

**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

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

## 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.

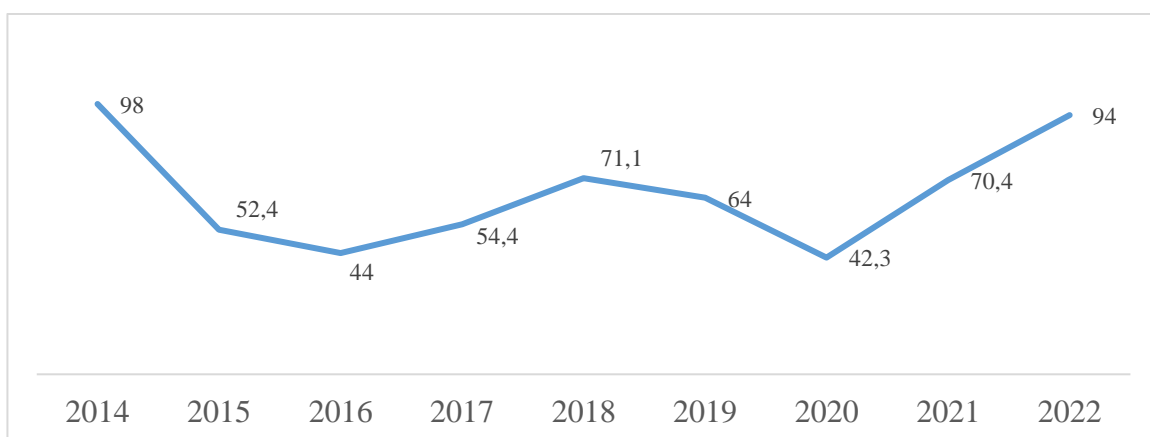
Развитие сектора морских перевозок требует систематического контроля за уровнем загрязнения вод и обеспечения безопасности судов в территориальных водах Республики Казахстан. Оценка воздействия морского транспорта на окружающую среду предполагает активное внедрение мер для предотвращения загрязнения 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

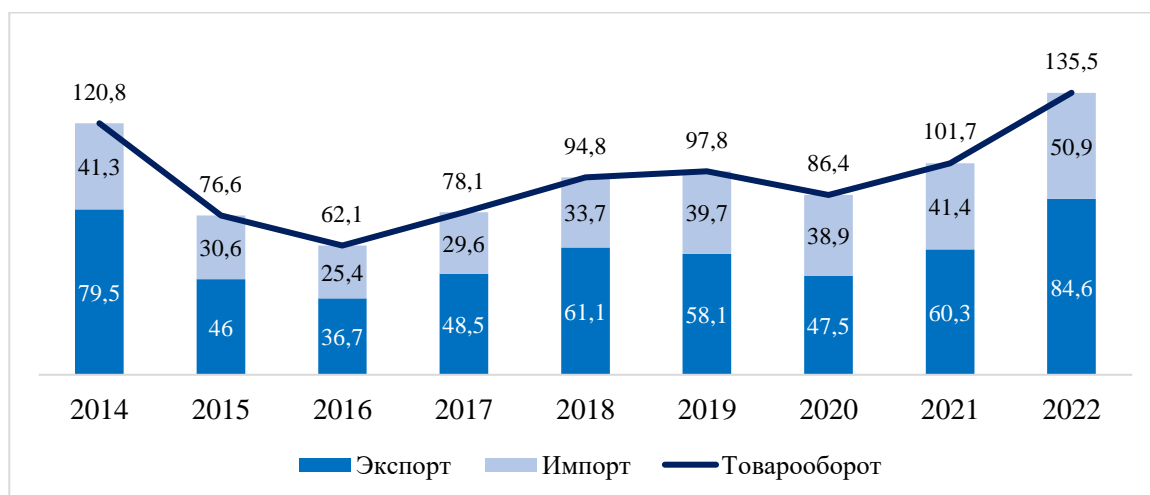


Рисунок 2 - Внешнеторговый оборот РК за 2014-2022 гг., млрд. долл. США

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
<b>Показатель</b>	<b>Экспорт</b>								
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%
<b>Показатель</b>	<b>Импорт</b>								
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].

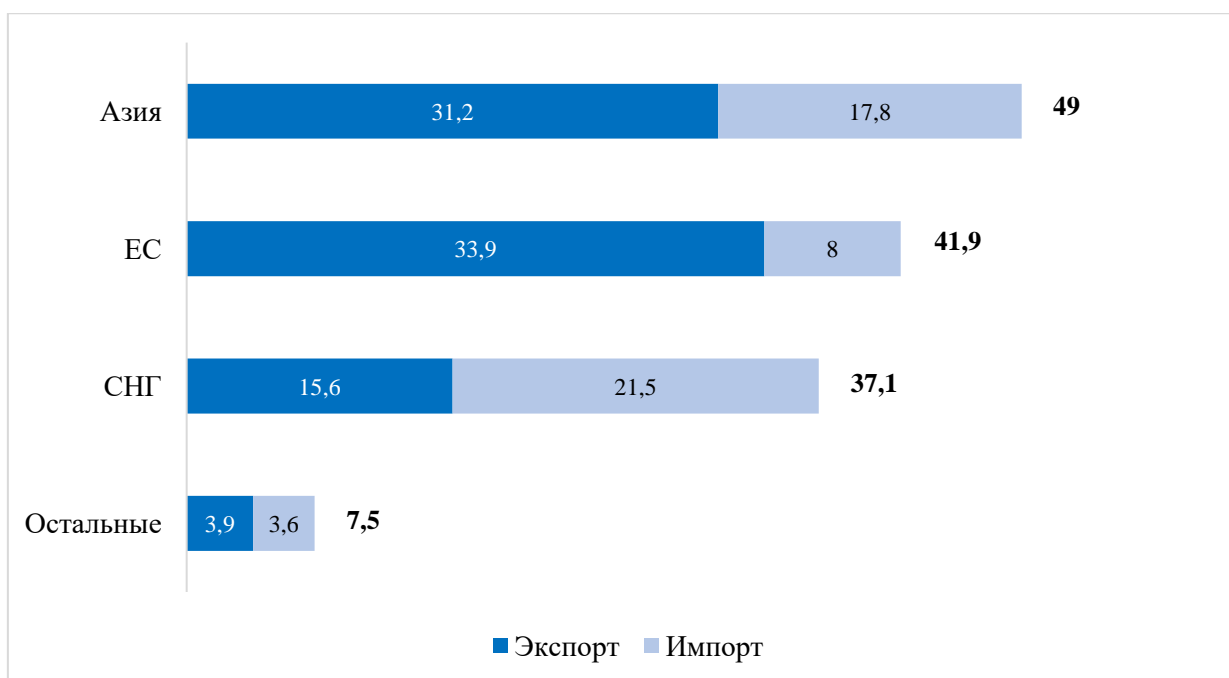


Рисунок 3 - Географическая структура внешнеторгового оборота РК, млрд. долл. США, 2022 год

Примечание – по данным БНС АСПиР РК

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

<b>Экспорт РК</b>										
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Прирост 2022/2021
<b>Всего</b>	<b>79,5</b>	<b>46</b>	<b>36,7</b>	<b>48,5</b>	<b>61,1</b>	<b>58,1</b>	<b>47,5</b>	<b>60,3</b>	<b>84,6</b>	<b>40,30%</b>
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%
<b>Импорт РК</b>										
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Прирост 2022/2021
<b>Всего</b>	<b>41,3</b>	<b>30,6</b>	<b>25,4</b>	<b>29,6</b>	<b>33,7</b>	<b>39,7</b>	<b>38,9</b>	<b>41,4</b>	<b>50,9</b>	<b>22,95%</b>
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%
<b>Товарооборот РК</b>										
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Прирост 2022/2021
<b>Всего</b>	<b>120,8</b>	<b>76,6</b>	<b>62,1</b>	<b>78,1</b>	<b>94,8</b>	<b>97,8</b>	<b>86,4</b>	<b>101,7</b>	<b>135,5</b>	<b>33,24%</b>
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%
<b>Торговый баланс РК</b>										
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Прирост 2022/2021
<b>Всего</b>	<b>38,2</b>	<b>15,4</b>	<b>11,3</b>	<b>18,9</b>	<b>27,4</b>	<b>18,4</b>	<b>8,6</b>	<b>18,9</b>	<b>33,7</b>	<b>178,31%</b>
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*



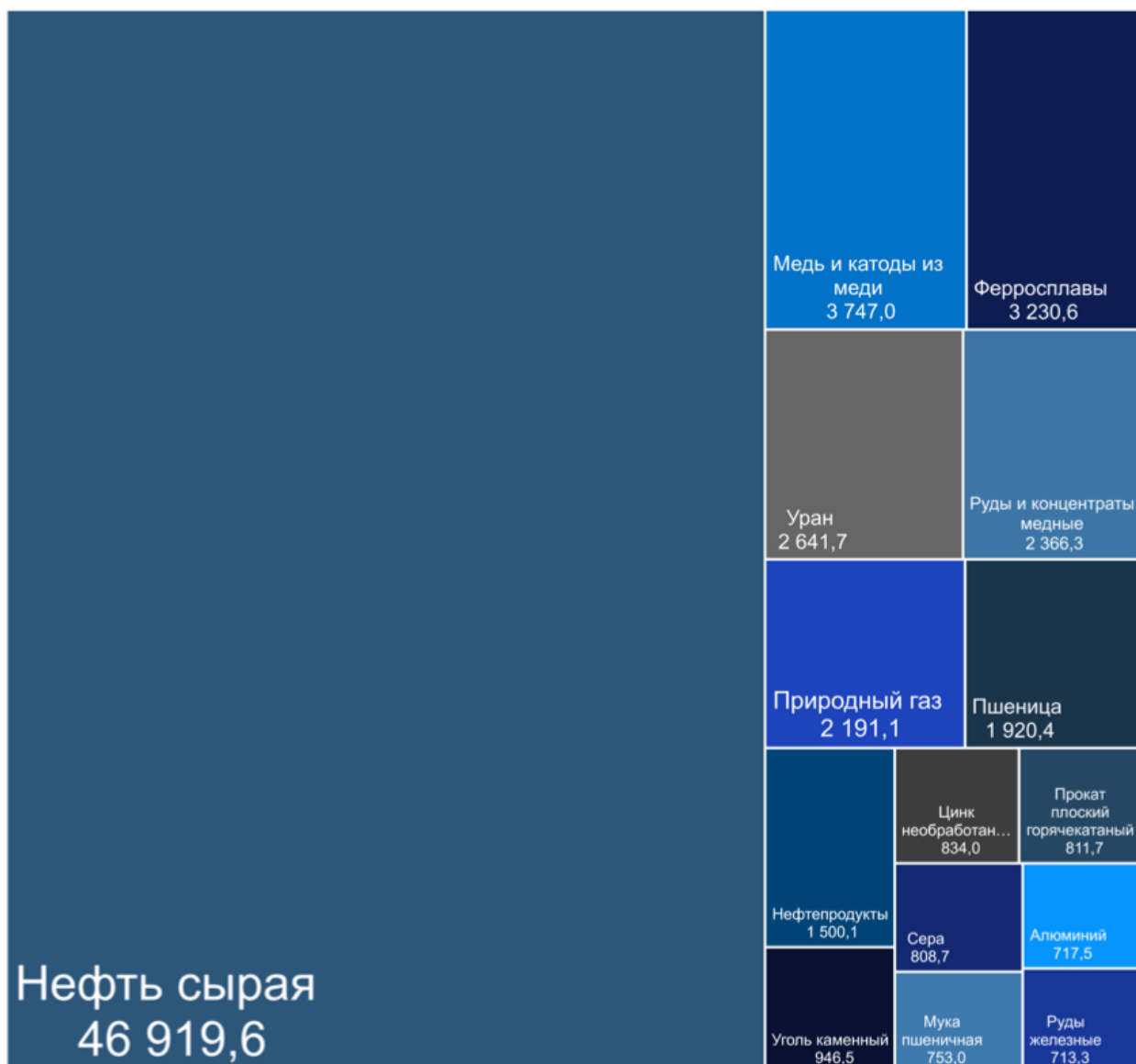
Рисунок 4 - Доля товаров РК в экспорте, 2022 год

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
<b>Обработанный экспорт РК</b>										
<b>Всего, млн. долл. США</b>	<b>18 378,6</b>	<b>14 028,9</b>	<b>12 645,4</b>	<b>15 570,3</b>	<b>15 744,8</b>	<b>15 826,3</b>	<b>15 456,2</b>	<b>19 841,9</b>	<b>26 813,60</b>	<b>35,10%</b>
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%
<b>Китай</b>	<b>3 576,6</b>	<b>2 945,3</b>	<b>2 694,4</b>	<b>3 680,6</b>	<b>3 377,3</b>	<b>3 903,2</b>	<b>4 574,1</b>	<b>4 458,7</b>	<b>4 629,80</b>	<b>3,84%</b>
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
<b>ЕАЭС</b>	<b>4 238,8</b>	<b>2 776,3</b>	<b>2 408,2</b>	<b>3 115,1</b>	<b>3 711,0</b>	<b>3 725,1</b>	<b>3 228,5</b>	<b>4 699,3</b>	<b>7 985,70</b>	<b>69,93%</b>
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
<b>ЕС</b>	<b>4 689,9</b>	<b>3 319,9</b>	<b>2 297,4</b>	<b>2 579,2</b>	<b>2 408,4</b>	<b>2 041,0</b>	<b>1 714,7</b>	<b>2 268,3</b>	<b>3 624,90</b>	<b>59,81%</b>
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%
<b>Остальные страны</b>	<b>5 873,3</b>	<b>4 987,5</b>	<b>5 245,3</b>	<b>6 195,3</b>	<b>6 248,1</b>	<b>6 157,0</b>	<b>5 938,9</b>	<b>8 415,5</b>	<b>10 573,20</b>	<b>25,64%</b>
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%
<b>Год</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>Прирост</b>
<b>Обработанный импорт РК</b>										
<b>Всего, млн. долл. США</b>	<b>38 469,1</b>	<b>28 291,0</b>	<b>23 135,4</b>	<b>27 232,0</b>	<b>30 447,5</b>	<b>35 737,8</b>	<b>36 388,2</b>	<b>38 383,0</b>	<b>47 193,80</b>	<b>22,95%</b>
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	3 878,03	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	6 368,64	-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	5 806,49	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	1 177,52	-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	4 541,61	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	6 399,63	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	1 909,11	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	7 773,47	138,28%
<b>ЕС</b>	<b>7 837,8</b>	<b>6 325,4</b>	<b>5 183,1</b>	<b>5 232,4</b>	<b>6 048,3</b>	<b>6 061,3</b>	<b>6 014,0</b>	<b>5 319,2</b>	<b>7 459,80</b>	<b>40,24%</b>
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	1 148,0	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	1 602,7	-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%
<b>ЕАЭС</b>	<b>13 959,0</b>	<b>10 383,7</b>	<b>8 989,5</b>	<b>11 538,1</b>	<b>12 672,0</b>	<b>13 631,7</b>	<b>13 216,3</b>	<b>17 137,1</b>	<b>1 478,70</b>	-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%
<b>Китай</b>	<b>7 085,0</b>	<b>4 927,0</b>	<b>3 568,9</b>	<b>4 560,3</b>	<b>5 239,8</b>	<b>6 111,9</b>	<b>6 261,7</b>	<b>8 111,3</b>	<b>10 990,90</b>	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
<b>Остальные страны</b>	<b>9 587,3</b>	<b>6 654,9</b>	<b>5 393,9</b>	<b>5 901,3</b>	<b>6 487,4</b>	<b>9 932,9</b>	<b>10 896,3</b>	<b>7 815,5</b>	<b>27 264,40</b>	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	<sup>3</sup> 339,6	в 14 раз
Легкая промышленность	417,8	349,0	306,3	327,0	385,6	399,5	380,2	489,9	<sup>1</sup> 838,5	275,3%
Машиностроительная отрасль	<sup>3</sup> 117,8	<sup>2</sup> 544,9	<sup>1</sup> 972,9	<sup>2</sup> 214,7	<sup>2</sup> 357,2	<sup>4</sup> 941,7	<sup>6</sup> 108,5	<sup>2</sup> 271,0	<sup>2</sup> 743,2	20,8%
Металлургическая отрасль	935,7	816,1	764,0	605,8	850,4	<sup>1</sup> 284,7	<sup>1</sup> 035,1	443,0	<sup>4</sup> 308,5	872,6%
Нефтехимическая отрасль	372,0	248,1	201,9	230,2	247,4	253,3	249,3	338,6	<sup>1</sup> 015,9	200,0%
Пищевая промышленность	976,6	782,8	709,0	735,0	680,0	665,2	646,1	768,7	<sup>3</sup> 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	<sup>2</sup> 024,3	596,0	392,2	559,1	731,6	<sup>1</sup> 128,8	888,8	<sup>1</sup> 686,9	<sup>3</sup> 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	<sup>4</sup> 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 (иностранному 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 зависимы 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. м<sup>2</sup>. 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](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.

<b>Идея проекта</b>	Выработка практических рекомендаций по совершенствованию торговых возможностей РК с учётом транзитно-транспортного потенциала и повышения потенциала экспорта и импорта Казахстана.
<b>Проблемная ситуация (кейс)</b>	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.
<b>Имеющиеся решения данной проблемы</b>	<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>
<b>Предлагаемое решение данной проблемы</b>	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.
<b>Ожидаемый результат</b>	<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>

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