инвестиционной среды, в рамках действующего законодательства.

Функционал ЦТТ должен включать в себя, но не ограничиваться такими пунктами, как:

- создание условий для налаживания производства экспортоориентированной и импортозамещающей продукции;
- создание новых производств для участия в «цепочке добавленной стоимости»;
- интеграция с системой управления электронными очередями на пунктах пропуска;
- диверсификация всего торгового звена (производство, дистрибуция, оптовая и розничная торговля);
- нивелирование внешних рисков, влияющих на реализацию конечной продукции;
- создание условий для релокации российских производств.

Меры необходимые для создания и функционирования ЦТТ

- предусмотреть возможность определения модели сервисного обслуживания управляющей компанией приграничного хаба, где будет

взиматься плата с участников за использование любого вида инфраструктуры на территории приграничного хаба;

- завершить строительство внешней инфраструктуры индустриальной зоны;

- обеспечить наполнение ЦТТ “Евразия” проектами, в том числе инвесторами из РФ ищущих площадку для релокации своих производств;

- определить частного оператора ЦТТ “Евразия”, готового инвестировать во внутреннюю инфраструктуру и выполнять роль Управляющей компании.

- проработать вопрос по интеграции с системой управления электронными очередями на пунктах пропуска;

- проработать вопрос по созданию таможенных (бондовых) складов совместно с крупными маркетплейсами;

- создание инвестиционно-привлекательных условий для внутренних и зарубежных инвесторов;

- обеспечить получение государственных услуг в формате «одного окна», необходимых для международных покупателей, таких как фитосанитарная сертификация, регистрация экспортеров, декларация продукции, рентген сканирование путем использования инспекционно-досмотрового комплекса (ИДК).

Контейнерный хаб «Каспийский узел» (Товарооборот РК – Прикаспий составляет 1 млрд. долл. США)

На текущий момент на берегу Каспийского моря с Казахстанской стороны функционируют два основных порта предназначенных для импорта и экспорта генеральных/контейнерных грузов: “Актауский Морской Торговый порт” и порт “Курык”.

Актауский морской торговый порт

Предназначен для международных перевозок различных сухих грузов, сырой нефти и нефтепродуктов, мощность по перевалке грузов составляет 17,7 млн тонн. Порт имеет 11 причалов, может одновременно обрабатывать 9 судов, имеет крытый транзитный склад общей площадью 2000 кв.м., а также 79 700 кв.м. открытых площадок. Данный порт обслуживает все виды товаров, ввиду диверсификации потоков и также генеральный груз.

В Актауском Морском Торговом порту под контейнерный хаб было выделено около 19 гектаров земли, но пока не проведены никакие работы по засыпке и началу конструкций контейнерного хаба.

На текущий момент выявлены следующие вызовы:

- Устаревшая погрузочная техника, что влечет к инфраструктурным ограничениям, где требуется более грузоподъемное оборудование;

- Нехватка длины причала под современные стандарты (150 м), в то время как на текущий момент длина составляет около 90 м;

- Сокращение транзитного груза от основного потребителя - Китая (с 65% до 35%);

- На текущий момент уровень Каспия ниже на 28 метров, по сравнению с Балтийскими стандартами, что уменьшает объемы грузов для транспортировки.

Порт “Курык”

Данный порт расположен к югу от порта Актау, в заливе, который характеризуется более приятными метеоусловиями, способствующими более удобной проводке операций по погрузке и выгрузке, включая перемещение вагонов.

Площадь территории составляет 67,4 гектар, комплекс имеет 4 причала, протяженность причальной линии: 466 м, максимальные параметры принимаемых судов: длина — до 170 м, ширина – до 17,5 м, осадка — 4,5 м, а глубина акватории порта – до 7 м. Мощность перевалки составляет 6 млн тонн, из которых 4,1 млн тонн ж/д и 1,9 млн тонн АТС.

Также возле Паромного комплекса “Курык” ведется строительство частного международного морского терминала “Саржа” (ТОО “Semurg Invest”), состоящего из логистической, складской и производственной частей, реализация терминала позволит сформировать полноценный порт для импорта, экспорта, производства и хранения товаров, согласно концепции терминал станет неким аналогом порта Jebel Ali.

Проектная мощность морского порта “Курык” составляет 6 млн тонн, из которых железнодорожные грузы составляют 4 млн тонн, автогрузы 2 млн тонн. На текущий момент данный порт имеет 1 пирс, где время обработки одного судна составляет около 12 часов. На текущий момент, порт загружен только на $\frac{1}{3}$ от всей проектной мощности ввиду инфраструктурных ограничений и отсутствия потребности со стороны бизнеса.

На текущий момент выявлены следующие вызовы:

- Данный порт на текущий момент не имеет необходимой погрузочной техники и обслуживает только железнодорожные грузы;
- На текущий момент уровень Каспия ниже на 28 метров, по сравнению с Балтийскими стандартами, что уменьшает объемы грузов для транспортировки.

Основной целью Каспийского узла является развитие внешней и взаимной торговли с прикаспийскими странами. Основные направления и принципы создания хаба определяются в интересах справедливого экономического развития всех сторон-участников, в соответствии с действующим законодательством и межгосударственными соглашениями всех стран-участников (к примеру, ТМТМ), а также оказании мультипликативного эффекта на внешнеторговую деятельность РК.

Кроме того, Каспийский хаб должен впитать в себя все сильные стороны международного опыта создания аналогичных портовых хабов, в частности опыт Дубайского Джебель - Али порта.

Функционал Каспийского хаба должен включать в себя, но не ограничиваться такими пунктами, как:

- обеспечение роста транзита в направлении «Восток-Запад»;

- создание на базе порта Актау контейнерного хаба для стока контейнеров, в том числе строительство комплекса по «перетарке» повагонных грузов и сельхозпродукций в контейнеры;
- переориентация части экспортных грузов из Китая;
- интеграция с системой управления электронными очередями на пунктах пропуска;
- привлечение части грузов из приграничных и соседствующих им стран (Узбекистан, Иран, РФ, Азербайджан, Грузия, Турция, ОАЭ, Ирак);

Меры необходимые для создания и функционирования контейнерного хаба

- предусмотреть возможность определения модели сервисного обслуживания управляющей компанией контейнерного хаба, где будет взиматься плата с участников за использование любого вида инфраструктуры на территории хаба;
- предусмотреть возможность по интеграции с системой управления электронными очередями на пунктах пропуска;
- предусмотреть предоставление участникам льгот и преференций СЭЗ, а в частности освобождение их от КПП, НДС, налога на имущество и других выплат в бюджет, взамен на готовность бизнеса инвестировать в проекты и оплачивать сервисное обслуживание управляющей компании в рамках инвестиционных контрактов, расширении СЭЗ “морпорт Актау” или других возможных механизмов;

Таким образом, помимо сотрудничества в производственной сфере, контейнерный хаб будет предоставлять широкий спектр услуг, включая временное хранение, реализацию концепции «свободных складов», логистику, аренду торговых площадей, подготовку к предпродажной деятельности, консолидацию и перераспределение товаров оптовыми партиями, операции по погрузке и разгрузке, оформление документации для международной торговли, а также предоставление юридических и финансовых консультаций.

Хоргосский узел (Товарооборот РК – КНР составляет 24,1 млрд. долл. США)

Инфраструктурная база «Хоргосского узла» состоит из уже действующих объектов - СЭЗ МЦПС «Хоргос», Сухого порта «Khorgos Gate Way», ж/д станции «Алтынколь», а также промышленной СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота».

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.

Однако, на территории “Хоргосского узла” осуществляют деятельность инфраструктурные объекты АО “НК “КТЖ” (Сухой порт, ж/д станция “Алтынколь”), который является монополистом в сфере ж/д перевозок. Это положение тормозит конкурентное развитие других игроков в этой сфере, а также влияет на формирование цены экспортируемых и импортируемых товаров.

В настоящее время «Хоргосский узел» выступает «узким горлышком» (bottleneck) в Центральную- и Южную Азию, и объемный рынок Европы. В связи с чем ведутся инфраструктурные проекты:

Функционал приграничного комплекса «Хоргосский узел»: специальные экономические зоны «Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос» и «Хоргос – Восточные ворота» предлагается рассмотреть в качестве единой СЭЗ, но с секторальным разделением земельных участков под конкретные направления деятельности, где территория МЦПС «Хоргос», вошедшая в межправительственное соглашение, должна развиваться в качестве торгово-туристической зоны, резервная территория – под создание китайских производств направленных на экспорт в ЕАЭС и ЕС, также как и территория СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота», в тоже время на данных земельных участках должны реализовываться инвестиционные производственные проекты товары которых ориентированы на китайский рынок.

Для достижения данных целей, необходимо выполнить следующие задачи:

- рассмотреть вариант развития СЭЗ РК путем передачи их в частное управление (иностранным или отечественным инвесторам) при следующих условиях:
 - Частный инвестор обязуется завершить строительство недостающей инфраструктуры СЭЗ в соответствии с международными нормами;
 - Частный инвестор обязуется обеспечить наполнение СЭЗ проектами;
 - Государство обязуется обеспечить СЭЗ необходимыми мощностями внешней инженерной инфраструктуры;
 - Государство дает право Частному инвестору монетизировать свою деятельность через предоставление платных услуг резидентам СЭЗ (аренда земельных участков, оказание сервисных услуг).

Меры необходимые для создания и функционирования приграничного комплекса «Хоргосский узел»

● Предлагается рассмотреть предоставление бизнесу равных условий для создания частных инфраструктурных объектов, что предоставит участникам ВЭД выбор поставщика логистических услуг, а созданная конкуренция позволит повысить качество, снизить стоимость услуг и нарастить транзитные грузопотоки через территорию РК.

● Предусмотреть возможность релокации бизнеса мирового контейнерного гиганта Maersk, у которого в России находится порядка 300 тыс. контейнеров. Данное предложение соответствует поручению Президента

РК по созданию условий для привлечения ушедших из РФ зарубежных компаний.

- Рассмотреть возможность создания единой компании, которая будет развивать пункты пропуска, создавать на их территории сервисные зоны, но при этом за государством будет сохранен пограничный и таможенный контроль.

- Таким образом, полномасштабный запуск МЦПС «Хоргос» и СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота» в едином управлении и в качестве единой площадки, безусловно, имеет потенциал быть одним из самых крупных проектов в Азии, и обеспечит объективные условия для роста конкурентоспособности национальной экономики.

7. Географическая направленность - маршруты ТМТМ, Север-ЮГ, ЗЕ-ЗК и другие

ТРАНСКАСПИЙСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ МАРШРУТ (ТМТМ)

В условиях возникновения ограничений перевозки грузов через территорию России сохранение конкурентоспособности казахстанских производителей и выполнения экспортных контрактов для Казахстана является одной из приоритетных задач.

Немаловажным направлением также остается развитие транзитного потенциала, являющегося одним из приоритетных направлений экономической политики Казахстана.

Решением является развитие альтернативных маршрутов. В частности, переориентация грузопотоков с традиционных маршрутов на Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), инициатором открытия которого является Республика Казахстан.

Общая пропускная способность маршрута на данный момент составляет порядка 5,8 млн. тонн в год, в том числе 80 тыс. ДФЭ. На данном маршруте имеется возможность перевозки ж/д вагонов и автотранспортных средств паромными, а также контейнеров сухогрузными судами.

В тоже время необходимо учитывать, что транзитные и экспортные возможности РК также зависят от возможностей инфраструктуры соседних стран. В этой связи в рамках коридора ТМТМ между Казахстаном, Азербайджаном, Грузией и Турцией в настоящее время активно прорабатывается вопрос создания СП с целью оперативного решения вопросов сквозного тарифообразования, декларирования грузов, применения IT технологий и сбора грузов для транзита. С указанными странами также ведутся переговоры по устранению «узких мест» по пути следования маршрута.

Справочно:

Азербайджан:

- увеличение пропускной способности в порту Баку;
- строительство ж/д грузового фронта;

- привлечение/приобретение парка ж/д (платформы, локомотивы).

Грузия:

- строительство и реконструкция ЖД участка Тбилиси-Махинджаури;

- увеличение мощностей припортовых станций;

- приобретение/привлечение локомотивов для ЖД.

Турция:

- полный ввод в эксплуатацию ж/д участка Баку-Тбилиси-Карс.

При перевозках грузов в направлении Ирана на сегодняшний день также существуют «узкие места», в частности необходимо решение вопросов по увеличению локомотивной тяги на ж/д участках Туркменистана, соединение порта Чабахар с ж/д сетью Ирана, рассмотрение возможности создания казахстанских логистических терминалов в морских портах Ирана.

СЕВЕР-ЮГ

Международный транспортный коридор (МТК) «Север — Юг» является одним из ключевых частей каркаса Евразийского транспорта, который стыкуется с большинством широтных транспортных коридоров.

Данный коридор обеспечивает эффективные транспортные связи для грузоперевозок между странами Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и регионами Южной Азии, Восточной Африки и Ближнего Востока, Магистральный транспортный коридор "Север — Юг" предоставляет возможность выбора между тремя вариантами маршрутов доставки. Каждый из этих маршрутов обладает избыточной пропускной способностью, обеспечивая гибкие логистические решения для перевозок.

Согласно мнению Лидии Пархомчик, эксперта Института мировой экономики и политики (ИМЭП), в контексте глобального переосмысления трансконтинентальных потоков грузов Республика Казахстан нацелена на усиление своего положения в качестве регионального логистического центра.

«В настоящее время через территорию страны проходят 13 международных транспортных коридоров, в том числе, 5 железнодорожных и 8 автомобильных, среди которых важное значение имеет также Международный транспортный коридор «Север - Юг». Присоединение Казахстана к этому маршруту открывает доступ к морским портам Персидского залива, дает возможность строить маршруты транзитных перевозок в направлении Индии, крупнейшего в мире потребительского рынка», - сказала Лидия Пархомчик в интервью аналитическому обозревателю МИА «Казинформ».

Республика Казахстан, занимающая центральное положение на географической карте, обеспечивает трансверсальные транспортные маршруты с Севера на Юг и с Востока на Запад, акцентирует свое положение как государство с развитой транспортно-логистической системой. В современных геополитических условиях примечательность международного транспортного коридора "Север - Юг" значительно возрастает.

На VI Каспийском форуме Президент РК Касым-Жомарт Токаев отметил, что развитие указанного транспортного коридора в нынешних условиях приобретает особое значение. В данном контексте важное внимание

уделяется развитию мультимодальных магистральных сетей, включающих железнодорожную, автомобильную и морскую инфраструктуру.

ЗАПАДНАЯ ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ

Общая протяженность Международного транзитного коридора «Западная Европа - Западный Китай» по Республике Казахстан составляет 2 787 км, из них реконструкции подлежат 2 452 км дороги. Источниками финансирования являются Международные финансовые институты, такие как Международный банк реконструкции и развития, Европейский банк реконструкции и развития, Азиатский банк развития, Исламский банк развития и Японское агентство международного сотрудничества. Стоимость всего проекта составляет 825 млрд. тенге.

За период реализации 2009 - 2016 г.г. проекта реконструкции международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай» было открыто движение от границы Российской Федерации до г.Шымкент, от г. Шымкент до границы Жамбылской области, по всей территории Жамбылской области и на участке дороги «Алматы – Хоргос».

В 2016 году работы велись по участкам «Шымкент-Ташкент» (100 км), «Шымкент – гр. Жамбылской области» (81 км) и «Алматы –Хоргос» (304 км) с выделением средств 119,2 млрд. тенге. По итогам прошедшего года было открыто движение на всем протяжении коридора и освоено 100% из выделенных средств.

На 2017 год выделено 30,6 млрд. тенге для завершения тоннеля на участке «Шымкент - гр. Жамбылской области», обустройства дороги и выплаты 5% удержания по отдельным участкам коридора.

Все дороги международного и республиканского значения подвергаются реконструкции с применением усиленных параметров, рассчитанных на повышенную грузоподъемность и интенсивность движения.

Явно можно отметить, что Великий Шёлковый путь, во всех своих исторических проявлениях, воскрес сегодня к новой жизни, повторно появившись на глобальной карте.

Трансафганский транспортный коридор

Запланирована реализация проекта “Трансафганского коридора” в 2025-2026 годах по инициации Узбекистана. Данный коридор предусматривает прокладку железной дороги “Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар” протяженностью около 600 км, которая свяжет кратчайшем путем Центральную Азию, Афганистан, Пакистан и Ближний Восток. Прогнозируется, что данный коридор обеспечит объем грузопотока в первые годы до 4 млн тонн в год, с дальнейшим увеличением до 7 млн тонн в год.

При полной реализации проекта, транспортировка товаров из Пакистана в Узбекистан займет около 3-5 дней вместо текущих 35, что ускорит товарооборот в регионе. Дополнительно, ожидается сокращение транспортных расходов с 900 до 286 долл. США. Таким образом, вхождение в

данный коридор, обеспечит страны-участников акселерацией социально-экономического эффекта и вхождение в глобальную цепочку создания стоимости.

В случае присоединения Казахстана в данный коридор через маршрут “Жибек-Жолы-Ташкент-Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар”, создается потенциал по увеличению трансграничного товарооборота до 7 млн тонн в год, что также окажет мультипликативный эффект на социально-экономическую ситуацию страны.

Транспортный коридор Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Афганистан

Данный транзитный коридор является мультимодальным маршрутом для комбинированной перевозки груза из Китая до Афганистана через Кыргызскую Республику и реализуется в рамках достигнутых договоренностей в ходе четырехсторонней встречи представителей администраций железных дорог Кыргызстана, Узбекистана, Афганистана с участием китайской международной логистической компании.

Грузоперевозки осуществляются от железнодорожной станции «Кашгар» (Китай) до станции «Ош» (Кыргызстан) автомобильным транспортом, далее железной дорогой через территорию Узбекистана до станции «Мазари-Шариф» (Афганистан).

8. Изучение опыта зарубежных стран в области торговли

Международный опыт по развитию внешней торговли путем улучшения транспортно-логистической связанности

Зарубежный опыт свидетельствует о том, что вдоль экономических маршрутов и в географических областях с высокой транспортной связанностью и плотностью населения часто формируются и развиваются международные торгово-логистические хабы или зоны, предвосхищающие рост экономики. Часто эти центры размещаются вблизи крупных городов или агломераций, которые играют ключевую роль в экономических процессах.

Улучшение транспортно-логистического сообщения и создание экономических узлов на принципах законности, взаимовыгодного сотрудничества, сохранения экологической безопасности способствует региональному развитию.

В рамках настоящей Стратегии приведены опыт и положительная практика стран Юго-Восточной Азии и стран Персидского залива.

Юго-Восточная Азия

В 1995 году шесть государств Большого Меконгского подрегиона (БМП), включая Камбоджу, Китай, Лаос, Мьянму, Таиланд и Вьетнам, начали Программу экономического сотрудничества. За последующие годы они существенно улучшили свои логистические связи через создание нескольких субрегиональных транспортных коридоров. В 1998 году часть этих коридоров была преобразована в три трансграничных экономических маршрута. Этот

план развития по-прежнему остается ключевым стратегическим направлением в рамках программы БМП.

Для продвижения развития экономических маршрутов страны БМП реализовали ряд проектов в различных сферах, включая сельское хозяйство, энергетику, охрану окружающей среды, здравоохранение, развитие человеческих ресурсов, информационные технологии, туризм, транспорт и упрощение торговых процедур, а также в области городского развития. Страны подписали соглашение об упрощении трансграничных перевозок, что позволяет транспортным средствам, пассажирам и грузам пересекать границы между странами БМП через упрощенную систему автомобильного транспорта.

Экономические маршруты БМП значительно увеличили трансграничные торговые и инвестиционные потоки, а также привлечение туристов в регион за последние десять лет. Объем торговли товарами в этом регионе вырос с 26 миллиардов долларов в 2000 году до 483 миллиардов долларов в 2017 году. Объем двусторонних прямых иностранных инвестиций между странами сотрудничества вырос с 436 миллионов долларов в 2010 году до 1,4 миллиарда долларов в 2017 году. Количество прибывающих международных туристов возросло с 16 миллионов в 2000 году до почти 66 миллионов в 2016 году.

Мексика

В Мексике в рамках приграничного сотрудничества существуют экспортно-производственные зоны с льготным режимом предпринимательства, которые называются Макиладорас. В основном они расположены на границе 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. США). 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

На территории Вьетнама функционируют три значительные зоны приграничного экономического сотрудничества с Китаем: Хекоу, Дунсин-Монгкай и Пинсян-Донгданг.

В этих зонах предоставляются различные преференции, включающие освобождение от таможенных пошлин, снижение налоговой нагрузки на протяжении 15 лет, особенно в первые четыре года, когда участники зон освобождаются от уплаты налогов. Для физических лиц налоговая нагрузка снижена вдвое. Время прохождения грузов уменьшено с 6 дней до 3 часов. В зоне Дунсин-Монгкай внедрена электронная система учета лиц (e-port), обеспечивающая очень быстрый доступ для физических лиц в течение 6 секунд на человека. Участники данных зон имеют возможность экспортировать товары в США и Европейский союз.

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

Программа «Один пояс – один путь» была инициирована в начале 2013 года и была поддержана некоторыми странами G20.

Суть программы заключается в создании инфраструктурных коридоров, расположенных на древнем караванном пути, связывающем Китай, Центральную Азию, Южную и Юго-Восточную Азию, Кавказ, Ближний Восток, страны Персидского залива, Европу и Американский материк. Конечная цель инициативы — интеграция регионов в единое экономическое пространство путем создания инфраструктуры, расширения торгового и культурного обмена.

В Китае действует практика предоставления льгот в виде снижения ставки налога на прибыль до 24%, по импортным пошлинам и НДС до 50%. Импорт машин, оборудования и материалов для строительства инфраструктурных объектов освобождается от импортных пошлин и НДС.

На территории КНР создан **Сучжоуский индустриальный парк** (Suzhou Industrial park – далее – SIP), который является наиболее успешным примером реализации особого вида экономических (инвестиционных) зон Китая. SIP создан по соглашению Правительств Китая и Сингапура в 1994 году. В рамках данного соглашения была создана совместная компания China-Singapore Suzhou Industrial Park Development Co., Ltd (далее – CSSD).

SIP – это значительная по площади территория (80 кв. км. – в 1994 году и 288 кв. км. – в 2017 году) с самостоятельным жизнеобеспечением и функционированием. Со стороны государства администрирование парка (СЭЗ) осуществляет специально созданный Управляющий комитет (SIPAC – Suzhou industrial Administrative Committee), наделенный широким спектром прав провинциальных и центральных правительств в области разработки

собственной нормативно-правовой базы и развития экономики парка, в том числе, по процедурам взимания налогов, таможенных пошлин и даже части функций МИД КНР по выдаче разрешительных виз для резидентов парка.

Производственные объекты парка являются звеньями глобальных производственных цепочек иностранных и китайских транснациональных компаний, работающих в основном по принципу «Точно в срок» (Just in time), для которых критична бесперебойность транспортно-логистической инфраструктуры.

Реализация транспортного коридора Нового шелкового пути повысит значимость стран Центрально-Азиатского региона и Восточной Европы, вдоль которого сосредоточены значительные природные ресурсы и где будет целесообразнее размещать производство.

В связи со спадом темпов строительного бума, началом масштабных мероприятий по экологическому улучшению окружающей среды и проводимой диверсификацией китайской экономики от обрабатывающей и промышленной к наукоемкой и высокотехнологичной, освободились производственные мощности в сталелитейном производстве, цементном и т.д. которые они начали размещать в других странах, в том числе в странах Средней Азии и Беларуси. В частности, Республика Беларусь активно перенимает опыт SIP, начав с 2014 года реализацию парка «Великий камень» у себя в стране в аналогичном формате.

Объединенные Арабские Эмираты

Страны Персидского залива развивают свою экономику пользуясь преимуществами географического положения. Оманский и Персидский заливы позволяют сэкономить время поставок для экспортеров и перенаправить в любую точку земли в кратчайшие сроки. В частности, ОАЭ предоставляет уникальные условия в виде настроенной транспортно-логистической инфраструктуры, а также территории для отгрузки, регистрации и учета поставок. Ведущими практиками владеют следующие СЭЗ:

1. СЭЗ Dubai Multi Commodities Center (далее - DMCC). В 2002 году на территории Дубай была сформирована государственная организация DMCC, целью которой было расширение потоков торговли сырьевыми товарами через Дубай. В настоящее время СЭЗ DMCC является крупнейшей в мире свободной экономической зоной.

Прежде всего СЭЗ DMCC предоставляет возможность регистрации компании с лицензией для торговли различными биржевыми товарами – золото и другие ценные металлы, нефть и нефтепродукты, кофе, хлопок и пр. При этом территория имеет комфортные условия для торговли ценными металлами в виде охраняемых ячеек для хранения, возможности сертификации качества товара и пр. Также СЭЗ не облагает компании-участников НДС, в случае если применяется внешнеторговая операция (импорт / экспорт товаров в/из ОАЭ, заключение договоров без необходимости ввоза товара в ОАЭ и пр.). В случае если компания-участник

совершает торговую операцию внутри ОАЭ, данная компания-участник облагается налогами согласно местному налоговому кодексу ОАЭ.

Основными преимуществами DMCC является:

- 0% на подоходный налог для физических лиц и корпоративный налог для юридических лиц;
- СЭЗ предоставляет доступ к широкому спектру услуг на портале для членов DMCC, обеспечивая быстрый ответ на любые запросы со стороны инвесторов, предпринимателей и участников экосистемы;
- Единый центр, где все необходимое для каждого этапа развития бизнеса под одной крышей.
- Возможность открытия дистанционного виртуального офиса без необходимости физического присутствия.

2. СЭЗ Jebel ali (JAFZA). На территории JAFZA имеется возможность аренды офисов, выставочных залов, складов, магазинов, помещений в high tech парке, жилья для сотрудников. Дополнительно имеется возможность покупки земельного участка для строительства здания под свои нужды, при условии, что площадь составляет не менее 5 тыс. м². Руководство JAFZA также предлагает услуги постройки зданий под проект клиента. Зарегистрированные компании могут открывать счета в любых банках Эмирата.

В JAFZA предусмотрена возможность получения следующих лицензий:

Торговая: позволяет экспортировать, импортировать, хранить и продавать товар, указанный в документе. Также можно получить Генеральную лицензию, которая разрешает вести широкую торговую деятельность, увеличить количество товаров, указанных в лицензии.

Для предоставления услуг: с ее помощью можно оказывать услуги на территории Jebel Ali.

Логистическая: позволяет предоставлять все услуги логистики, включая доставку груза, хранение, распространение, складирование и упаковку.

Промышленная: можно импортировать сырье, выпускать продукцию, отправлять готовый товар за границу. Получить можно также в СЭЗ Национальную Промышленную Лицензию, которая предоставляется фирмам-производителям с 51% акций участия ССАГПЗ (Совет сотрудничества арабских государств Персидского залива).

СЭЗ Jebel Ali сохраняет за собой статус успешной и процветающей территории. При этом фирма, открытая во фризоне, не является офшором, считается надежной юрисдикцией для банков.

Сингапур

Экспортно-импортный режим в Специальных Экономических Зонах (СЭЗ) Сингапура обусловлен ролью государства как интегрированной экспортно-производственной зоны. С сознательной целью организации экспортного производства в стране были выделены определенные промышленные районы, обозначаемые как промышленные зоны.

В настоящее время это территории с развитой инфраструктурой и расположенными промышленными предприятиями.

Шестью из девяти функционирующих зон свободной торговли в Сингапуре управляет компания PSA Corporation Limited (далее – PSA), которая является вторым по величине портовым оператором в мире.

В общей сложности PSA управляет 28 портовыми проектами в 16 странах Азии, Европы и Америки с глобальной пропускной способностью 111 миллионов TEU на 66 км причалов.

В качестве портового оператора компания осуществляет эксплуатацию морских терминалов, проводит погрузочно-разгрузочные работы, обслуживание судов и хранение грузов.

Компания также создает и поддерживает в надлежащем состоянии инфраструктуру, принадлежащую порту, строит собственные здания, склады, мастерские, устанавливает на причалах краны, конвейерные ремни.

Международный опыт по развитию и поддержке внешнеторговой деятельности

Германия

Germany Trade and Invest осуществляет деятельность по продвижению экспорта и привлечению инвестиций

Ведомственная принадлежность: Министерство экономики и энергетики Германии. Имеется 2 офиса в Германии и >50 офисов в других странах

Создано в 2009 году путем слияния федерального офиса по международной торговле и федерального офиса по инвестициям. Проводит сотни торговых выставок и мероприятий в год для **поиска контрагентов** на зарубежных рынках, обрабатывает **более 1 млн запросов** информации и консультаций в год. Сопровождает **более 100 инвестиционных проектов** на постоянной основе

Оказывает следующие меры поддержки предпринимателям:

Развитие компетенций, информация и консультации, финансовая поддержка, продвижение, поддержка проектов на начальном этапе, поддержка проектов на этапе инвестиций.

Великобритания

United Kingdom Trade & Investments

Предоставляет также гарантии и страховую поддержку со стороны Департамента гарантирования экспортных кредитов.

Предоставление многофункциональной платформы Export Hub для проведения семинаров, встреч с экспертами, осуществления поиска партнеров, поставщиков и клиентов, кроме того, является оператором программы электронного экспорта для онлайн-продаж.

Ежегодно **3000 предприятий МСБ** получают поддержку для выхода на новые рынки, что позволяет создать или сохранить **более 197 000 рабочих мест**.

Заключение

Регион Центральной Азии в данное время переживает значительные преобразования архитектуры трансконтинентальных транспортных и экономических коридоров. Данные процессы будут иметь долгосрочные и комплексные последствия для самого широкого круга стратегических интересов Казахстана.

В развитии торговли в Центрально-Азиатском регионе наблюдается стремление к ускоренному развитию и созданию цельной экосистемы торговых и промышленных центров на границах. Ключевые факторы здесь включают в себя улучшение качества физической инфраструктуры, такой как железные дороги и автомагистрали, а также повышение пропускной способности пунктов пропуска через государственные границы, а также обеспечение доступности энергетических ресурсов.

Казахстан стал важным звеном в сети сухопутных транспортных маршрутов, соединяющих Восток (Китай) и Запад (Европу). Следующим этапом развития является формирование Центрально-Азиатского транспортно-транзитного экономического коридора «Север-Юг», который свяжет регионы Южной Азии (Афганистан, Пакистан, Индия) с Центральной Азией, Уралом, Сибирью и Дальним Востоком.

В то же время, транзит через Казахстан значительно сокращает время доставки из Азии в Европу и обратно. И на сегодня задача страны – расширить транзитный и торговый потенциал **за счет развития сервиса, создания торгово-производственных площадок со стратегическими партнерами на ключевых коридорах.**

По статистическим данным, Республика Казахстан достигла рекордного максимума в части внешнего товарооборота в 2022 году. Однако, увеличение обосновывается больше развитием сырьевого экспорта. При этом экспорт обрабатывающего сектора все еще занимает менее половины от всей экспортной корзины, что свидетельствует о необходимости развития экспорта отечественных товаров высокого передела.

Вместе с тем, в рамках содействия развитию предприятиям, государство должно провести комплексную работу с предпринимательским сектором в рамках оказания государственной финансовой и нефинансовой поддержки в целях развития предпринимательской среды в Центральноазиатском регионе.

Согласно международному опыту, в ведущих странах в секторе торговли уже созданы зоны свободной торговли и кооперации, позволяющие предприятиям как снизить свои издержки в производстве и торговле, так и упрощенно заключать деловые партнерства на границах двух государств.

В этой связи **необходимо создавать трансграничные хабы** вблизи государственной границы Казахстана со следующими странами: Китайская Народная Республика, Республика Кыргызстан, Республика Узбекистан, Российская Федерация, Прикаспийские страны.

Развитие коммуникаций, устойчивой торговой и промышленной связанности между странами региона является условием не только динамичного развития экономик, но и упрочения региональной безопасности.

Исходя из вышеизложенного, **следующий комплекс мер** позволит РК ускорить темпы роста объема внешней торговли с учетом транспортного потенциала:

МТИ совместно с МИО Жетысуской, Жамбылской, Туркестанской, Мангистауской и Западно-Казахстанской областей определить генеральных инвесторов по всем пяти регионам в целях развития трансграничных хабов в регионах.

Курирующему Заместителю Премьер-министра совместно с МТИ обеспечить подписание межправительственных соглашений с КНР, КР и Узбекистаном в рамках создания совместных трансграничных хабов в целях развития кооперации и трансграничной торговли.

МТИ, МИО данных областей, генеральным инвесторам и предпринимателям определить необходимый перечень проектов на территории данных хабов с учетом специфики областей и соседствующих стран.

МПС, МТ, КГД совместно с МИО данных областей обеспечить строительство необходимых видов транспортной и инженерной инфраструктуры в рамках бесперебойной работы предприятий, а также транспортировки и логистики товаров между границами.

Список использованных источников

1. Аналитическая записка Министерство торговли и интеграции РК
2. «КАСПИЙСКИЙ ВЕСТНИК» // <http://casp-geo.ru/utverzhdena-kontsepsiya-razvitiya-transportno-logisticheskogo-potentsiala-kazahstana/>
Дата обращения: 21.06.2023
3. The World Bank (commodity prices) // https://db.nomics.world/WB/commodity_prices Дата обращения: 10.05.2023
4. На основе данных БНС АСПиР РК // Основные социально-экономические показатели Республики Казахстан// <https://stat.gov.kz/> Дата обращения: 02.06.2023
5. На основе данных БНС АСПиР РК и КГД МФ РК // Основные социально-экономические показатели Республики Казахстан// <https://stat.gov.kz/>, <https://kgd.gov.kz/kk> Дата обращения: 04.07.2023
6. Географическая структура внешнеторгового оборота РК // <https://kgd.gov.kz/kk> Дата обращения: 05.07.2023
7. Доля ВОТ в торговле РК с целевыми рынками // На основе данных БНС АСПиР РК и КГД МФ РК // <https://stat.gov.kz/>, <https://kgd.gov.kz/kk> Дата обращения: 01.07.2023
8. География внешней торговли РК за 2013-2022 годы // На основе данных БНС АСПиР РК и КГД МФ РК // <https://stat.gov.kz/>, <https://kgd.gov.kz/kk> Дата обращения: 01.07.2023
9. География экспорта и импорта РК за 2014-2022 годы// На основе данных БНС АСПиР РК и КГД МФ РК // <https://stat.gov.kz/>, <https://kgd.gov.kz/kk> Дата обращения: 01.07.2023
10. Структура обработанного экспорта и импорта РК за 2014-2022 годы// На основе данных БНС АСПиР РК и КГД МФ РК // <https://stat.gov.kz/>, <https://kgd.gov.kz/kk> Дата обращения: 01.07.2023
11. Структура по группам товаров в зависимости от их назначения // АО «ЦРТП «QazTrade» на основе данных БНС АСПиР РК, КГД МФ РК, ЕЭК// <https://stat.gov.kz/>, <https://kgd.gov.kz/kk>, <https://eec.eaeunion.org/> Дата обращения: 01.07.2023
12. Транспортные коридоры РК // На основе данных: АО «ЦРТП «QazTrade» // <https://qaztrade.org.kz/rus/> Дата обращения: 01.07.2023
13. Евразийский банк развития // Международный транспортный коридор «Север — Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. - Алматы, Москва — 2022. – 4 стр.
14. Евразийский банк развития // Международный транспортный коридор «Север — Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. // Потенциал МТК «Север — Юг» в формировании «новой логистики». - Алматы, Москва — 2022. – 13 стр.

Приложение

Аналитическая записка

Автор проекта: Исабеков А.Р.

Научный руководитель: Жанабергенова М.А.

Идея проекта	Выработка практических рекомендаций по совершенствованию торговых возможностей РК с учётом транзитно-транспортного потенциала и повышения потенциала экспорта и импорта Казахстана.
Проблемная ситуация (кейс)	Магистерский проект посвящен актуальной теме развития транзитного потенциала и торговым возможностям. Однако не проработан механизм развития трансграничной торговли. Страны Центрально-Азиатского региона прорабатывают возможности увеличения своего товарооборота. В этой связи РК необходимо проработать свой собственный подход в развитии своей внешнеторговой деятельности.
Имеющиеся решения данной проблемы	<p>В послании Главы государства Токаева К.К. народу Казахстана на третьей сессии парламента VII созыва было сказано: "Следующий вопрос – укрепление транзитного потенциала страны. 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. Казахстан уже начал реализацию таких крупных проектов, как создание контейнерного хаба в Актау, развитие Транскаспийского коридора. К данной работе будут привлечены передовые логистические компании мира".</p> <p>В этой связи, на сегодняшний день одним из актуальных вопросов является выработка предложений по развитию трансграничной торговли.</p>
Предлагаемое решение данной проблемы	Отметим, что рекомендации по увеличению торговых возможностей с учетом транзитного, транспортного и логистического потенциала, актуальны и на сегодняшний день приняты уполномоченным органом в работу. Ключевым решением данной проблемы является развитие сети трансграничных хабов на границе с ключевыми стратегическими странами-партнерами.
Ожидаемый результат	<p>Сеть трансграничных хабов в 5 регионах Республики Казахстан на границе с Российской Федерацией, Китайской Народной Республикой, Республикой Узбекистан, Кыргызской Республикой и странами Прикаспия.</p> <p>Каждый хаб будет нацелен на работу с учетом специфики каждой соседствующей страны и региона, а также будет иметь потенциал выхода на страны соседствующие с вышеуказанными странами (за вычетом РК)</p> <p>Ожидается, что данные хабы увеличат трансграничный товарооборот в среднем на 30%, а также повысят транзитный грузопоток через РК более чем в 2 раза.</p> <p>Данные хабы будут иметь возможность выхода на рынок с 71 млн чел. населения в приграничных областях.</p>

Литература	1) Официальный сайт Президента Республики Казахстан. – https://www.akorda.kz/ ИПС Адилет – https://adilet.zan.kz/ 2) МТИ РК – https://www.gov.kz/memleket/entities/mti?lang=kk 3) АО «ЦРТП «QazTrade» - https://qaztrade.org.kz/rus/
-------------------	---