

Аналитическая записка

Автор проекта: Дюсикеева А.К.

Научный руководитель: Мажиденова Д.М., д.и.н.

Идея проекта	Внешнеполитические аспекты реализации транспортной политики Казахстана
Проблемная ситуация (кейс)	С учетом геополитических изменений, а также в условиях санкций роль Казахстана в части транзитных перевозок усилилась. Резко вырос спрос на альтернативные маршруты. Мировой бизнес перестраивает свои маршруты, рассматривая варианты возможного обхода маршрутов конфликтующих сторон. И многие мировые логистические компании переориентировали свои маршруты, используя транзит через Казахстан. В силу своих географических преимуществ, Казахстан имеет высокий транзитно-транспортный потенциал. Находясь на рубеже Европы и Азии, Республика Казахстан является страной, через территорию которой проходят многочисленные международные транспортные маршруты. И главной задачей является формирование необходимых условий для переориентации крупной логистики на территорию Казахстана. В связи с переориентацией грузопотока на маршруты по территории Казахстана, перед государством стоит задача по модернизации и развитию транспортной инфраструктуры, а также формированию выстроенного диалога с соседними странами и странами-участницами международных транспортных маршрутов, проходящих по территории государства. Суть кейса заключается в изучении внешнеполитических аспектов, оказывающих влияние на развитие транспортной политики Казахстана, для выстраивания стратегии, позволяющей нарастить и улучшить имеющийся потенциал транспортно-логистического комплекса страны, способствуя укреплению позиции государства в качестве главного транзитного хаба в Евразии.
Имеющиеся решения данной проблемы	<i>Классификация существующих подходов</i> Ввиду геополитических изменений Правительством РК в декабре 2022 года была принята Концепция развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года. Идеи транспортной концепции соответствуют стратегическим целям внешней политики Казахстана. Одной из стратегических целей внешнеполитической стратегии государства является упрочение лидирующих позиций и продвижение интересов Республики Казахстан в

центральноазиатском регионе.

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

Учитывая геополитическое положение Казахстана и прохождение через его территорию торговых коридоров, перед страной открываются перспективы стать ключевым транспортно-логистическим хабом на территории Евразии.

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

Преимущества

С геополитической точки зрения Казахстан является одной из наиболее стратегически важных расположенных стран Центральной Азии. Казахстан, соседствующий с Россией на севере, Китаем на востоке, Кыргызстаном, Туркменистаном и Узбекистаном на юге и Каспийским морем на западе, служит важным географическим звеном, связывающим Европу и Азию.

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

Казахстан имеет современную транспортную систему, включающую разветвленную сеть автомобильных и железных дорог, аэропортов и морских портов. Железнодорожный транспорт обеспечивает более половины всего грузооборота и перевозку большей части экспортных и транзитных грузов. Железнодорожные перевозки являются самыми недорогими, наиболее безопасными и способными перевозить крупногабаритные или особые категории товаров.

Активно ведется модернизация действующей транспортной инфраструктуры и реализация инфраструктурных проектов для устранения «узких» мест и увеличения пропускных мощностей по международным транспортным маршрутам, проходящим через территорию Казахстана.

	<i>Недостатки</i> Существует ряд проблем, препятствующих развитию транзита: - Низкий уровень транспортной инфраструктуры, где наблюдается значительный износ ее объектов. Требуется модернизация действующей транспортной инфраструктуры. - Как отмечают логистические компании, существует высокая степень бюрократизации во время оформления экспортных и импортных процедур. - Недостаточный уровень автоматизации административных процедур на маршрутах. - Наличие «узких» мест на международных транзитных маршрутах (ТМТМ). - Различие тарифных политик стран-участниц международных транспортных маршрутов (МТК «Север-Юг», ТМТМ).
Предлагаемое решение данной проблемы	<i>Описание альтернативного подхода, порядок его осуществления</i> В ближайшей перспективе необходимо принять необходимые меры по привлекательности транзитных маршрутов, проходящих через территорию Казахстана. Необходимо, чтобы большая часть объемов грузопотока проходила именно через территорию Казахстана. Необходима дальнейшая совместная работа со странами-участницами международных транспортных маршрутов по улучшению инфраструктуры действующих маршрутов, устранению «узких мест» и формированию привлекательной тарифной политики. <i>Возможности</i> Одним из приоритетов Концепции внешней политики Казахстана на 2020-2030 годы является развитие транспортно-транзитного потенциала страны и стремление занять лидирующую позицию в регионе в транспортно-транзитном потоке на магистральных путях Восток – Запад и Север – Юг. Основными транспортными маршрутами в данных направлениях являются МТК «Север-Юг» и ТМТМ. Участие Казахстана в этих международных транспортных коридорах дает возможность аккумулировать большую часть транзитных грузопотоков через территорию страны. Для развития коридора «Север-Юг» странами-участницами принимаются синхронные мероприятия по улучшению инфраструктуры и терминальных мощностей, увеличению подвижного состава, снятию административных барьеров и создания благоприятных условий для перевозчиков. Казахстан играет решающую роль в развитии ТМТМ,

	который призван соединить Европу с Азией через Каспийское море. Казахстан является страной транзита, которая связывает восточную и западную части региона, и он вложил значительные средства в развитие своей транспортной инфраструктуры для облегчения трансграничной торговли и транзита. Географическое положение страны и близость к таким крупным рынкам, как Китай, Россия и Европейский Союз, делают ее важным транзитным узлом на Транскаспийском маршруте. Существуют большие перспективы как для Казахстана, так и для стран-участниц коридора укрепить и усилить позиции в евразийских торговых и транспортных потоках. <i>Риски</i> Существуют некоторые риски в деятельности данных маршрутов. Формирование соседними странами альтернативных маршрутов в обход Казахстана обуславливает возможность переориентации грузопотоков, минуя территорию страны. <i>По маршруту «Север-Юг».</i> Конкурентным для казахстанской восточной ветки маршрута «Север-Юг» представляется развитие западной ветки маршрута Казвин – Решт (Иран) – Астара (Азербайджан). В сентябре 2022 г. Россией, Азербайджаном и Ираном подписано Соглашение о развитии коридора. По Ирану перевозки осуществляются автотранспортом до азербайджанской станции Астара. Данный проект позволит соединить железные дороги РФ, Азербайджана и Ирана. Потенциал маршрута оценивается в 5 - 15 млн. тонн в год. <i>По маршруту ТМТМ.</i> Реализация проекта «Китай – Кыргызстан –Узбекистан». Потенциал маршрута оценивается в 10 – 13 млн. тонн в год. В случае реализации проекта существуют риски по переориентации грузопотока из Китая в сторону Европы и страны Персидского залива через Афганистан в обход Казахстана.
Ожидаемый результат	<i>Способы измерения эффективности альтернативного подхода, оценки его реализации</i> Обладая географическим преимуществом и используя свою железнодорожную инфраструктуру в рамках транзитных коридоров, таких как МТК «Север – Юг» и ТМТМ, Казахстан имеет большие перспективы по становлению в качестве основного транзитно-логистического хаба на всей Евразии. МТК «Север – Юг» является одним из альтернативных маршрутов для российского экспорта. Данный коридор проходит транзитом через территорию Казахстана, с выходом на

	рынки Индии, Пакистана и стран Персидского Залива через Иран и иранский порт Бендер-Аббас. Реализация совместных мероприятий по развитию маршрута к 2025 году позволит увеличить пропускную способность коридора до 10 млн. тонн в год. Ввиду нарушения логистических цепочек поставок и разрыва традиционных коридоров всё большую актуальность приобретает ТМТМ. ТМТМ проходит через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее в страны Европы. Согласно прогнозам, в случае успешного решения вопросов по модернизации и синхронизации пропускных пунктов стран, то в течение пяти лет пропускная способность ТМТМ вырастет до 15 млн. тонн и более в год, т.е. более, чем в 5 раз. В транспортной Концепции Казахстан заявляет о достижении показателей пропускной способности ТМТМ до 20 млн. тонн в год к 2030 году. Роль Казахстана в таких транспортных маршрутах, как МТК «Север-Юг» и ТМТМ будет только усиливаться. Реализуемые широкомасштабные проекты говорят о значимости развития транзитного потенциала страны. В целом, в результате модернизации транспортной инфраструктуры и реализации проектов по расширению пропускных мощностей по транзитным маршрутам планируется увеличение объемов транзита через территорию государства до 35 млн. тонн (<i>общий объем транзита за 2022 год – 26,7 млн.тонн</i>), в том числе контейнерного транзита до 2 млн. контейнеров к 2030 году. Также планируется создать приграничные торговые хабы и региональные транзитные авиахабы, обновится подвижной состав и будут реализованы меры по развитию транспортной отрасли Казахстана. Транспортная стратегия РК свидетельствует о намерении занять главенствующую роль в транспортных потоках Евразии. Такие основные внешнеполитические аспекты, как геополитический фактор, влияние внешних игроков, участие Казахстана в системе международных транспортных коридоров, играют особую роль в формировании и реализации транспортной политики государства. Правильно выстроенная транспортная стратегия позволит Казахстану в ближайшей перспективе позиционировать страну в качестве основного евразийского транспортно-логистического хаба.
Литература	<i>Список</i> 1 Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2022 года № 1116 «О Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года»

	// Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». – URL: https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2200001116. Дата обращения: 17.01.2023 2 Указ Президента Республики Казахстан от 6 марта 2020 года № 280 «О Концепции внешней политики Республики Казахстан на 2020-2030 годы» // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». – URL: https://adilet.zan.kz/rus/docs/U2000000280. Дата обращения: 18.01.2023 3 Ионова Е. Транзитный потенциал Казахстана // Россия и новые государства Евразии. - 2014. - №1.- с. 68-73. URL: https://www.imemo.ru/publications/periodical/RNSE/archive/2014/1/current-events-and-commentaries/transit-potential-of-kazakhstan 4 Егоров В., Штоль В. Транспортные коридоры. Геополитические аспекты // Международная жизнь. – 2021. – Москва. – №9. – с. 20-33. URL: https://interaffairs.ru/jauthor/material/2558?ysclid=lgktrwemkk274061317 5 Evgeny Y. Vinokurov, Arman Ahunbaev, Alexander I. Zaboev, 2022. International North–South Transport Corridor: Boosting Russia’s “pivot to the South” and Trans-Eurasian connectivity. URL: https://rujec.org/article/86617/list/1/ 6 Starr, S. F., Cornell S.E., Norling N. (2015). The EU and Central Asia: Developing Transport and Trade. Analytical Articles//URL:https://www.silkroadstudies.org/resources/pdf/SilkRoadPapers/2015_12_SRP_Transport.pdf 7 A Study of the Asian Development Bank Institute. Connecting Central Asia with Economic Centers: Final report (2014) // URL: https://www.adb.org/sites/default/files/publication/159307/adbi-connecting-central-asia-economic-centers-finalreport.pdf 8 Выступление Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан Марата Карабаева на заседании Правительства Республики Казахстан от 11 января 2023 года // Центр деловой информации «Капитал» URL: https://kapital.kz/economic/111993/tranzit-gruzov-cherez-territoriyu-kazakhstana-vyros-za-god-na-12-6.html 9 Информационно-аналитическая система Бюро Национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан // URL: https://taldau.stat.gov.kz/kk/Search/SearchByKeyWord. Дата обращения: 8.02.2023 10 Хэлфорд Маккиндер Географическая ось истории / Перевод В. Желнинова. – М.: AST Publishers, 2021 г. – 310 с.
--	---

	11 Каплан Р. Месть географии. Что могут рассказать географические карты о грядущих конфликтах и битве против неизбежного / Роберт Каплан, перевод с англ. М. Котова. — М.: КоЛибри, Азбука-Аттикус, 2015. — 230 с. 12 Токаев К. Дипломатия Республики Казахстан. Астана: Елорда, 2001. — 552 с. 13 Можарова В.В. Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития. Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2011. — 216 с. 14 Султангалиева А. Казахстан и его соседи: возможности и ограничения. Институт мировой экономики и политики (ИМЭП) при Фонде Первого Президента Республики Казахстан. — Астана — Алматы, 2015. — 68 с. 15 Доклад ЕЭК «О создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств — членов Евразийского экономического союза в направлениях «Восток — Запад» и «Север — Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, Один путь» // URL: https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/ede/Doklad-O-sozdanii-i-razvitii-transportnoy-infrastruktury-na-territoriyakh-gosudarstv-_chlenov-Evraziyskogo-ekonomicheskogo-soyuza.pdf 16 Информация по TMTM // Официальный сайт Международной Ассоциации TMTM // URL: https://www.middlecorridor.com/ru/ob-assotsiatsii/history. Дата обращения: 18.02.2023 17 Рахимбеков А. Перспективы Транскаспийского международного транспортного маршрута обсуждают в Брюсселе // сайт Международного информационного агентства KazInform // URL: https://www.inform.kz/ru/perspektivy-transkaspiyskogo-mezhdunarodnogo-transportnogo-marshruta-obsuzhdayut-v-bryussele_a3944829?ysclid=lgngsvog9i765463702. Дата обращения: 7.12.2022 18 Исследование Всемирного банка «Экономика Одного пояса, одного пути. Возможности и риски транспортных коридоров» // URL: https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31878/211392RU.pdf 19 Коридор на четверых: Транскаспийский маршрут оформят совместным предприятием. Публикация от 11.04.2022 г. // Новостной портал EurAsia Daily // URL: https://easaily.com/ru/news/2022/04/11/koridor-na-chetveryh-transkaspiyskiy-marshrut-oformyat-sovmestnym-predpriyatiem https://easaily.com/ru/news/2022/04/11/koridor-na-chetveryh-transkaspiyskiy-marshrut-oformyat-sovmestnym-predpriyatiem. Дата обращения: 11.12.2022
--	---

	20 Казахстан намерен подписать соглашение с Китаем по развитию Транскаспийского маршрута. Публикация от 3.03.2023 г. // Казахское телеграфное агентство КазТаг // URL: https://kaztag.kz/ru/news/kazakhstan-nameren-podpisat-soglashenie-s-kitaem-po-razvitiyu-transkaspiskogo-marshruta. Дата обращения 18.04.2023 21 Ишекенова Б. Трудности перевозок: что мешает Казахстану развивать транзитные пути // Информационное агентство LSM KZ // URL: https://lsm.kz/что-meshaet-razvivat-tranzit-kazahstana. Дата обращения: 23.03.2023 22 Габдуллина Л., Жансеитова Г., Абылкасимова Ж. Современное состояние инновационной деятельности предприятий транспортно-логистической системы Казахстана. Научный журнал «Казахстан-Спектр». Выпуск 3, 2020, с. 73-81 23 Бодаубаева Г. Транспортно-логистические системы в Республике Казахстан в контексте развития транзитного потенциала: проблемы и механизмы функционирования // URL: cslnaskr.krena.kg/collections/uploads/Бодаубаева%20Г.А..pdf 24 Myrzahmetova A., Syan Gi. Transit potential of Kazakhstan in the Silk Road Economic Belt. Вестник КазНУ. Серия международные отношения и международное право, [S.l.], v. 78, n. 2, p. 15-22, 2018. // URL: https://bulletin-ir-law.kaznu.kz/index.php/1-mo/article/view/820 25 Вардомский Л. Транзитный потенциал Казахстана в контексте евразийской интеграции // Всероссийский журнал «ЭКО». – 2015. – №8. – с. 59-80 // URL: https://cyberleninka.ru/article/n/tranzitnyy-potentsial-kazahstana-v-kontekste-evraziyskoy-integratsii/viewer 26 Высоцкая В. Перспективы развития транзитного потенциала Казахстана железнодорожным транспортом // Экономика и бизнес: теория и практика. - 2020. - № 12-1 (70).- С. 150-154. URL: @economyandbusiness 27 Тураева М. Динамика развития транспортно-логистических связей в Центрально-Азиатском регионе / М. Тураева// Тураева М. - г. Москва, 2022. - Государственная служба. №3. - С.87-92. URL: https://pa-journal.igsu.ru/articles/8010/
--	--