

ҚАЗАҚСТАННЫҢ КӨЛІК-ЛОГИСТИКАЛЫҚ ӘЛЕУЕТІ ЖӘНЕ ОНЫҢ ОРТАЛЫҚ АЗИЯ ЕЛДЕРІНІҢ ИНТЕГРАЦИЯСЫН ДАМУЫҒА ӘСЕРІ

**Ермек
КУРКУМБАЕВ***

бизнес және мемлекеттік басқару магистрі, халықаралық қатынастар Институтының докторанты, Қазақстан Республикасы Президентінің жанындағы мемлекеттік басқару Академиясы, Астана қ., Қазақстан Республикасы, kurkumbaev_ermek@mail.ru, ORCID ID: 0009-0009-4306-9634

**Алтын
ЕСИРКЕПОВА**

экономика ғылымдарының докторы, профессор, М.Әуезов атындағы Оңтүстік Қазақстан Университеті, Шымкент қ., Қазақстан Республикасы, essirkepova@mail.ru, ORCID ID: 0000-0002-5028-238X

**Сергей
ФИЛИН**

экономика ғылымдарының докторы, профессор, Плеханов атындағы Ресей экономикалық университеті, Мәскеу қ., Ресей, safilin@mail.ru, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-6054-6510>

Қолжазбаның редакцияға түскен күні: 15/09/2025

Қайта өңделген күні: 04/11/2025

Қабылданған күні: 10/11/2025

DOI: 10.52123/1994-2370-2025-1546

ӨЖ 327.7

ГТАХТК 11.25.40

Аңдатпа. Мақалада Орталық Азия елдерінің интеграциялық үдерістерін тереңдетуде Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық әлеуеті негізгі фактор ретінде жан-жақты зерттеледі. Зерттеу теміржол, автожол және мультимодальды дәліздерді қоса алғанда, көлік инфрақұрылымының даму көрсеткіштеріне, сондай-ақ Қазақстан белсенді қатысып отырған «Бір белдеу – бір жол» сияқты стратегиялық бастамаларға негізделеді. Елдің Еуропа мен Азия арасындағы транзиттік бағыттарды қалыптастырудағы геоэкономикалық артықшылықтары мен өңірлік өзара байланыстылықты қамтамасыз етудегі рөлі ерекше атап өтіледі.

Мақалада көлік интеграциясының өзара сауда көлемінің артуына, инвестициялық тартымдылықтың күшеюіне және өңір елдерінің бірыңғай көлік саясатын қалыптастыруға әсері талданады. Сонымен қатар, көлік әлеуетін толық іске асыруға кедергі келтіретін институционалдық шектеулер мен ұлттық стратегиялардың үйлеспеушілігі қарастырылады. Зерттеу нәтижелері Қазақстанның өңірлік логистиканы дамытудағы жүйе қалыптастырушы рөлін растайды және оның Орталық Азияда экономикалық жақындасу мен саяси тұрақтылықтың катализаторы бола алатынын көрсетеді. Тасымал саласындағы ынтымақтастықты күшейтуге бағытталған нақты ұсыныстар берілген.

Түйінді сөздер: Қазақстан, халықаралық қатынастар, Орталық Азия, көлік, интеграция, инфрақұрылым, халықаралық дәліздер

Аннотация. Настоящая статья посвящена всестороннему анализу транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан как ключевого фактора, способствующего углублению интеграционных процессов в Центральной Азии. Исследование опирается на актуальные данные по развитию транспортной инфраструктуры, включая железнодорожные, автомобильные и мультимодальные коридоры, а также на стратегические инициативы, в которых активно участвует Казахстан, в том числе в рамках проекта «Один пояс — один путь». Особое внимание уделяется геоэкономическим преимуществам страны, её роли в формировании транзитных маршрутов между Европой и Азией, а также в обеспечении устойчивой региональной связанности.

Статья рассматривает влияние транспортной интеграции на рост взаимной торговли, усиление инвестиционной привлекательности и формирование общей транспортной политики стран региона. Также анализируются барьеры и вызовы, препятствующие полному раскрытию логистического потенциала Казахстана, включая институциональные ограничения и разобщённость национальных стратегий. Результаты исследования подтверждают, что Казахстан выполняет системообразующую функцию в развитии региональной логистики и может служить катализатором экономического сближения, устойчивого развития и политической стабильности Центральной Азии. Предлагаются практические рекомендации по дальнейшему усилению интеграционного эффекта за счёт транспортной кооперации.

Ключевые слова: Казахстан, международные отношения, Центральная Азия, транспорт, интеграция, инфраструктура, международные коридоры

Annotation. This article presents a comprehensive analysis of the transport and logistics potential of the Republic of Kazakhstan as a key factor in deepening regional integration among Central Asian countries. The study is based on current data regarding the development of transport infrastructure, including railways, highways, and multimodal corridors, as well as Kazakhstan's active involvement in major strategic initiatives such as the Belt and Road Initiative. Particular attention is

* Хат-хабарларға арналған автор: Е.Куркумбаев, kurkumbaev_ermek@mail.ru

given to the country's geoeconomic advantages in shaping transit routes between Europe and Asia and its role in ensuring regional connectivity.

The article examines how transport integration influences the growth of mutual trade, increases investment attractiveness, and supports the development of a unified transport policy across the region. It also highlights existing challenges such as institutional barriers and the lack of coordination among national transport strategies. The research findings confirm that Kazakhstan plays a system-forming role in regional logistics and can serve as a catalyst for economic convergence, sustainable development, and political stability in Central Asia. The article concludes with practical recommendations aimed at enhancing the integrative effect of regional transport cooperation.

Keywords: Kazakhstan, international relations, Central Asia, transport, integration, infrastructure, international corridors

Кіріспе

Әлемдік логистиканың жаһандық жағдайында көлік-логистикалық инфрақұрылым тек экономикалық құралға ғана емес, сонымен қатар бүкіл аймақтың конфигурация күштеріне, беріктілігі мен тұрақтылығына әсер ететін халықаралық қатынастардың маңызды факторына айналады. Орталық Азия өркениеттің тарихи кеңістігі және ірі державалардың қазіргі таңдағы мүдделерінің сәйкестігінен көлік стратегиясының белсенді бәсекелестік аймағына айналууда. Осы тұрғыда Қазақстан дамып келе жатқан инфрақұрылымға ие болып отырған және өңірдегі бірегей географиялық жағдайдағы ең ірі аумақта орналасқандықтан, Шығыс пен Батыс, Солтүстік пен Оңтүстік арасындағы геэкономикалық делдалға айналды.

«Бір белдеу — бір жол» (BRI) бастамасын іске асырудың басталуымен, Еуразиялық экономикалық одақ (ЕАЭО) шеңберіндегі интеграциялық процестердің тереңдеуімен, сондай-ақ «Global Gateway» стратегиясы шеңберінде Еуропалық Одақтың (ЕО) Орталық Азияға қызығушылығының артуымен Қазақстанның көлік жүйесі өңірлік саяси-экономикалық бәсекелестік пен халықаралық логистикалық дипломатия элементіне айналды.

Осылайша, Қазақстанның көліктік-логистикалық әлеуетін талдауды экономика мен инфрақұрылым жазықтығында ғана емес, сонымен қатар логистика сыртқы саяси позициялау құралы мәртебесіне ие болатын геэкономика, регионализм, институционализм және «жұмсақ күш» тұжырымдамалары сияқты халықаралық қатынастар теорияларының призмасы арқылы жүргізу қажет. Көлік инфрақұрылымы мен логистикалық байланыстарды дамыту қазіргі әлемдегі тұрақты экономикалық өсу мен саяси тұрақтылықтың негізгі факторларының бірі болып табылады. Теңізге тікелей шыға алмайтын Орталық Азия елдері үшін тиімді көлік жүйелерін дамыту ерекше маңызға ие. Бұл тұрғыда Қазақстан Республикасы бірегей географиялық жағдайға ие бола отырып, Еуропа мен Азияны байланыстыратын стратегиялық транзиттік торап ретін де әрекет етеді (KazLogistics, 2025). Осы баптың мақсаты Орталық Азия елдерінің өңірлік интеграция процестерін тереңдетудегі Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық әлеуетінің рөлін кешенді зерттеу болып табылады. Осы зерттеу шеңберінде Қазақстанның географиялық жағдайы, инфрақұрылымын дамыту және халықаралық көлік бастамаларына қатысуы сауда, инвестициялар және логистика саласындағы орнықты мемлекетаралық байланыстар мен кооперацияларды қалыптастыруға қалай ықпал ететінін айқындау міндеті қойылады.

Сонымен қатар, мақала ішкі факторларды да, Жаһандық инфрақұрылымдық жобалардың әсерін де ескере отырып, көлік байланысы негізінде интеграциялық процестердің болашақ дамуының негізделген сценарийлерін қалыптастыруға бағытталған.

Бұл зерттеудің жаңалығы көлік-логистикалық инфрақұрылым тек экономикалық жүйе ретінде ғана емес, сонымен бірге саяси және дипломатиялық ресурс ретінде қарастырылатындығында. Қазақстан Еуразиядағы «қатаң инфрақұрылым» және «жұмсақ дипломатиялық тетіктер» арқылы халықаралық күн тәртібіне ықпал етуге қабілетті логистикалық геосаясаттың белсенді субъектісі ретінде талданады.

Зерттеу сонымен қатар логистиканы аймақтық саяси құрылымдар шеңберіндегі ұйымдастырушылық жақындасу және интеграциялық катализатор құралы ретінде авторлық түсіндіруді ұсынады.

Әдеби шолу

Зерттеу Орталық Азиядағы интеграциялық процестерді талдауға кешенді көзқарасты қамтамасыз ететін экономика, халықаралық қатынастар және геостратегияны қамтитын бірқатар пәнаралық теориялардың тұжырымдамалық ережелеріне сүйенеді. Теориялық

негізде Б. Балассаның экономикалық интеграция моделі жатыр (Баласса, 1973), оған сәйкес интеграция еркін сауда аймағынан Кедендік одаққа, содан кейін жалпы нарыққа, экономикалық және болашақта саяси одаққа көшуді қамтитын кезеңдік процесс ретінде қарастырылады. Бұл өңірлік өзара іс-қимылдың ағымдағы деңгейін және оны тереңдету әлеуетін жүйелі бағалауға мүмкіндік береді.

Эдвард Люттвак және С.Хантингтон (Люттвак, 2003), (Huntington, 1996) дамытқан геозкономикалық тәсіл қосымша қолданылады, оның шеңберінде Қазақстан тауарлардың, капиталдың және ықпалдың трансөңірлік ағындарына әсер ететін стратегиялық логистикалық хаб ретінде көрінеді. Бұл тәсіл инфрақұрылымдық жобалардың «жұмсақ күш» құралы және экономикалық егемендікті қамтамасыз ету құралы ретінде қалай қолданылатынын түсінуге мүмкіндік береді.

Эдвард Люттвак енгізген геозэкономика ұғымы биполярдан кейінгі әлемде ұлттық мүдделерді әскери емес, экономикалық жолмен алға жылжытатындығынан туындайды. Бұл логикада инфрақұрылым әскери базаның аналогына айналады, ал көлік дәліздері әсердің геозэкономикалық векторларына айналады.

Қазақстан үшін бұл өзінің транзиттік маршруттарын Қытай, ЕО және Ресей мүдделерін теңестіру құралы ретінде, экономикалық егемендікті қамтамасыз ету құралы ретінде, сондай-ақ халықаралық логистикалық архитектураға объект ретінде емес, норма жасау субъектісі ретінде қатысу тетігі ретінде пайдалану мүмкіндігін білдіреді.

Джозеф най ұсынған «жұмсақ күш» (жұмсақ қуат) тұжырымдамасы дәстүрлі түрде мәдениет пен құндылықтармен байланысты, бірақ соңғы жылдары елдер өздерінің күн тәртібін алға жылжытатын инфрақұрылымдық және технологиялық активтерге дейін кеңейді. BRI-дің қытайлық бастамасы және Қазақстанның осы жобаға қатысуы логистиканың саяси мағыналар мен стратегиялық мүдделердің тасымалдаушысына айналғанын айқын көрсетеді (The Belt and Road Portal, 2025).

BRI туралы бөлімде бұл тұжырымдама Қазақстанның логистика мен инфрақұрылымды экономикалық ресурс ретінде ғана емес, сондай-ақ сенім мен серіктестік байланыстарды кеңейтуге ықпал ете отырып, ықпал ету дипломатиясының құралы ретінде қалай пайдаланатынын қарастыруға мүмкіндік береді.

Осылайша, логистика тек экономикалық қызмет саласына ғана емес, контейнерлер мен пойыздар дәстүрлі елшіліктер мен ноталарды алмастыратын халықаралық саясаттың жаңа тіліне айналады.

Халықаралық тәжірибеде мұндай тетіктер барған сайын «инфрақұрылымдық дипломатия» (infrastructure diplomacy) - саяси өзара тәуелділік пен тұрақты одақтар құру үшін жолдарды, порттарды, хабтарды және логистикалық орталықтарды мақсатты пайдалану ретінде айқындалуда.

Регионализм теориясының теоретиктері Маргарет Морай, Фредерик Седербаум және Моника Херст интеграцияны нақты «жақындасу нүктелері» — экономика, қауіпсіздік, сауда айналасында қалыптасатын саяси процесс ретінде қарастырады. Орталық Азия жағдайында көлік-логистикалық байланыс осындай нүктеге айналады.

Келесі бөлімде бұл тәсіл мынаны түсіндіру үшін қолданылады, көлік-логистикалық сала ретінде өңірлік бірегейліктің жаңа нысандарын қалыптастыруға және саясатты үйлестіруге ықпал ететін Орталық Азия елдерінің негізгі «жақындасу нүктесі» болып табылады.

Сонымен қатар, жұмыста неофункционализм логикасы қолданылады (Хаас, Митрани), мысалы, логистикалық маршруттарды стандарттау немесе көлік ағындарын цифрландыру саласындағы техникалық ынтымақтастық сөзсіз саяси үйлестіруге әкеледі. BRI және «Нұрлы Жол» бағдарламаларын ұштастырудың қазақстандық тәжірибесі дәл осы тәсілді суреттейді.

Келесі бөлімдерде неофункционализм логикасы интеграцияның таралуын талдау үшін қолданылады, онда бір техникалық саладағы ынтымақтастық біртіндеп басқа салаларға кеңейеді. Техникалық стандарттарды, транзит рәсімдерін және цифрлық платформаларды үйлестіру Қазақстан, Қытай және көрші елдер арасындағы саяси және ұйымдастырушылық өзара іс-қимылды тереңдетуді қалай ынталандыратынын көрсетеді.

Сондай-ақ, зерттеуде халықаралық және аймақтық ұйымдардың рөлін үйлестіру тетіктері ретінде ғана емес, сонымен бірге интеграцияның саяси-құқықтық кеңістігін қалыптастыратын факторлар ретінде қарастыруға мүмкіндік беретін институционалдық тәсіл маңызды болып табылады.

Материалдар мен әдістер

Зерттеудің әдіснамалық базасы жүйелі, институционалдық және геоэкономикалық тәсілдерге сүйенеді, бұл Қазақстанның халықаралық көліктік-логистикалық процестердегі рөлін жан-жақты қарастыруға мүмкіндік берді. Эмпирикалық деректердің негізгі көзі отандық және шетелдік ғылыми жарияланымдарды, халықаралық ұйымдардың (Дүниежүзілік банк, ADB, UNECE) Талдамалық есептерін, бейінді ведомстволардың 2010-2025 жылдардағы ресми құжаттары мен статистикалық материалдарын әдеби және контент-талдау болды. Негізгі тенденциялар мен заңдылықтарды анықтау үшін салыстырмалы талдау және сапалы контент-талдау әдістері қолданылды, бұл негізгі көлік дәліздерінің — Транскаспий маршрутының, «Бір белдеу — бір жол» бастамасының және «Khorghos — Шығыс қақпасы» жобасының параметрлерін салыстыруға мүмкіндік берді. Талдау нәтижелердің сенімділігі мен қайталануын қамтамасыз ететін көздер мен деректерді триангуляциялау принципін қолдана отырып жүргізілді.

Халықаралық қатынастар аясында көлік және логистика жұмсақ күш, инфрақұрылымдық егемендік және аймақтық тұрақтылық құралдарының біріне айналууда.

Талдау барысында Қазақстанда заманауи және дамып келе жатқан көлік инфрақұрылымының болуы, елдің халықаралық логистикалық бастамаларға (атап айтқанда, BRI) қатысуы, сондай-ақ өңір ішінде мультимодальды маршруттардың белсенді қалыптасуы Орталық Азия елдері арасындағы байланыстардың сапалы күшейтілуін қамтамасыз ететіні расталады (ADB, 2023). Зерттеу нәтижелері көлік байланысы мен сауда, инвестиция және саяси өзара әрекеттесу көрсеткіштері арасындағы тұрақты корреляцияны көрсетеді (Дмитриева и др., 2023), (ADB, 2022), (ЕБР, 2023), (UNESCAP, 2021), (World Bank, 2022), (International Monetary Fund, 2022), (OECD, 2022).

Кесте 1: Орталық Азиядағы сауда, инвестиция және саясатқа көлік байланысының әсері

№	Көрсеткіш / Әсер	Нәтиже / Статистика	Дереккөз
1	Шекарадан өту уақытын қысқарту (CAREC дәлізі 2)	Өзбекстанмен екіжақты саудаға +8,7%	ADB, CAREC CPMM Report, 2022
2	Жеткізу уақытын 1 күнге қысқарту	Сауданың 2,3-ке өсуі%	ADB, CAREC CPMM Report, 2022
3	Теміржол жобалары (Түркістан–Шымкент–Ташкент)	+15% Қазақстан мен Өзбекстан арасындағы инвестициялардың өсуі	Eurasian Development Bank (EDB), 2023
4	Логистикалық хабтар (Қорғас, Сарыағаш)	Көлік саласына ТШИ өсуі, сауданы жандандыру	Eurasian Development Bank (EDB), 2023
5	TRACECA және Транскаспий бағытын дамыту	+ Рәсімдерді оңайлату бойынша ОА елдер арасындағы екіжақты келісімдердің 37%	UNESCAP Report on Regional Connectivity, 2021
6	Логистикалық тиімділік индексінің (LPI) 1 тармаққа өсуі	Экспорттың 12-15-ке өсуі%	World Bank LPI Data + IMF Regional Outlook, 2022
7	Көлік байланысы (регрессиялық талдау)	Өзара сауданың 40% - ға дейін өсуін түсіндіреді	World Bank + IMF, 2022
8	Ташкент – Түркістан – Алматы Пойызы	+ 22% туристік және іскерлік ағынның өсуі	OECD Kazakhstan–Uzbekistan Transport Integration Brief, 2022
9	Траншекаралық байланысы бар ШОБ өсуі	Логистика мен қызметтердегі серіктестіктер санын арттыру	OECD Kazakhstan–Uzbekistan Transport Integration Brief, 2022
Ескерту: (Кенжебаев, 2022; Serikkaliyeva, 2023; Токеева, 2024; МИИР РК, 2023; Журавель, 2023) дереккөздер негізінде құрылды			

Жалпы сипаттама.

Бұл талдау елдің көлік-логистикалық әлеуетінің жалпы сипаттамасына көшуге мүмкіндік береді. Қазақстан елдің бүкіл аумағын қамтитын және республика ішінде де, бүкіл еуразиялық кеңістік ауқымында да жүйе құраушы рөл атқаратын тармақталған және

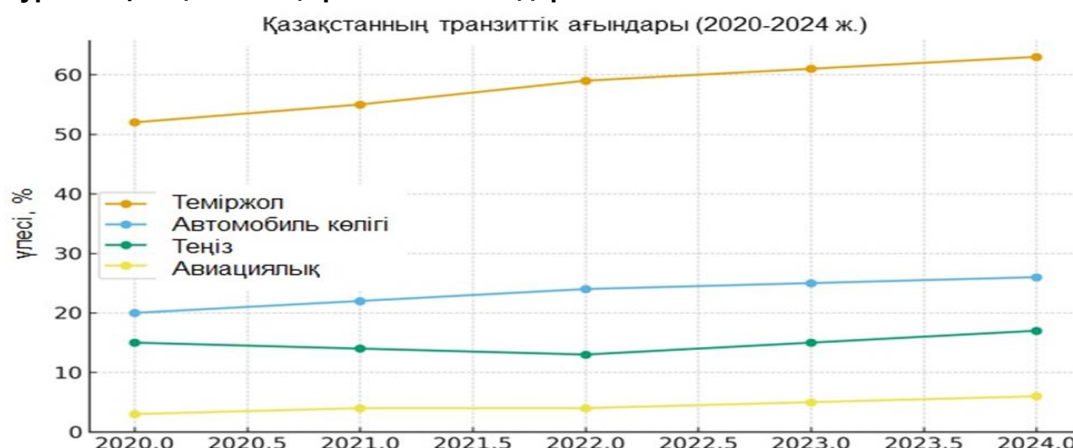
стратегиялық маңызы бар көлік желісіне ие. 96 мың шақырымнан астам автомобиль жолдары Қазақстанды көршілес бес мемлекетпен: Ресей, Қытай, Өзбекстан, Қырғызстан және Түрікменстанмен байланыстыратын тығыз магистральдық желіні құрайды. Бұл автожолдар тек мемлекетішілік артериялар ғана емес, сонымен қатар «Батыс Еуропа — Батыс Қытай», ТРАСЕКА сияқты халықаралық дәліздердің және жобаланатын Орталық Азия көлік шеңберінің маңызды компоненттері болып табылады, бұл Қазақстанға шығыс пен Батыс арасындағы негізгі транзиттік көпір мәртебесін береді (МИИР РК, 2023).

Ұзындығы 16 мың шақырымға жуық елдің теміржол желісі көлемі мен ұзындығы бойынша Ресейден кейін ТМД-да екінші орында тұр. Ол Қытай, Кавказ елдері, Ресей, Иран және т.б. — Еуропа мен Парсы шығанағы елдерін қоса алғанда, елдің өңірлері мен сыртқы серіктестермен жоғары дәрежеде байланыс орнатуды қамтамасыз етеді. Қазақстандық темір жол тораптары арқылы Қытайдың «Бір белдеу — бір жол» бастамасында, сондай-ақ Орталық Азиядағы өңірлік экономикалық ынтымақтастық бағдарламасы (CAREC) және ЕАЭО жобалары шеңберінде маңызды рөл атқаратын, қатысушы елдердің ұйымдастырушылық жақындасуына ықпал ететін жаңа Жібек жолының маршруттары өтеді. Қазақстан транзиттік мемлекет ретінде ғана емес, Еуразиялық көлік кеңістігінің ережелері мен стандарттарын қалыптастырудағы белсенді субъект ретінде де әрекет етеді.

Қазақстанның әуе тасымалы халықаралық логистикада да маңызды рөл атқарады. Астана, Алматы, Шымкент, Ақтау, Атырау және басқа қалалардағы халықаралық әуежайлар әлемнің 60-тан астам елімен тікелей әуе қатынасын қамтамасыз етеді. Авиатану тек жолаушылар ағынын ғана емес, сонымен қатар фармацевтика, электроника және бағалы жүктерді қоса алғанда, жедел жүк тасымалының жоғары кірісті сегментін де қолдайды. Авиациялық транзит саласындағы өсіп келе жатқан бәсекелестік жағдайында Қазақстан жаһандық авиациялық желіде өзінің қатысуын кеңейте отырып, хабтар мен әуе альянстарын дамытуға ұмтылады (Кенжебаев, 2022).

Каспий теңізінің жағалауындағы теңіз инфрақұрылымы ерекше маңызға ие. Ақтау порты, сондай — ақ салынып жатқан Құрық порты Қазақстанға оны Өзірбайжанмен, Грузиямен, Түркиямен және одан әрі-Еуропалық Одақпен байланыстыратын теңіз маршруттарына аса маңызды шығу жолын ұсынады. Бұл бағыттар жаһандық жеткізу тізбегінің трансформациясы және көлік ағындарының солтүстіктен оңтүстікке және шығыстан батысқа саяси қайта бағытталуы жағдайында маңызды бола түсуде. Келешекте қазақстандық теңіз логистикасын күшейту өңірдің энергетикалық және сауда дербестігін тұрақсыз маршруттардан арттыруға қабілетті. Суретте 2020-2024 жылдар аралығындағы Қазақстанның транзиттік ағындарының көлемі көрсетілген.

Сурет 1. Қазақстанның транзиттік ағындары 2020-2024 ж.



Ескерту: авторлар құрастырған

Осылайша, Қазақстанның көлік жүйесі-бұл инфрақұрылымдық кешен ғана емес, сонымен қатар халықаралық қатынастар саласындағы стратегиялық ресурс. Ол елге сыртқы саяси позициялау, өңірлік тұрақтылық және экономикалық дипломатия құралы бола отырып,

Еуразиялық интеграцияның жаңа архитектурасын қалыптастыру процесіне қатысуды ғана емес, ықпалды да қамтамасыз етеді.

Еуразиялық экономикалық одақ, Шанхай Ынтымақтастық Ұйымы (ШЫҰ), CAREC сияқты құрылымдар көлік саясатын үйлестіруге арналған алаң ретінде ғана емес, макроэкономикалық және инфрақұрылымдық трансформациялар траекториясына әсер ететін өңірлік тәртіптің белсенді сәулетшілері ретінде де әрекет етеді.

Халықаралық қатынастар объективі арқылы институционалдық тәсіл стандарттарды үйлестіру, техникалық регламенттерді үйлестіру, инфрақұрылымдық инвестицияларды бөлу, сондай-ақ мүдделер қақтығысын реттеу процестерін қоса алғанда, көпжақты ынтымақтастық тетіктерін тереңірек талдауға мүмкіндік береді. Регионализм теориясын қолдану төмендегі кестеде көрсетілген Орталық Азияның көлік-логистикалық интеграциясының ерекшеліктерін тереңірек ашуға мүмкіндік береді.

2-кесте. Орталық Азияның көліктік-логистикалық интеграциясын талдауға регионализм теориясын қолдану

Теориялық аспект	Негізгі идеялар (море, Седербаум, Херст)	Қазақстан мен өңірді талдауда қолдану
Регионализм саяси процесс ретінде	Интеграция «жақындасу нүктелері» — экономика, сауда, инфрақұрылым төңірегінде құрылады	Көлік-логистикалық байланыс Орталық Азиядағы ынтымақтастықтың жаңа форматының негізі ретінде қарастырылады
Интеграцияның бейресми формалары	Өзара әрекеттесу тек институттар арқылы емес, практикалық жобалар арқылы дами алады	Бірлескен инфрақұрылымдық жобалар (TMTM, BRI, Нұрлы Жол) сенім мен саяси үйлестіруді қалыптастыруға ықпал етеді
Аймақтық сәйкестік	Интеграция ортақ мақсат пен өзара тәуелділік сезімін күшейтеді	Көлік дәліздерін дамыту мүдделер қауымдастығының сезімін қалыптастырады және аймақтық бірегейлікті нығайтады
Ескерту: авторлар құрастырған		

Осылайша, регионализм теориясы көлік-логистика саласын экономикалық фактор ретінде ғана емес, сонымен қатар Орталық Азиядағы саяси өзара іс-қимыл мен аймақтық бірегейліктің жаңа моделін қалыптастырудың негізі ретінде қарастыруға мүмкіндік береді. Бұл зерттеуде неофункционализм логикасы мемлекеттер арасындағы техникалық өзара іс-қимылдың ынтымақтастықтың терең формаларына қалай ауысуы мүмкін екенін түсіндіру үшін қолданылады. Бұл тәсіл BRI мен «Нұрлы Жол» бастамаларын ұштастырудың қазақстандық тәжірибесін талдау үшін ерекше өзекті болып табылады, мұнда экономикалық үйлестіру біртіндеп саяси-ұйымдастырушылық ынтымақтастыққа көшеді.

3-кесте. Қазақстанның көліктік-логистикалық интеграциясын талдауда неофункционализм логикасын қолдану

Теориялық аспект	Негізгі идеялар (Хаас, Митрани)	Қазақстан мен өңірді талдауда қолдану
«Интеграцияның таралуы» әсері (spillover)	Бір саладағы техникалық ынтымақтастық өзара іс-қимылды басқа салаларға кеңейтуге алып келеді.	BRI және «Нұрлы Жол» бағдарламаларының бірлескен дамуы инфрақұрылымдық жобалардан экономикалық және ұйымдастырушылық саясатты үйлестіруге көшуді көрсетеді
Техникалық тәуелділік өзара	Стандарттар мен рәсімдерді үйлестіру институттар деңгейінде тұрақты өзара іс-қимылды талап етеді	Цифрлық платформаларды, транзиттік ережелер мен тарифтерді үйлестіру аймақ елдері арасындағы саяси келісімділіктің алғышарттарын жасайды

Ынтымақтастықты институттандыру	Техникалық механизмдер уақыт өте келе тұрақты басқару құрылымдарына айналады	BRI және өңірлік дәліздер шеңберінде бірлескен үйлестіру органдарының дамуы ұлттықтан жоғары басқару элементтерін қалыптастыруға ықпал етеді
<i>Ескерту: авторлар құрастырған</i>		

Осылайша, неофункционалистік тәсіл көліктік-логистикалық ынтымақтастықты дамыту аймақтағы саяси және ұйымдастырушылық интеграцияны тереңдету үшін біртіндеп негіз құратынын көрсетеді.

Тиімді логистикалық жүйені қалыптастыруда басқарудың әртүрлі деңгейлері арасындағы іс-қимылдардың дәйектілігін қамтамасыз ететін ішкі институционалдық үйлестіру маңызды рөл атқарады. Көлік министрлігі инфрақұрылымдық бағдарламалар мен халықаралық келісімдердің негізгі үйлестірушісі болып табылады, ал Ұлттық экономика министрлігі инвестициялар мен саланың тұрақтылығы үшін нормативтік-қаржылық жағдайларды қалыптастырады. «ҰК Қазақстан темір жолы» АҚ жобалардың практикалық бөлігін - көлік дәліздерін пайдалануды, процестерді цифрландыруды және инфрақұрылымды жаңғыртуды іске асырады. Өңірлік әкімдіктер өз кезегінде жобаларды жергілікті қолдауды, ілеспе сервистерді дамытуды және жергілікті қоғамдастықтармен өзара іс-қимылды қамтамасыз етеді. Басқарудың мұндай көп деңгейлі жүйесі инфрақұрылымдық бастамаларды ұлттық стратегиялармен - «Нұрлы Жол», Қазақстан Республикасының 2030 жылға дейінгі көліктік-логистикалық әлеуетін дамыту тұжырымдамасымен үйлестіруге ғана емес, сонымен қатар өңірлердің ішкі байланысын күшейтуге мүмкіндік береді, бұл елдің көліктік — логистикалық саясатын неғұрлым тұтас және орнықты етеді.

Қазақстанның көліктік-логистикалық әлеуетін дамыту тек қана экономикалық стратегия шеңберінен шығып, сыртқы саяси доктринаның элементі ретінде ресімделуде, онда логистика дипломатиялық ықпал ету, мүдделер теңгерімі және өңірлік көшбасшылық құралы ретінде пайдаланылады. Бұл бағыт көлік дипломатиясы (transport diplomacy) деп аталды және Қазақстан бүгінде инфрақұрылымды халықаралық қатынастарда рычаг ретінде саналы түрде пайдаланатын санаулы мемлекеттердің біріне айналууда.

Аймақ елдерінің ішкі мүдделері мен сыртқы актерлердің — Қытай, Ресей, Еуропалық Одақтың ықпалы арасындағы тепе — теңдікке ерекше назар аударылады, олардың әрқайсысы өздерінің көлік күн тәртібін ілгерілетуге тырысады. Бұл тұрғыда көлік дипломатиясы «жұмсақ күш» пен стратегиялық позициялау құралына айналады, ал институционалдық шеңбер көп полярлықты бәсекелестік пен кооперация алаңына айналады.

Логистикалық орталықтар мен хабтар ерекше рөл атқарады: «Khorgos Gateway», «Құрғақ порт» (ҚХР шекарасына жақын), «Aktau Seaport» және «Қарасұқ логистикалық торабы».

Халықаралық көлік дәліздері. Қазақстан бірнеше стратегиялық көлік бағыттарының негізгі элементі болып табылады (Serikaliyeva, 2023):

1. ТРАСЕКА: Каспий теңізі арқылы Шығыс Еуропа, Кавказ және Азия арасындағы құрлықтық байланысты қамтамасыз етеді;
2. Жаңа Жібек жолы (BRI): Қытай мен Еуропаны Қазақстан арқылы өтетін Құрлық жолымен байланыстырады, жеткізу мерзімін 12-15 күнге дейін қысқартады;
3. Солтүстік-Оңтүстік: Парсы шығанағы порттарына шығатын Қазақстан, Түрікменстан және Иран арқылы;
4. Еуразиялық көлік дәлізі: Ресей арқылы өтетін маршруттарға балама, әсіресе санкциялық саясат аясында маңызды;
5. TRACECA және CAREC дәліздері: Орталық Азия, Қытай, Кавказ және Еуропа арасындағы сауда мен көліктің кеңеюіне ықпал етеді.

Транскаспий халықаралық көлік бағыты (Орта дәліз)

Ағымдағы халықаралық қатынастар және жаһандық жеткізу тізбегін қайта құру контекстінде Қазақстанның Орта дәліздегі көліктік-логистикалық әлеуеті ерекше мәнге ие болады. Қазақстанның көлік-логистикалық секторы жалпы ішкі өнімнің шамамен 7% құрайды және ұлттық экономика құрылымында төртінші орында. Дәліздің ұзындығы 6,500 км (Қытай - Қазақстан - Каспий - Кавказ - Еуропа).

Орта дәліз тек экономикалық жобаға ғана емес, Еуразиядағы күштер тепе-теңдігіне әсер ететін саяси және сыртқы саяси стратегияның құралына айналды. Соңғы жылдары Қазақстан осы бағыт арқылы транзиттік тасымалдау көлемін ұлғайтты, алайда әлеует әлі толық іске асырылған жоқ. 2027 жылға қарай ТМТМ өткізу қабілетін жылына 6-дан 10 миллион тоннаға дейін арттыру, сонымен бірге жүктерді жеткізу уақытын 14-18 күнге дейін қысқарту көзделіп отыр.

Қазақстан үшін бұл тікелей инвестицияларды тартуға, логистиканың еуропалық стандарттарын енгізуге және сенімді транзиттік серіктес беделін нығайтуға мүмкіндік береді. Бұдан әрі Орта дәлізге қатысушы елдер, олардың рөлі және өңірлік көлік-логистикалық жүйенің дамуына қосқан үлесі қарастырылады.

Ресей Орта дәліздің дамуын өзінің көліктік үстемдігінің міндеті ретінде қабылдайды, ал Қазақстан маршруттарды қарама-қарсы қоймай, бірлескен логистикалық және мультимодальды жобаларды дамыта отырып, олардың өзара толықтырылуын көрсетуге тырысады.

Қытай орта дәлізді «Белдеу және жол» бастамасының бөлігі және Ресей арқылы өтетін маршруттарға стратегиялық балама ретінде қарастырады. «Қорғас – Шығыс қақпасы» мен Ақтау портын қоса алғанда, Қазақстанның инфрақұрылымына белсенді инвестициялар Пекинге экспорттық жолдарды әртараптандыруға мүмкіндік береді, бірақ Астананың қытай капиталы мен стандарттарына тәуелділігін күшейтеді. Қазақстанға өзара тиімділік және стратегиялық дербестік қағидаттарында Қытаймен әріптестік құру маңызды.

Өзбекстан Қытай, Қазақстан және Каспий өңірінің қосылуы үшін темір жол және мультимодальды инфрақұрылымды дамыта отырып, Орта дәліздің маңызды буынына айналуға. Оның серіктестіктерді әртараптандыру стратегиясы өңірлік байланысты нығайтады және Орталық Азияның жекелеген бағыттарға тәуелділігін төмендетеді.

Қырғызстан Еуразиядағы маршрутты қысқартуға және өңірдің транзиттік торап ретіндегі маңызын арттыруға қабілетті Қытай – Қырғызстан – Өзбекстан темір жолының жобасы арқылы көмекші, бірақ стратегиялық рөл атқарады. Қазақстан үшін бұл елдердің қатысуы Орта дәліздің ішкі байланысын күшейтеді және бірыңғай Орталық Азия көлік кеңістігін қалыптастыруға ықпал етеді.

Әзірбайжан мен Грузия Каспий-Қара теңіз бағытының маңызын күшейтеді: Баку–Тбилиси–Карс желісі бойынша тасымалдардың өсуі және Алят портын жаңғырту аймақтың транзиттік байланысын нығайтады. Сонымен қатар, саяси тұрақсыздық пен тарифтік бәсекелестікке байланысты тәуекелдер сақталуда.

Түркия «Орталық көлік хабы» стратегиясы аясында және түркі мемлекеттерінің ұйымы арқылы Орта дәлізді ілгерілетуде. Қазақстан үшін бұл инвестицияларды тарту және еуропалық және Таяу Шығыс нарықтарына қол жеткізу мүмкіндіктерін ашады, алайда экономикалық жобаларды саясаттандыру мен біржақты тәуелділікті болдырмау үшін мұқият теңгерімді талап етеді.

Еуропа Одағы мен АҚШ Еуропаның Ресей мен Қытайға тәуелділігін әртараптандыру және азайту құралы ретінде дәлізді дамытуға мүдделі. Қазақстан түрлі серіктестермен ынтымақтастықтың икемді моделін құра отырып және Еуразияның сенімді транзиттік торабы мәртебесін нығайта отырып, стратегиялық бейтараптықты сақтауы қажет.

«Бір белдеу-бір жол» (BRI)

2013 жылы төраға Си Цзиньпин жариялаған Қытай Халық Республикасының «Бір белдеу — бір жол» бастамасы бастапқыда Қазақстанды Қытай мен Еуропа арасындағы Еуразиялық құрлық маршрутының негізгі серіктесі және Орталық транзиттік буындарының бірі ретінде қосуды көздеді. Шығыс пен Батыс арасындағы сауда жолдарының қиылысында орналасқан Қазақстанның географиялық жағдайы оның BRI — «Жібек жолының экономикалық белдеуі» құрлықтық компонентін іске асырудағы стратегиялық маңызын айқындайды.

«Жұмсақ күш» тұжырымдамасы Қазақстанның BRI-ге қатысуы арқылы ашылады, онда экономикалық құралдар дипломатиялық өлшемге ие болады. «Нұрлы Жол» ұлттық бағдарламасының қытайлық BRI бастамасымен ұштасуы Қазақстанның өзара тиімділік негізінде сенімді нығайту және әріптестік байланыстарды кеңейту жөніндегі стратегиясын көрсетеді. «Khorgos – Шығыс қақпасы» жобаларын, Ақтау порты мен Транскаспий бағытын іске асыру көлік инфрақұрылымының сыртқы саяси ықпалдың элементіне айналуын көрсетеді.

Транзиттік дәліздерді дамыту және өңірлік өзара іс-қимыл үшін алаң беру арқылы Қазақстан логистиканы «жұмсақ күш» нысаны және халықаралық беделді нығайту құралы ретінде пайдалана отырып, Шығыс пен Батыс арасындағы сенімді делдал бейнесін қалыптастырады.

Бастама іске қосылған сәттен бастап Қытай Қазақстандағы көлік және логистикалық инфрақұрылымды дамытуға, соның ішінде теміржол магистральдарын жаңғыртуға, автомобиль дәліздерін салуға, логистикалық терминалдар мен индустриялық аймақтарды құруға миллиардтаған доллар инвестициялады. Қытаймен шекарада орналасқан «Қорғас – Шығыс қақпасы» мультимодальды логистикалық хабы ерекше орын алады, ол қытайлық BRI-дің қазақстандық «Нұрлы Жол» бағдарламасымен ұштасуының символына айналды.

Халықаралық қатынастар контекстінде BRI-ге қатысу Қазақстанға ауқымды инвестициялар мен нарықтарға қол жеткізуге ғана емес, сонымен қатар қытай мен Еуропа арасындағы, сондай-ақ ЕАЭО, ШЫҰ, ЕО және Ислам Ынтымақтастығы Ұйымының (ИЫҰ) түрлі саяси-экономикалық блоктары арасындағы делдал және байланыстырушы буын ретіндегі өз ұстанымын нығайтуға мүмкіндік береді. Бұл тұрғыда Қазақстан ірі державалардың мүдделерін теңестіре отырып және өзінің егемендігін күшейте отырып, логистиканы сыртқы саяси маневр жасау құралы ретінде пайдалануға қабілетті өңірлік «транзиттік дипломат» ретінде әрекет етеді.

Сонымен қатар, BRI Қазақстанға пассивті қатысушы емес, халықаралық логистикалық архитектураның белсенді актері болуға, ойын ережелерін қалыптастыруға қатысуға, өз стандарттарын ілгерілетуге, технологиялық жаңғырту мен саяси ықпалды қамтамасыз етуге бірегей мүмкіндік береді. Осылайша, BRI бастамасына қатысу Қазақстанның сыртқы саяси өрісін едәуір кеңейтеді және оның Еуразиялық ауқымдағы геэкономикалық хаб ретіндегі мәртебесін нығайтады.

Халықаралық қатынастар контекстінде Транскаспий және Қытай-Еуропа дәліздері сияқты логистикалық маршруттардың кеңеюі сауданы әртараптандыруға және шығындарды азайтуға ғана емес, сонымен қатар Еуразия континенті мен әлемдік нарықтар арасындағы стратегиялық көлік торабы ретіндегі Орталық Азияның рөлін күшейтуге мүмкіндік береді (Токеева, 2024), (МИИР РК, 2023).

«Khorgos-Шығыс қақпасы»

«Khorgos-Шығыс қақпасы» халықаралық логистикалық жобасы Еуразияның ең ауқымды және өршіл инфрақұрылымдық тораптарының бірі болып табылады, ол қытай мен Еуропа елдері арасындағы стратегиялық байланыстырушы буын ретінде әрекет етеді. Қазақстан мен Қытай шекарасында орналасқан бұл көліктік-логистикалық кешенге жоғары технологиялық «Құрғақ порт», еркін сауда аймағы, индустриялық парк, сондай-ақ жыл сайын он мыңдаған контейнерлерді өңдеуге қабілетті теміржол терминалы кіреді. Оның айрықша ерекшелігі-бұл Қытай темір жол табаны (1435 мм) мен Еуропалық кең табан (1520 мм) арасындағы жүктерді тасымалдаудың әлемдегі алғашқы толықметражды пункті, бұл Қазақстанды Шығыс пен Батыс арасындағы физикалық және логистикалық «көпір» етеді.

Халықаралық қатынастар тұрғысынан «Қорғас» - бұл жай ғана көлік жобасы емес, геостратегияның элементі. Ол арқылы қытайлық «Бір белдеу — бір жол» бастамасы мен қазақстандық «Нұрлы Жол» бағдарламасының ұштасуы іске асырылуда, бұл екі мемлекет арасындағы саяси модельдер бойынша өртүрлі, бірақ сауда, инфрақұрылым және инвестициялар саласындағы біріккен прагматикалық мүдделер арасындағы табысты көп деңгейлі үйлестірудің мысалын көрсетеді.

Сонымен қатар, Қорғастағы құрлық порты жаһандық логистикалық тізбектер мен аймақтық сауда-инвестициялық бастамаларға интеграциялау алаңы ретінде қызмет етеді. Халықаралық операторлар мен инвесторлардың осы аймақты дамытуға қатысуы Орталық Еуразиядағы сенімді транзиттік хаб ретінде Қазақстанның өсіп келе жатқан тартымдылығын көрсетеді. Осылайша, «Қорғас-Шығыс қақпасы» логистикалық орталықтың функционалдық рөлін атқарып қана қоймай, трансұлттық ынтымақтастық, көлік дипломатиясын күшейту, сыртқы экономикалық байланыстарды әртараптандыру және инфрақұрылымдық байланыс арқылы Қазақстанның егемендігін нығайту алаңына айналады. Қазақстан BRI шеңберінде ҚХР, ЕО, Ресей, Иран және Өзбекстанмен күш-жігерді белсенді үйлестіреді. Логистикалық операторлар (KTZ Express, COSCO, DP World) арасында қол қойылған хаттамалар транзитті жеңілдетуге және логистиканы цифрландыруға ықпал етеді (Журавель, 2023). Көлік

саласындағы Қазақстанның геоэкономикалық тәсілін суреттеу үшін төменде негізгі инфрақұрылымдық жобалар мен олардың стратегиялық маңыздылығын жинақтайтын кесте берілген.

4-кесте. Негізгі инфрақұрылымдық жобалар мысалдарында Қазақстанның геоэкономикалық тәсілі

Жоба / бағыт	Мазмұны мен мағынасы	Геоэкономикалық мағына
«Khorgos-Шығыс қақпасы»	Шығыс пен Батысты байланыстыратын Қытаймен шекарадағы Сухопорт. Қазақстан тарифтер мен ағындарды реттейді	Транзитті бақылау, егемендікті сақтау, сыртқы әсерлердің тепе-теңдігі
Ақтау Порты	Шетелдік серіктестердің қатысуымен кеңейтілген Каспийдегі теңіз торабы	Каспийдегі геоэкономикалық «база», өңірлік қатысуды және теңіз байланысын нығайту
Транскаспий халықаралық бағыты (ТМТМ)	Орталық Азия, Кавказ және Еуропаны байланыстыратын Ресейдің айналма жолы	Көлік дипломатиясының құралы, бағыттарды әртараптандыру және тәуелділікті азайту

Ескерту: авторлар құрастырған

Жүргізілген талдау Қазақстанның көліктік-логистикалық әлеуеті оның экономикалық өсуі мен сыртқы саяси орналасуының негізгі факторы болып табылатынын көрсетті. Әлемдік сауданың трансформациясы жағдайында ел Қытай, Еуропа, Ресей және Парсы шығанағы елдерінің нарықтарын байланыстыра отырып, Еуразияның транзиттік торабының мәртебесін біртіндеп нығайтуда. «Бір белдеу-бір жол» бастамасын қарау Қазақстанның Қытайдың батысқа қарай құрлықтық бағыттарында орталық орын алатынын, транзит аумағы ғана емес, сонымен қатар өңірлік логистиканың жаңа ережелерін қалыптастырудың белсенді қатысушысы болып табылатынын растады.

«Khorgos-Шығыс қақпасы» жобасы инфрақұрылымға және шекара маңы кооперациясына инвестициялар өзара байланыстың өсуіне, көлік дәліздерінің дамуына және шетелдік серіктестерді тартуға қалай ықпал ететіндігінің айқын мысалы болды. Алайда, осы бастамалардың барлық табыстылығымен Қытай капиталына және сыртқы конъюнктураға біржақты тәуелділік тәуекелдері сақталады. Бұл Қазақстаннан халықаралық көлік жобаларына қатысудың неғұрлым теңдестірілген стратегиясын әзірлеуді және ішкі ұйымдастырушылық әлеуетті нығайтуды талап етеді.

Қазақстанның көлік-логистикалық жобаларын дамытудың маңызды әлеуметтік және техникалық салдары бар. Бір жағынан, «Khorgos – Шығыс қақпасы» және Ақтау порты сияқты хабтар жұмыспен қамтудың өсуіне, жергілікті бизнестің дамуына және шекара маңындағы өңірлерде жаңа құзыреттердің қалыптасуына ықпал етеді. Екінші жағынан-процестерді белсенді цифрландыру (электрондық құжат айналымы, ағындарды автоматтандырылған басқару, онлайн-мониторинг) транзиттің тиімділігін және операциялардың ашықтығын арттырады. Қазақстанның еуразиялық көлік жүйесіне интеграциясы инфрақұрылымдық жобалармен ғана емес, әлеуметтік және техникалық факторлардың үйлесімімен де айқындалады. Қазақстанның көліктік интеграциясының тиімділігін айқындайтын факторларды көрнекі түрде көрсету үшін төменде оның негізгі әлеуметтік және техникалық аспектілерін көрсететін кесте келтірілген.

Сурет 2. Қазақстанның көлік интеграциясының Әлеуметтік және техникалық аспектілері



Ескерту: авторлар құрастырған

Схемадан көріп отырғанымыздай, кәсіби ортаны және жеке сектормен әріптестікті дамыту технологиялық жаңғыртумен ұштастыра отырып, Қазақстанның көлік интеграциясының орнықтылығы мен тиімділігіне ықпал етеді.

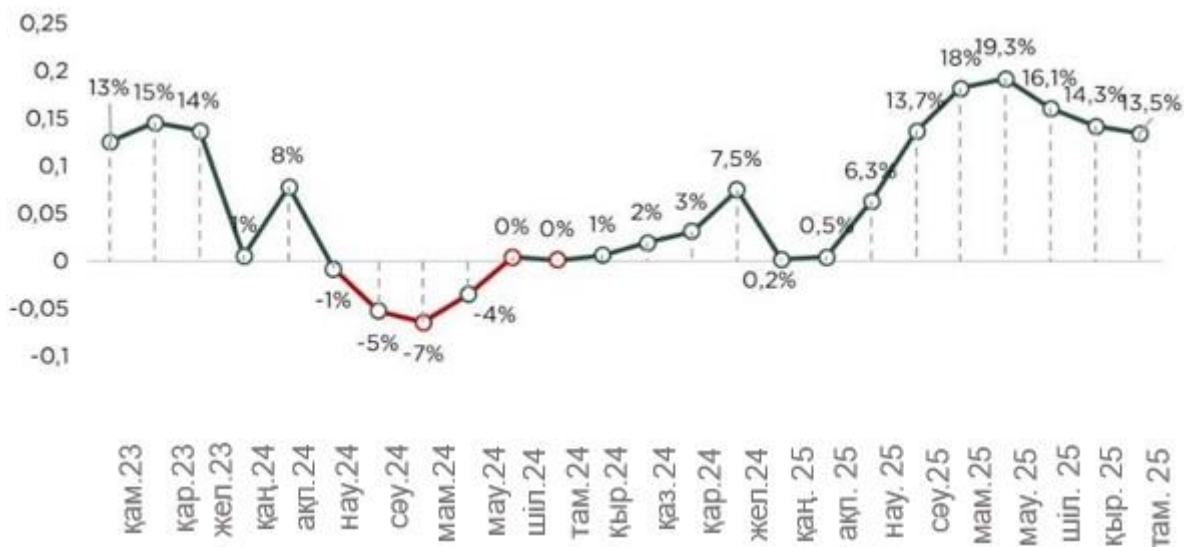
Осылайша, халықаралық көлік дәліздерін дамыту Қазақстанның транзиттік әлеуетін және оның Еуразиялық логистикадағы маңызын күшейтеді. Бұл жобаларды іске асыру Қазақстанның көлік - логистикалық секторының инвестициялық тартымдылығының келесі аспектісін талдау үшін алғышарттар жасай отырып, ұлттық және халықаралық мүдделердің табысты ұштасуын көрсетеді.

Инвестициялық тартымдылық

Бұл талдау инвестициялық тартымдылыққа көшуге мүмкіндік береді. Мұндай ауқымды жобаларды іске асыру Еуразиялық экономикалық одақ, Шанхай Ынтымақтастық Ұйымы аясындағы көпжақты келісімдерді және Еуропадағы қауіпсіздік және Ынтымақтастық Ұйымы алға тартқан бастамаларды қоса алғанда, белсенді дипломатиялық қызметпен жиі сүйемелденеді. Мысалы, ШЫҰ отырыстары барысында Орталық Азия елдері көлік қауіпсіздігі, инфрақұрылымдық қаржыландыру және кедендік рәсімдерді оңайлату мәселелерін белсенді үйлестіреді, бұл өңірдегі халықаралық сауданың ашықтығы мен болжамдылығын арттырады. Сол сияқты, көліктік интеграция саласындағы бірлескен жобалар өңірлік тұрақтылықты нығайтуға үлес қосады, өйткені олар бүкіл аймақ үшін тұрақтандырушы фактор ретінде қызмет ететін өзара тәуелділікті тудырады.

Сонымен қатар, көлік-логистикалық интеграция өзара тәуелділік тетіктерін және келісілген дипломатиялық күш пен саяси диалогты қажет ететін жалпы инфрақұрылымдық жобаларды құру арқылы аймақтық тұрақтылықты арттыруға ықпал етеді. Осылайша, көлік инфрақұрылымын дамыту Орталық Азия елдерінің сыртқы саяси стратегиясының ажырамас бөлігіне айналып, оларға халықаралық аренада өз позицияларын нығайтуға, жаһандық экономикалық процестерге кірігуге және жаңа көп орталықты әлемдік тәртіпті қалыптастыруға тиімді қатысуға мүмкіндік береді. Бұл тұрғыда логистика саласындағы ынтымақтастық экономикалық прогрестің факторы ретінде ғана емес, сонымен қатар аймақтың ұзақ мерзімді қауіпсіздігі мен өркендеуіне ықпал ететін дипломатиялық өзара іс-қимыл құралы ретінде де әрекет етеді.

Сурет 3. Қазақстанның негізгі капиталына инвестициялар 2023-2025 ж.



Дереккөз: Ұлттық статистика бюросы, 2025

Суретте көрсетілгендей, негізгі капиталға инвестициялардың өсу қарқынының біртіндеп төмендеуі байқалады: 2025 жылдың тоғыз айында өсім 13,5%-құрады, ал қаңтар-тамыздың қорытындысы бойынша ол 14,3% - ға жетті.

Орталық Азия елдерінде Көлік және логистикалық инфрақұрылымды дамыту тек экономикалық фактор ғана емес, сонымен қатар аймақтық ықпалдың құрылымына және өңірдегі стратегиялық альянстарға өзгерістер енгізе отырып, өңірлік интеграцияның жаңа архитектурасын қалыптастырудың негізгі элементі болып табылады.

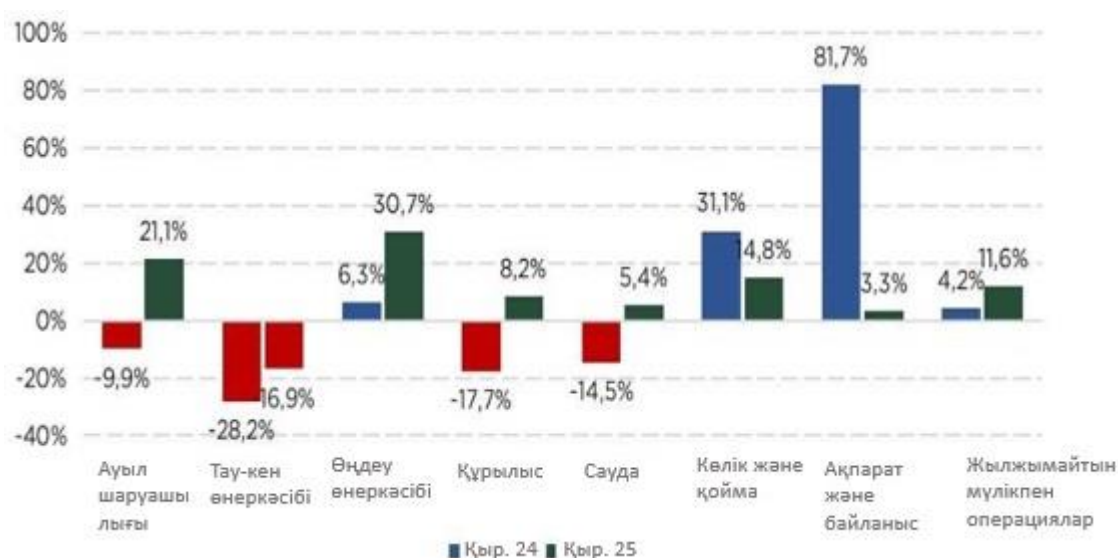
Көліктік-логистикалық әлеуетті күшейту мемлекеттер арасындағы сауда-экономикалық ынтымақтастықты тереңдетуге ғана емес, сондай-ақ жанжал тәуекелдерін төмендететін және саяси сенім деңгейін арттыратын неғұрлым орнықты және өзара тәуелді мемлекетаралық қатынастарды қалыптастыруға ықпал етеді. Мысалы, 2017 және 2023 жылдары аралығында 2 миллиард АҚШ долларынан 5 миллиард долларға дейін өскен Қазақстан мен Өзбекстан арасындағы сауда экономикалық өсудің көрсеткіші ғана емес, сонымен қатар ұлттық мүдделерді жақындастырудың, бірлескен жобаларды жандандырудың және халықаралық аренадағы сыртқы саяси ұстанымдарды үйлестірудің символы болып табылады.

Сондай-ақ, Қазақстан мен Қырғызстан, Тәжікстан, Түрікменстан арасындағы сауданың жандануы байқалады. Бұл жалпы аймақтық нарықты құруға ықпал етеді және өндірістік тізбектердің қалыптасуын ынталандырады.

Қазіргі әлемде логистикалық инфрақұрылымға инвестициялар тек экономикалық белсенділік қана емес, сонымен қатар саяси-экономикалық ықпалдың бір түрі болып табылады. Қазақстан өзінің көліктік-логистикалық әлеуетін дәйекті дамыта отырып, стратегиялық маңызды халықаралық әріптестерден капитал, технологиялар мен құзыреттерді тартуға бағытталған инвестициялық дипломатияға белсенді қатысады. Сонымен қатар, мұндай инвестициялар кең халықаралық мақсаттарды көрсететін сыртқы державалардың әсер ету арналарына айналады.

Қазақстанның көлік саясатын іске асыруда «Қазақстан Темір Жолы» АҚ шешуші рөл атқарады, оның үлесіне 2024 жылы он бір айда 236 млн тоннадан астам жүк, оның ішінде 82 млн тонна экспорттық жеткізілім тиесілі болды. Жыл қорытындысы бойынша транзиттік тасымалдар көлемі 27,4 млн тоннаға жетті, ал 2025 жылы одан әрі өсу болжануда - 33 млн тоннаға дейін. Саланың дамуына еліміздің жетекші логистикалық компанияларын біріктіретін Qazlogistics те елеулі үлес қосуда. 2025 жылдың басында көлік-логистика секторында тасымалдау көлемінің 18,8% - ға және жүк айналымының 15,4% - ға ұлғаюы тіркелді, бұл ішкі үйлестіру мен басқару тиімділігінің оң динамикасын көрсетеді.

Сурет 4. Қазақстандағы салалар бойынша негізгі капиталға инвестициялар



Дереккөз: Ұлттық статистика бюросы, 2025

Суретте көрсетілгендей, көлік және қойма саласы барлық инвестициялардың 18,2% тартады, оның үштен бір бөлігі мемлекеттік бюджет есебінен қаржыландырылады. Жалпы, салаға салынған инвестициялар 14,8% - ға өсті. Көлік және логистика экономикалық өсуді ынталандырудың негізгі факторларының бірі болып қала береді.

2010 жылдардың басынан бастап Қазақстан көлікті сыртқы инвестициялардың басым саласы ретінде ілгерілетіп келеді, соның арқасында ел Қытайдан, Біріккен Араб Әмірліктерінен, Еуропалық одақтан, Ресейден, Оңтүстік Кореядан және Жапониядан айтарлықтай ресурстар тартты.

Қытай Қазақстанның көлік инфрақұрылымына ірі инвестор болып қала береді. Қытай үшін инвестициялар-ықпалды кеңейту тетігі, ал Қазақстан үшін-жаңғырту және Азия нарықтарына қол жеткізу көзі. Алайда, бұл салымдардың саяси сезімталдығы қазақстандық дипломатиядан жалғыз актерге тәуелділікті болдырмау үшін ерекше тепе-теңдікті талап етеді.

Әлемнің ірі логистикалық корпорациялары өз мемлекеттерінің сыртқы саяси агенттеріне айналуға, мысалы, Ақтау портында және «Қорғас» жобасында DP World қатысуы. Бұл компанияның болуы Қазақстанның Біріккен Араб Әмірліктерімен (БАӘ) байланысын нығайтады, басқа әлеуетті инвесторларға қазақстандық логистикалық сектордың тартымдылығын көрсетеді, экономикалық ынтымақтастықты стратегиялық ынтымақтастыққа айналдырады.

Сондай-ақ, COSCO мен Maersk-тің Қазақстан арқылы өтетін мультимодальды маршруттарды дамытуға қатысуы логистиканың тиімділігін арттырып қана қоймай, олардың Орталық Азиядағы мемлекеттерінің экономикалық ықпал ету аймағын кеңейтеді.

Еуропалық тәсілдің басты ерекшелігі-тек физикалық инфрақұрылымға ғана емес, құқықтық нормаларға, ашықтыққа және тұрақты дамуға инвестиция салу.

Бұл тұрғыда Қазақстан Сыртқы мүдделерді теңестіруге және көліктік егемендікті сақтауға ұмтылатын халықаралық инвестициялық бәсекелестіктің логистикалық аренасы ретінде әрекет етеді.

Осылайша, Қазақстан инвестицияларды қабылдап қана қоймай, сыртқы саясат байланыстылықты дамыту міндетіне бағынатын «инвестициялық-логистикалық мемлекет» ретінде өзінің бірегейлігін қалыптастырады.

Сонымен қатар, бірқатар тәуекелдер бар. Олардың бірі - Қытаймен бірлескен жобалардағы ықпалдың теңгерімсіздігі, сондай-ақ инвестицияларға әсер етуі мүмкін мемлекетаралық шектеу шаралары. Бұл мәселелерді шешу Қазақстаннан дипломатиялық тепе-теңдікті және нүктелік реттеуді талап етеді.

Заманауи көлік инфрақұрылымының болуы шетелдік инвесторлардың қызығушылығын арттырады. Қазақстан Қытайдан, Оңтүстік Кореядан, БАӘ, ЕО және Ресей Федерациясынан логистикаға, көлікке, терминалдар құрылысына айтарлықтай инвестиция алады.

Логистикалық хабтар - Khorgos, Ақтау порты, «Сары-Арқа» АЭА-халықаралық логистикалық және көлік компаниялары тартылған өсу нүктелеріне айналуға. Кедендік «бірыңғай терезе» мен цифрлық платформалар құру Қазақстанды бизнес үшін тартымды етеді.

Көлік интеграциясы аймақ елдерінің саяси жақындасуына ықпал етеді. Жалпы инфрақұрылымдық жобалар стратегияларды, құқықтық нормаларды және тарифтік саясатты үндестіруді талап етеді. Бұл ЕАЭО, ШЫҰ, ИЫҰ және басқа да құрылымдар шеңберінде диалогтың дамуын ынталандырады.

Көлік мүдделері базасындағы тұрақты ынтымақтастық түсінспеушілік туғызатын әлеуетті төмендетеді және экономикалық қарым-қатынас арқылы елдердің өзара егемендігін нығайтады (Республика Казахстан, 2023).

Геоэкономикалық сын-қатерлер

Жүргізілген талдау геоэкономикалық сын-қатерлерге көшу үшін негіз болады.

Қазақстанның көлік инфрақұрылымын дамытудағы және көрші елдермен байланысты нығайтудағы елеулі жетістіктеріне қарамастан, оның логистикалық дипломатиясы Орталық Азияда тұрақты, болжамды және теңгерімді көлік архитектурасын қалыптастыруға кедергі келтіретін бірқатар сыртқы саяси, институционалдық және геоэкономикалық сын-қатерлерге тап болады.

Қазақстанның қазіргі заманғы логистикалық жүйесі Ресей мен Батыс арасындағы қарама-қайшылықтар, АҚШ пен Қытай арасындағы шиеленістер, Еуразиялық аймақтың санкциялық сезімталдығының жоғарылауы жағдайында жұмыс істейді.

Осы жағдайлар логистикалық жеткізу тізбегінің бұзылуына, логистикалық серіктестерге қайталама санкциялар салуға, сондай-ақ Қазақстанға қақтығысушы державалар арасында маневр жасау қажеттілігіне әкеледі. Бұл ретте бейтараптықты сақтау және тиімді инвестицияларды жіберіп алмау қажет.

Бұл сыртқы саяси ведомстволардан қайталама санкциялар тәуекелдерін және саяси тұрақсыз дәліздерге тәуелділікті барынша азайтатын теңдестірілген көп деңгейлі логистикалық стратегияны құруды талап етеді. Елдің көлік-логистикалық жүйесінің дамуына әсер ететін сыртқы және ішкі факторларды тереңірек түсіну үшін төменде Қазақстан контекстіндегі негізгі геоэкономикалық сын-қатерлер мен олардың практикалық көріністерін көрсететін кесте берілген.

5-кесте. Геоэкономикалық сын-қатерлер және олардың Қазақстанның логистикалық жүйесіндегі практикалық көріністері

Сын-қатерлер	Эмпирикалық мысал (кезең, жағдайлар)	Логистикаға әсері	Саясат үшін қорытынды
Санкциялар және транзиттік тәуекелдер	Ресейлік жүйелер арқылы мұнай транзитімен тәуекелдер - Transneft «Достық» транзитін тоқтату қаупі туралы ескертулері (сәуір 2024)	Энергия экспорты бұзылу қаупі, маршруттық логистика мен төлем схемаларын жедел қайта құру қажеттілігі	Экспорттық дәліздерді (теңіз тиеу тораптары, Каспий және Оңтүстік маршруттар) әртараптандыру және сәтсіздіктер кезіндегі қаржылық тұрақтылық тетіктері қажет
Санкциялар/сауданы саясаттандыру	Ресейдің фитосертификацияны бақылауының және ауылшаруашылық өнімдерін жеткізуді бұғаттау-қазақстандық экспорттаушылардың Ресей Федерациясы арқылы өтетін	Жүктерді қабылдаудың кешігуі мен бас тартуы, қосымша шығындар, Ресей Федерациясынан тыс бағыттарды қайта бөлу	Баламалы логистикалық дәліздерді күшейту және өңірлік хабтарды дамыту, «нүктелік» блокадаларды айналып өту үшін кедендік рәсімдерді цифрландыруды жеделдету.

	кедергілерге шағымдары (күз 2024)		
Қытай көлігіне/капиталын а тәуелділік	Khorgos-Қытаймен шекарадағы ірі Құрғақ порт/шлюз. Инфрақұрылым мен операторларға ҚТЖ- мен бірлескен жобаларда қытайлық серіктестер (COSCO, Lianyungang) кіреді	Қытай ағындары мен әсерінің жоғары концентрациясы негізгі ауыстырып тиеу пунктінде-сыртқы шешімдер мен басымдықтарға тәуелділік қаупі	Ұлттық операторлардың қатысуын нығайту, концессия ережелерін бақылау және операторларды/инвесторла рды ертаратандыруға кепілдік беру қажет
Бірнеше халықаралық стандарттар/ сандық үйлесімсіздік	BRI-ді бағалау және қытайлық бастамалардың әсері: жобалар Қазақстан арқылы өтеді, бірақ қаржыландыру/платфо рмалар әр түрлі. Бұл сандық және техникалық стандарттардың фрагментациясын жасайды	Цифрлық платформалардың бытыраңқылығы бірыңғай логистикалық экожүйеге кедергі келтіреді, TRACECA/EA ЭО/ШЫҰ интеграциясын қиындатады	Сыртқы жүйелермен үйлесімділік үшін ұлттық «цифрлық ядроны» (API, стандарттар, шлюздер) жасаңыз және серіктестерден үйлесімділікті талап етіңіз.

Дереккөз: World Bank, AIFC, Reuters

5-кесте Қазақстан үшін геэкономикалық сын-қатерлердің практикалық сипатқа ие екендігін көрсетеді. Ресей арқылы транзитке әсер ететін санкциялар кідірістерді тудырады және балама маршруттарды іздеуге мәжбүр етеді. Сонымен қатар, Қорғас пен Ақтау жобаларында Қытай капиталына тәуелділік күшейіп, инфрақұрылымдық егемендікті жоғалту тәуекелдерін тудырады.

Орталық Азия, атап айтқанда, Қазақстан біртіндеп Қытай, Еуропалық Одақ, Үндістан, Иран және Ресей алға тартқан өзара бәсекелес логистикалық бастамалардың қиылысына айналуға. Қазақстан үшін бұл күрделі сыртқы саяси және экономикалық жағдай туғызады.

Сонымен бірге, елдің көлік-логистикалық тізбектерге қатысу арқылы басқа елдердің қақтығыстарына түсу қаупі артады. Сонымен қатар, бір аумақта әртүрлі нормативтік және техникалық регламенттер қолданыла бастайды, бұл құқықтық ортаның бөлінуіне әкеледі.

Жалпы сын-қатерлер мен сыртқы қысымға қарамастан, Орталық Азия елдері осы уақытқа дейін бірыңғай көлік стратегиясын әзірлеген жоқ. Бұл ұлттық логистикалық жоспарлардың бытыраңқылығынан, кедендік рәсімдердің үйлесімсіздігінен және өңірдің көлік басымдықтарын стратегиялық болжаумен және келісумен айналысатын ортақ үйлестіру орталығының болмауынан көрінеді.

Мұның бәрі Қазақстанның көлік дипломатиясының тиімділігін төмендетеді және оның өңірдің ортақ логистикалық кеңістігін ілгерілету жөніндегі күш-жігерін әлсіретеді. Бұл ретте ұйымдастырушылық жақындасу әрекеттері (мысалы, CAREC немесе ШЫҰ шеңберінде) көбінесе даму деңгейіндегі айырмашылық, стратегиялық басымдықтар немесе сыртқы саяси бағдарлар сияқты ішкі кедергілерге тап болады.

Логистиканы цифрлық трансформациялау курсы туралы ресми мәлімдемелерге қарамастан, Қазақстан бірқатар елеулі шектеулерге тап болып отыр. Біріншіден, Процедураларды автоматтандыру деңгейі төмен болып қалады, әсіресе кішігірім шекара өткелдерінде. Екіншіден, шетелде әзірленген IT-шешімдерге жоғары тәуелділік бар, бұл елдің технологиялық егемендігін шектейді. Үшіншіден, цифрлық инфрақұрылым BRI, ЕАЭО, TRACECA және басқалары сияқты әртүрлі халықаралық альянстар шеңберінде пайдаланылатын платформалардың гетерогенділігімен сипатталады, бұл бірыңғай цифрлық кеңістіктің қалыптасуына кедергі келтіреді.

Мұндай жағдай Қазақстанның логистикалық жүйесінің икемділігін шектейді және институционалдық үйлесімділікті төмендетеді, бұл өз кезегінде бірыңғай цифрлық логистикалық инфрақұрылымды іске асыруды қиындатады және жеке инвестицияларды тарту үшін қолайсыз жағдайлар қалыптастырады. Қазақстанның ШЫҰ, ЕАЭО, TRACECA және BRI

бастамалары сияқты мүдделері қиылысатын бірнеше Халықаралық ұйымдарға қатысуы нормативтік талаптар мен техникалық стандарттардың қолданылуымен, ресурстар мен саяси басымдықтар үшін бәсекелестікпен, сондай — ақ осы бірлестіктердің неғұрлым ықпалды қатысушылары тарапынан сыртқы қысым тәуекелдерінің өсуімен сүйемелденеді.

Мысалы, Қытай BRI-ге басымдық беруді талап етуі мүмкін, ал Еуропа Одағы TRACECA-мен байланысты жобаларды алға тартады. Қазақстан барлық тараптармен тең қарым-қатынасты сақтау және сыртқы күн тәртібін таңудан аулақ болу үшін дипломатиялық тұрғыдан көшуге мәжбүр.

Қазақстанның логистикалық жобаларға тым қарқынды тартылуы, оның шеңберінде негізгі шешімдер өңірден тыс жерлерде қабылданады, бірқатар ұзақ мерзімді тәуекелдерге әкеп соғуы мүмкін. Атап айтқанда, елдің нормативтік егемендігінің төмендеуі, институционалдық Тәуелсіздіктің әлсіреуі — мысалы, Қытай концессиялары немесе несиелік схемалар жағдайында — және стратегиялық маңызды маршруттарды бақылауды жоғалту болуы мүмкін. Бұл, әсіресе, маңызды инфрақұрылымда сыртқы үстемдікке әкелуі мүмкін шетелдік операторлардың басқаруымен трансшекаралық логистикалық хабтарды құру жағдайларына қатысты.

Бұл резервтерге, маршруттарды әртараптандыруға, ұлттық цифрлық инфрақұрылымға және стратегиялық объектілерді қорғауға баса назар аударып, ұлттық логистикалық автономия саясатын қалыптастыруды талап етеді.

Анықталған геоэкономикалық сын-қатерлер Қазақстанның көліктік-логистикалық даму сценарийлерін іске асыруға айтарлықтай әсер етеді. Ірі державалар арасындағы текетірес, санкциялық қысым және халықаралық бастамалардың бәсекелестігі ел үшін дипломатиялық икемділік пен тәуекелдерден қорғауды талап ететін күрделі сыртқы ортаны қалыптастырады.

Логистикалық цифрландыру сонымен қатар кедергілерге тап болады, атап айтқанда шетелдік IT шешімдеріне тәуелділік және цифрлық платформалардың бытыраңқылығы, бұл бір кеңістікті құруға мүмкіндік бермейді, бірақ өзінің цифрлық инфрақұрылымын құруға итермелейді. Өңірлік интеграция жалпы стратегияның жоқтығымен және Орталық Азия елдерінде рәсімдердің үйлесімсіздігімен баяулайды.

Мұндай жағдайларда логистикалық автономия сценарийі - ұлттық операторларды дамыту, инфрақұрылымды қорғау және Қазақстанның нормативтік және цифрлық егемендігін нығайту басым болады.

Геоэкономикалық сын-қатерлерді шешу жолдары

Аталған геоэкономикалық сын-қатерлерді еңсеру үшін Қазақстанға көлік дипломатиясы саласында неғұрлым теңгерімді және орнықты стратегия құру қажет. Логистикалық автономияны дамыту, атап айтқанда ұлттық операторларды нығайту, негізгі хабтарды басқаруға отандық капиталдың қатысуын арттыру және стратегиялық маңызды инфрақұрылымды бақылауды қамтамасыз ету басымдыққа ие болуға тиіс. Бір мезгілде көлік бағыттарын әртараптандыру, атап айтқанда, Транскаспий және оңтүстік бағыттарды белсенді ілгерілету есебінен талап етіледі, бұл саяси сезімтал бағыттарға тәуелділікті азайтуға мүмкіндік береді.

Цифрлық тәуелсіздікке ерекше назар аудару керек: логистиканың бірыңғай ұлттық платформасын құру, отандық IT-шешімдерді енгізу және олардың халықаралық жүйелермен үйлесімділігін қамтамасыз ету. Көлік басымдықтарын келісе отырып және Орталық Азия елдері арасындағы техникалық стандарттарды біріздендіре отырып, ШЫҰ, ЕАЭО және CAREC шеңберінде өңірлік үйлестіруді нығайту да маңызды.

Мұндай жағдайларда Қазақстанға бейтараптықты сақтауға, Қытаймен, Ресеймен, ЕО-мен және басқа да әріптестермен тиімді өзара іс-қимыл жасауға, сыртқы тәуекелдерді барынша азайтуға және өзінің көліктік дербестігін нығайтуға мүмкіндік беретін дипломатиялық икемділік түйінді мәнге ие болады.

Нәтижелер

Қарастырылған ережелерді жалпылау нәтижелерге көшуге мүмкіндік береді. Алдағы онжылдықтарда Еуразияның көлік архитектурасын қалыптастыру тек экономикалық қана емес, сонымен қатар саяси, технологиялық және институционалдық факторлармен

айқындалатын болады. Жаһандық және өңірлік державалар мүдделерінің қиылысында тұрған Қазақстан үшін негізгі көлік торабының мәртебесін сақтау және стратегиялық осалдықты болдырмау үшін логистикалық және сыртқы саяси стратегияның бейімделген сценарийлерін әзірлеу ерекше маңызды.

Жұмыста Қазақстанның 2035 жылға дейінгі көлік дипломатиясын дамытудың үш шартты сценарийі ұсынылды: интеграциялық, теңгерімдеуші және фрагментациялық.

6-кесте. Көлік дипломатиясының даму сценарийлері

Атауы	1-Сценарий: интеграциялық (оптимистік)	2-Сценарий: тепе-теңдік (шынайы)	3-Сценарий: фрагментация (теріс)
1. Іске асыру шарттары:	- халықаралық қатынастарды тұрақтандыру және санкциялық қысымды төмендету; - Орталық Азия елдерінің ұйымдастырушылық жақындасуы (ОА); - BRI, TRACECA, CAREC және ЕАЭО дәліздерін үйлестіру; - теңіз жолдарының Климаттық трансформациясы жағдайында құрлық бағыттарына сұраныстың өсуі.	- ҚХР, ЕО, РФ, АҚШ арасындағы геосаяси бәсекелестік жалғасуда; - Қазақстан көпвекторлы логистикалық дипломатияны табысты жүргізуде; - ОА елдері арасындағы шектеулі институционалдық интеграция; - белсенді жеке логистика саяси келісімдегі олқылықтардың орнын толтырады.	- жаһандық текетірестің одан әрі шиеленісуі (АҚШ-ҚХР, ЕО-РФ); - жаңа санкциялар енгізу, жеткізу тізбегін бұзу; - ОА елдеріндегі саяси тұрақсыздық; - өңірлік форматтардың институционалдық күйреуі (ШЫҰ, ЕАЭО, TRACECA).
2. Сценарий сипаттамалары:	- Қазақстан Көліктік интеграцияның өңірлік үйлестірушісі болады; - ШЫҰ / CAREC қолдауымен бірыңғай цифрлық және нормативтік өрісі бар Орталық Азия көлік платформасы құрылуда; - жаһандық логистикалық дипломатияға белсенді қатысу: ЕО-дан Африка мен Оңтүстік Азияға дейін - жасыл дәліздерді, тұрақты хабтарды және блокчейн-платформаларды енгізу; - инвестициялық тартымдылық пен ұйымдастырушылық үйлесімділіктің өсуі	- Қазақстан негізгі транзиттік көпір болып қала береді, бірақ фрагменттелген нормативтік архитектурасы бар; - әрбір бағыт (BRI, ЕАЭО, TRACECA) өз ережелері бойынша жұмыс істейді; - Қазақстанның сыртқы саясаты бейтараптық пен инфрақұрылымдық тепе-теңдікке бағытталған; - логистикалық инфрақұрылым әртараптандырылған, бірақ шетелдік операторларға шамадан тыс тәуелді.	- Қазақстан серіктестердің тар шеңберіне ғана бағдарлануға мәжбүр (мысалы, Қытай); - дәліздер секторлық жабық, транзакциялық құны жоғары болады; - Инвестициялар қысқаруда, Инфрақұрылым моральдық тұрғыдан ескіруде; - логистика саяси бопсалау мен қысымның объектісіне айналады.

3. Қорытынды:	Қазақстан өзінің көліктік егемендігін нығайтуда; - аймақ тұрақты логистикалық архитектураға ие болады; - логистика өңірлік бейбітшілік пен экономикалық өсудің тұғырнамасына айналуға.	- тұрақтылық икемділік пен бейтараптық арқылы қамтамасыз етіледі; - ойын ережелеріне әсер ету мүмкіндігі шектеулі; - Қазақстан Еуразиялық логистиканың сәулетшісі емес, түйін болып қала береді	- Қазақстан транзиттік орталық мәртебесін жоғалтуда; - логистика тұрақтылық емес, тәуекел аймағына айналады; - аймақтық интеграция егеменді өзін-өзі оқшаулаудың пайдасына айналады.
<i>Ескерту: авторлар құрастырған</i>			

Кестеде ұсынылған сценарийлер Қазақстанның бұрын белгіленген геэкономикалық сын-қатерлерге бейімделуінің әртүрлі үлгілерін көрсетеді.

Интеграциялық сценарий (оптимистік) халықаралық кооперацияны тереңдету және Орталық Азия елдерінің ұйымдық жақындасуы арқылы санкциялық қысымның және нарықтардың бөлшектенуінің сын-тегеуріндеріне жауап береді. Ол Қазақстанға санкциялардың салдарын азайту, баламалы маршруттар құру және нормативтік үйлесімділікті арттыру үшін көпжақты платформалардың (ЕАЭО, ШЫҰ, CAREC, TRACECA) артықшылықтарын пайдалануға мүмкіндік береді. Осының арқасында ел көлік егемендігін күшейтіп, аймақтық интеграцияның үйлестірушісі болады.

Тендестірілген сценарий (шынайы) әлемдік саясаттағы тұрақсыздыққа және сыртқы ойыншыларға тәуелділікке прагматикалық жауап береді. Онда Қазақстан Қытай, Ресей, Еуропа және Таяу Шығыс бағыттары арасындағы тепе-теңдікті сақтай отырып, көпвекторлы логистикалық дипломатия жүргізеді. Бұл тәсіл санкциялар мен сыртқы қысымның осалдығын ішінара азайтады, бірақ институционалдық фрагменттілікті сақтайды. Басты назар икемділікке, цифрлық және жеке логистикалық шешімдерді дамытуға аударылады, бұл шектеулі саяси интеграциямен де тұрақтылықты қамтамасыз етеді.

Фрагментация сценарийі (теріс) санкциялық қарама-қайшылықты күшейту және аймақтық механизмдердің ыдырауы кезіндегі ең нашар нәтижені көрсетеді. Мұндай жағдайда Қазақстан транзиттік орталық мәртебесін жоғалтады, инвестициялардың қысқаруына, маршруттардың жабылуына және бір басым әріптес - Қытайға тәуелділіктің күшеюіне тап болады. Интеграция құралынан логистика елдің көлік және экономикалық егемендігіне тікелей қауіп төндіретін сыртқы бақылау мен саяси тәуекелдерге ұшырайтын осал салаға айналады.

Сценарийлік тәсіл халықаралық қатынастарды талдауда, әсіресе көлік дипломатиясы аясында маңызды рөл атқарады. Сценарийлік талдауды қолдану стратегиялық тәуекелдерді де, мүмкіндіктердің ашылатын терезелерін де тереңірек түсінуге мүмкіндік береді, бұл транзиттік әлеуеті бар мемлекеттер үшін өте маңызды. Ол көлік саласында икемді сыртқы саяси күн тәртібін қалыптастыруға ықпал етеді, құрылымдық және нормативтік дамудың басымдықтарын айқындауға көмектеседі, сондай-ақ Қазақстанның ұлттық көлік доктринасын оның сыртқы саяси позициялаудың негізгі құралдарының бірі ретінде әзірлеуді ынталандырады.

Негізгі қорытынды: табысты көлік дипломатиясы сыртқы саясат үйлестірусіз, инвестициясыз, стандарттарсыз және цифрландырудысыз, сондай-ақ аймақтық деңгейде құрылымдық тұрақтылықсыз мүмкін емес.

Қорытынды

Жүргізілген талдау негізінде келесі тұжырымдарды тұжырымдауға болады. ХХІ ғасырда Қазақстанның көліктік-логистикалық әлеуетін дамыту ұлттық экономикалық стратегиядан әлдеқайда асып түседі. Халықаралық бәсекелестіктің күшеюі, сауда маршруттарының жаһандық ауысуы және әлемдік жүйенің бөлшектенуі жағдайында логистика халықаралық қатынастардың маңызды элементіне, сыртқы саяси ықпал ету құралына және аймақтық интеграцияның архитектуралық негізіне айналады.

Қазақстан транзиттік аумақтан физикалық инфрақұрылымы, институционалдық тетіктері (ЕАЭО, TRACECA, CAREC, ШЫҰ-ға қатысу), дипломатиялық капиталы (бейтараптық, көпжақты келісімдер, инвестициялық ашықтық), тұрақты және болжанатын әріптесінің беделі бар Еуразияның геоэкономикалық кеңістігінің белсенді ойыншысына сенімді түрде трансформациялануда.

Бұл Қазақстанға инфрақұрылым арқылы сыртқы саясатты қалыптастыруға мүмкіндік береді, бұл көпполярлылық пен икемді өңірлік сәулет жағдайында аса маңызды.

Қазіргі жағдайда Қазақстандағы логистика экономикалық қана емес, стратегиялық маңызға да ие болады.

Ол түйіскен жобаларды іске асыру және халықаралық көлік дәліздерін келісу есебінен Орталық Азия елдерін басқару құрылымдарын функциясын орындайды. Сонымен қатар, логистика Қазақстанның жауапты, тұрақты және тиімді әріптес ретіндегі бейнесін қалыптастыруға ықпал ете отырып, жұмсақ күшті жобалауға арналған платформаға айналады. Сонымен қатар, логистикалық инфрақұрылым ірі державаларға біржақты тәуелділік тәуекелдерін азайтуға және сол арқылы ұлттық егемендікті нығайтуға мүмкіндік беретін сыртқы саяси теңгерім құралы ретінде қызмет етеді.

Осылайша, көлік-логистикалық жүйе техникалық модернизацияны саяси ықпалмен үйлестіретін көп деңгейлі дипломатия құралына айналады.

Қазақстанның тәжірибесі көрсеткендей, логистика құрылымдық осалдық жағдайында да өңірлік интеграцияның катализаторы рөлін атқара алады.

Демек, логистика саяси одақтар шектеулерге тап болған кезде аймақтық архитектураның негізі бола алады.

Көлік дипломатиясын орнықты дамыту үшін Қазақстан бірқатар түйінді сын-тегеуріндерге тиімді ден қоюы қажет. Олардың ішінде бір жетекші акторға тәуелділікті азайту мақсатында сыртқы саяси байланыстарды әртараптандыру, сондай-ақ ашықтық пен тиімділікті арттыруға ықпал ететін логистикалық рәсімдерді цифрлық және құқықтық жаңғырту.

Орталық Азияның көлік әлеуетін тиімді іске асыру үшін өңір елдерінің ұлттық көлік-логистикалық жүйелерін дамытудың басым бағыттары мен мақсаттарын біріктіретін бірыңғай кешенді стратегияны әзірлеу талап етіледі. Бұл стратегия мемлекетаралық келісімдерге негізделуі және іс-қимылдардың дәйектілігі мен инфрақұрылымдық шешімдердің үйлесімділігін қамтамасыз ету үшін нормативтік-құқықтық базаны үйлестірумен сүйемелденуі тиіс.

Сондай-ақ, аймақ елдерінің ұлттық көлік жоспарлары мен стратегияларын үйлестірумен және келісумен айналысатын көлік және логистика саласы бар мамандандырылған өңірлік институт құру орынды болып көрінеді.

Қосылған құнның жаһандық тізбегіне толыққанды енгізу үшін көлік-логистика саласын цифрландыру жөніндегі жобаларды белсенді дамыту және өңір елдері арасындағы тарифтік саясатты келісуді қамтамасыз ету қажет.

Әдебиеттер тізімі

Asian Development Bank (ADB). (2022). CAREC Corridor Performance Measurement and Monitoring: Annual Report 2022. Манила: ADB. <https://www.carecprogram.org/publications>

Asian Development Bank (ADB). (2023). Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC) Program: Annual Report 2023. <https://www.adb.org>

Баласса Б. (1973). Теория экономической интеграции. с. 254

Евразийский банк развития. (2023). Инфраструктура и развитие торговли в Центральной Азии: Аналитический обзор. Алматы: ЕАБР. с. 56

Huntington S. (1996). The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order. New York: Simon & Schuster. с. 368

International Monetary Fund. (2022). Regional Economic Outlook: Middle East and Central Asia. Washington. p. 94

Кенжебаев М. Л. (2022). Логистическая инфраструктура Казахстана: состояние и перспективы. Экономика и статистика, (1), с. 23–30

KazLogistics. (n.d.). Национальная ассоциация логистики и транспорта. <https://www.kazlogistics.kz/ru>

- Люттвак Э. (2003). Геоэкономика. с. 312
- Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан (МИИР РК). (2023). Отчёты за 2023 год. <https://www.gov.kz>
- Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан (МИИР РК). (2023). Отчёт по проекту «Хоргос–Восточные ворота» и транспортно-логистической системе Казахстана. Астана
- Дмитриева М. О., Токолдошев Д. К., & Шегирбаев О. А. (2023). Перспективы укрепления логистического сотрудничества между Россией и Китаем. Общественные науки и современность, (5), с. 98–109
- OECD. (2022). Enhancing Transport Connectivity between Kazakhstan and Uzbekistan: Policy Brief. Paris: OECD Publishing. p. 28
- Republic of Kazakhstan. (2023). Стратегия развития транспортной инфраструктуры до 2030 года. Астана
- Serikkaliyeva, A. (2023). «Belt and Road Initiative» and the New Configuration of Kazakhstan–Chinese Relations. Journal of Oriental Studies, 107(4), p. 24–31
- The Belt and Road Portal. (n.d.). <https://www.yidaiyilu.gov.cn>
- Токеева А., Раев, Д., & Дауен Д. (2024). Belt and Road: Benefits and Prospects for Kazakhstan. Central Asia and the Caucasus, 21(1), p. 70–80
- UNESCAP. (2021). Regional Connectivity in Central Asia: Status and Prospects. Бангкок: United Nations. <https://www.unescap.org>
- World Bank. (2022). Logistics Performance Index: Kazakhstan and Central Asia. Washington, DC: WB. <https://lpi.worldbank.org>
- Журавель В. Е. (2023). Центральная Азия в транспортной политике Китая. Международные процессы, (3), с. 41–52

References

- Asian Development Bank (ADB). (2022). CAREC Corridor Performance Measurement and Monitoring: Annual Report 2022. Manila: ADB. <https://www.carecprogram.org/publications>
- Asian Development Bank (ADB). (2023). Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC) Program: Annual Report 2023. <https://www.adb.org>
- Balassa B. (1973). Teorija jekonomicheskoj integracii. s. 254
- Evrazijskij bank razvitija. (2023). Infrastruktura i razvitie trgovli v Central'noj Azii: Analiticheskij obzor. Almaty: EABR. s. 56
- Huntington S. (1996). The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order. New York: Simon & Schuster. s. 368
- International Monetary Fund. (2022). Regional Economic Outlook: Middle East and Central Asia. Washington. p. 94
- Kenzhebaev M. L. (2022). Logisticheskaja infrastruktura Kazahstana: sostojanie i perspektivy. Jekonomika i statistika, (1), p. 23–30
- KazLogistics. (n.d.). Nacional'naja asociacija logistiki i transporta. <https://www.kazlogistics.kz/ru>
- Ljuttvak Je. (2003). Geojekonomika. s. 312
- Ministerstvo industrii i infrastruktornogo razvitija Respubliki Kazahstan (MIIR RK). (2023). Otchjoty za 2023 god. <https://www.gov.kz>
- Ministerstvo industrii i infrastruktornogo razvitija Respubliki Kazahstan (MIIR RK). (2023). Otchjot po proektu «Horgos–Vostochnye vorota» i transportno-logisticheskoy sisteme Kazahstana. Astana
- Dmitrieva M. O., Tokoldoshev, D. K., & Shegirbaev O. A. (2023). Perspektivy ukreplenija logisticheskogo sotrudnichestva mezhdru Rossiej i Kitaem. Obshhestvennye nauki i sovremennost', (5), p. 98–109
- OECD. (2022). Enhancing Transport Connectivity between Kazakhstan and Uzbekistan: Policy Brief. Paris: OECD Publishing. p. 28
- Republic of Kazakhstan. (2023). Strategija razvitija transportnoj infrastruktury do 2030 goda. Astana

Serikkaliyeva A. (2023). «Belt and Road Initiative» and the New Configuration of Kazakhstan–Chinese Relations. *Journal of Oriental Studies*, 107(4), p. 24–31

The Belt and Road Portal. (n.d.). <https://www.yidaiyilu.gov.cn>

Tokeeva A., Raev D., & Dauen D. (2024). Belt and Road: Benefits and Prospects for Kazakhstan. *Central Asia and the Caucasus*, 21(1), p. 70–80

UNESCAP. (2021). *Regional Connectivity in Central Asia: Status and Prospects*. Bangkok: United Nations. <https://www.unescap.org>

World Bank. (2022). *Logistics Performance Index: Kazakhstan and Central Asia*. Washington, DC: WB. <https://lpi.worldbank.org>

Zhuravel' V. E. (2023). Central'naja Azija v transportnoj politike Kitaja. *Mezhdunarodnye processy*, (3), s. 41–52

TRANSPORTATION AND LOGISTICS POTENTIAL OF KAZAKHSTAN AND ITS IMPACT ON THE INTEGRATION OF CENTRAL ASIAN COUNTRIES

Yermek KURKUMBAYEV*, master of business and public administration, doctoral student, Academy of public administration under the President of the Republic of Kazakhstan, Astana, Kazakhstan, kurkumbaev_ermek@mail.ru, ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0009-4306-9634>

Altyn YESSIRKEPOVA, Doctor of Economics, Professor, Mukhtar Auezov South Kazakhstan University, Shymkent, Kazakhstan, essirkepova@mail.ru, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-5028-238X>

Sergey FILIN, Doctor of Economics, Professor, Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia, safilin@mail.ru, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-6054-6510>

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ КАЗАХСТАНА И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА РАЗВИТИЕ ИНТЕГРАЦИИ СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Ермек КУРКУМБАЕВ*, магистр бизнеса и государственного управления, докторант, Академия государственного управления при Президенте Республики Казахстан, Астана, Казахстан, kurkumbaev_ermek@mail.ru, ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0009-4306-9634>

Алтын ЕСИРКЕПОВА, доктор экономических наук, профессор, Южно-Казахстанский университет имени Мухтара Ауэзова, Шымкент, Казахстан, essirkepova@mail.ru, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-5028-238X>

Sergey FILIN, Doctor of Economics, Professor, Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia, safilin@mail.ru, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-6054-6510>