

Кому: Министерству транспорта Республики Казахстан, Министерству индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан

ФИО и должность автора: Жумагулова Г.С., главный специалист ГУ «Отдел внутренней политики, культуры, развития языков и спорта города Косшы»

Дата: 02.06.2025 г.

АНАЛИТИЧЕСКАЯ ЗАПИСКА

Тема: Роль Казахстана в транзитной логистике

Ключевые слова: логистика, логистический хаб, инфраструктура, экспорт, транзит

Введение Казахстан играет важную роль в мировой транзитной логистике, являясь стратегическим узлом между Востоком и Западом. Страна обладает развитой транспортной инфраструктурой и активно развивает её, включая современные цифровые технологии в логистические процессы. Казахстан стремится стать ключевым логистическим хабом региона, предлагая конкурентоспособные условия для транзитных перевозок. Казахстан имеет все шансы укрепить позиции ключевого транзитного звена между Китаем и Европой на фоне глобальных логистических сдвигов. Транзитный потенциал Казахстана — один из важнейших ресурсов, открывающий новые возможности для экономического роста. Географическое положение страны делает её ключевым участником международных транспортных и торговых потоков, особенно в рамках «Нового Шёлкового пути», который формирует современную экономическую ось между Китаем и Европой.

Цель - проанализировать текущее участие Казахстана в логистике, оценить вызовы и возможности, а также предложить меры по повышению эффективности транспортной инфраструктуры и транзитного потенциала.

С ростом объёмов транзита в РК создаются новые рабочие места и развивается инфраструктура, особенно в регионах, находящихся на ключевых транспортных маршрутах. Развитие транзитных коридоров положительно влияет на социально-экономическую ситуацию в приграничных и менее развитых областях, улучшая инфраструктуру, повышая уровень жизни местного населения и способствуя привлечению инвестиций. За последние годы Казахстан добился значительных результатов в развитии транзитной инфраструктуры: создано около 600 тыс. рабочих мест, сформированы конкурентоспособные коридоры с низкой стоимостью и большой скоростью доставки грузов. В целом за

последние 15 лет в развитие транзитного потенциала было инвестировано более 10 трлн тг [1].

Основная часть

Основные проблемы транзитной логистики в Казахстане:

- Ограниченная пропускная способность железнодорожных переходов с Китаем.
- Долгое оформление грузов и бюрократические барьеры.
- Конкуренция со стороны России и альтернативных южных маршрутов.
- Недостаток логистических хабов и сервисов на местах.
- Зависимость от внешнеполитических рисков и санкций.

Элементы роли Казахстана в транзитной логистике:

1. Географическое положение: Казахстан расположен на перекрёстке ключевых транспортных коридоров, что делает его привлекательным для транзитных перевозок между Китаем и Европой.

2. Транспортная инфраструктура: Развитие транспортной инфраструктуры, включая железные дороги, автомобильные дороги и трубопроводы, играет ключевую роль в транзитной логистике Казахстана.

3. Транспортно-логистические центры: Строительство и развитие транспортно-логистических центров, таких как сухопутный порт "Хоргос" и порт Курык, способствует повышению эффективности транзитных перевозок.

4. Участие в инициативе «Один пояс - один путь»: Казахстан активно участвует в проектах, связанных с инициативой «Один пояс - один путь», что способствует расширению транспортных связей и увеличению транзитных перевозок [2].

5. Цифровизация логистики: Развитие цифровых технологий в логистике, включая ИИ-модели и блокчейн-системы, способствует повышению эффективности и прозрачности процессов.

6. Сотрудничество с другими странами: Казахстан активно сотрудничает с другими странами в рамках транспортных проектов, например, с Азербайджаном, Грузией и Турцией в рамках контейнерного поезда Сиань - Стамбул - Прага.

7. Логистические хабы: Казахстан стремится стать логистическим хабом, подобным сингапурскому JTC Logistics Hub и немецкому Duisburg Intermodal Terminal, с использованием цифровых технологий и инновационных решений.

8. Эффективность логистики: Казахстан занимает ведущие позиции среди стран Центральной Азии по эффективности логистики в рейтинге LPI, что подтверждает его потенциал как транзитного коридора.

9. Проекты расширения инфраструктуры: Расширение участка Достык–Мойынты и другие проекты направлены на увеличение пропускной способности и эффективности транзитных перевозок.

Сегодня КНР — крупнейший грузоотправитель в мире: общий тоннаж экспортируемых грузов составляет около 4,5 млрд тонн в год, из которых 60%–70% приходится на морские перевозки. Более трети глобальных контейнерных потоков на определенном этапе проходит через Китай, будь то порты или транзитные узлы. США и ЕС стремятся ограничить присутствие китайских технологий в логистике и судостроении, а маршруты из Поднебесной в Европу и Штаты пролегают через ряд стратегически важных портов, многие из которых стали ареной геополитического соперничества, особенно на фоне торговой войны между КНР и США. В ответ на это Китай формирует альтернативную логистическую архитектуру, ключевым элементом которой является сухопутный маршрут «Один пояс — один путь». Его основное направление проходит через Казахстан, Россию и Беларусь, где скорость доставки значительно больше, чем по морю: 10–12 дней против 30 соответственно. Существуют и обходные маршруты без участия РФ — через РК, Иран и Турцию [3].

На фоне возросших рисков в сфере морских грузоперевозок Казахстану необходимо с удвоенной силой продолжать развитие транзитного потенциала. При этом уже сегодня показатели транзита через страну превышают целевые индикаторы «Концепции развития транспортно-логистического потенциала РК до 2030 года»: фактический объём за 2023 год составил 30 млн тонн, при целевом показателе в 27,7 млн тонн. Согласно концепции, к 2030 году транзит должен достичь 35 млн тонн, в том числе контейнерные перевозки — 2 млн ДФЭ.



Рисунок-1. Концепция развития транспортно-логистического потенциала РК до 2030 года. Целевые индикаторы. Рост объема транзита через территорию страны, млн.тонн

В условиях нестабильности на мировых рынках и зависимости от экспорта нефти РК необходимо активно продолжать диверсификацию экономики. Одним из ключевых направлений в этом процессе является развитие транзитных перевозок — стабильного и востребованного источника дохода, не подверженного таким резким колебаниям, как сырьевые рынки.

Так, объём экспорта грузовых услуг железнодорожного транспорта за 2024 год составил 1,3 млрд долл.США — на 2,1% больше, чем в 2023-м, и на 91% больше по сравнению с 2019 годом. Экспорт грузовых услуг автомобильного транспорта вырос за год на 19,6%, до 665,7 млн долл. США, морского — на 47,2%, до 64,7 млн долл. США. Рост за последние пять лет — в 2,8 раза и в 5,1 раза соответственно. Для сравнения: экспорт услуг трубопроводного транспорта за год увеличился на 7,1%, но по сравнению с 2019-м сократился на 1,6% [4].



Рисунок-2. Экспорт грузовых транспортных услуг за 2019-2024 гг., млн.долл.США

В этой стратегической трансформации центральную роль в качестве логистического инновационного хаба может сыграть строящийся город Алатау. Он расположен на перекрёстке ключевых коридоров и способен стать как физическим, так и цифровым ядром транзитной инфраструктуры Казахстана:

- юг — «Западная Европа — Западный Китай»;
- север — в направлении Астаны;
- восток — в направлении Усть-Каменогорска.

Специальная экономическая зона (СЭЗ) «Алатау», являющаяся частью инфраструктуры нового строящегося города — это не просто технопарк, а экосистема: здесь планируется развивать стартапы в области транспортных технологий, ИИ-решения в логистике, автоматизацию таможни и кросс-бизнес-платформы для e-commerce.

Подобно тому, как JTC Logistics Hub в Сингапуре объединил хранение, цифровой учёт и last-mile delivery, Алатау может создать устойчивую цифровую логистику на всём протяжении казахстанского транзитного маршрута.

Согласно отчёту Международного финансового центра «Астана» (AIFC), прогнозируется, что доля транспорта и логистики в ВВП РК вырастет с 6,2% в 2022-м до 9% в 2025 году. Одновременно, в рамках реализации инициативы «Цифровой Казахстан», в СЭЗ «Алатау» и смежных особых экономических зонах могут быть созданы тысячи высококвалифицированных рабочих мест в сфере интеллектуальных транспортных решений. Так, к примеру, в рамках государственной программы «Цифровой Казахстан» к 2020 году было создано более 50 тыс. рабочих мест [5].

Выводы и предложенные решения/рекомендации

Расположение Казахстана на ключевой развилке «Нового Шёлкового пути» предоставляет уникальные возможности для развития страны как важнейшего транзитного коридора. Система транзитных путей РК соединяет Восток и Запад, что обеспечивает стране стратегическое положение связующего звена между Китаем и Европой. Для максимального эффекта Казахстан должен делать ставку на интеграцию цифровой логистики, включая ИИ-модели, блокчейн-системы учёта, автоматизированное распределение грузов, а также развитие инновационных хабов, подобных сингапурскому JTC Logistics Hub (инновационному многоуровневому логистическому центру с интегрированной цифровой логистической инфраструктурой) и немецкому Duisburg Intermodal Terminal (ключевому логистическому узлу в Европе, использующему ИИ-управляемую систему управления терминалом — Terminal Operating System — для оптимизации операций).

Рекомендации для решения проблем:

1. Ускорить цифровизацию таможенных и транзитных процедур.
2. Развивать логистические хабы (например, Khorgos Dry Port).
3. Субсидировать контейнерные перевозки по ключевым маршрутам.
4. Активизировать участие в международных логистических форумах.
5. Привлекать частные инвестиции в железнодорожную и портовую инфраструктуру.

Список использованных источников:

1. Официальный сайт World News – Деловой Казахстан
<https://dknews.kz/ru/ekonomika/359659-kazahstan-prevrashchaetsya-v-centr-umnoy-logistiki>
2. Belt and Road Portal. <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/>
3. Eurasian Development Bank Reports (2023).

4. АО «KTZ Express». <https://www.ktze.kz>
5. Официальный сайт Astana International Financial Centre (AIFC).
<https://aifc.kz>