

ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ҚАТЫНАСТАР INTERNATIONAL RELATIONS МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОТНОШЕНИЯ

ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА КАК ИНСТРУМЕНТ ВНЕШНЕЙ ПОЛИТИКИ КАЗАХСТАНА

| | |
|-------------------------------|--|
| Ардак ЕСДАУЛЕТОВА* | <i>доктор исторических наук, профессор кафедры международных отношений, Евразийский национальный университет имени Л.Н.Гумилева, Астана, Казахстан, ardak63@mail.ru</i> |
| Айболат ДАЛЕЛХАН | <i>доктор PhD, доцент кафедры международных отношений, Евразийский национальный университет имени Л.Н. Гумилева, Астана, Казахстан, dalelkhana@gmail.com</i> |

Дата поступления рукописи в редакцию: 01/09/2022

DOI: 10.52123/1994-2370-2022-859

УДК 327

МРНТИ 11.25.67

Аннотация. Авторы рассматривают транспортную политику Казахстана как одно из важных направлений в реализации целей внешней политики и обеспечения национальных интересов государства. Транспортные коридоры в последние годы приобретают актуальность в связи с усилением диверсификации экономики и отхода от сырьевой направленности. Более того, в условиях санкционных ограничений государство нацелено на поиск новых путей транзита, экспорта/импорта товаров и расширения круга внешнеэкономических партнеров. В статье использованы методы сравнительного анализа транспортных коридоров в рамках ЕАЭС и проекта «Пояс-Путь». Также был применен метод системно – функционального анализа для изучения отдельно взятого вектора транспортной политики. В качестве результата был определен вывод о приоритетности развития Казахстана как транспортного хаба в регионе Центральной Азии и интенсификации Транскаспийского международного транспортного маршрута.

Ключевые слова: транспортная политика, внешняя политика, диверсификация, Казахстан, Один пояс - Один путь, ЕАЭС, Каспий.

Аңдатпа. Авторлар Қазақстанның көлік саясатын сыртқы саясат мақсаттарын іске асырудағы және мемлекеттің ұлттық мүдделерін қамтамасыз етудегі маңызды бағыттардың бірі ретінде қарастырады. Соңғы жылдары көлік дәліздері экономиканы әртараптандырудың күшеюіне және шикізаттық бағыттылықтан ауытқуға байланысты өзектілікке ие болды. Сонымен қатар, санкциялық шектеулер жағдайында мемлекет тауарлар транзитінің, экспортының/импортының жаңа жолдарын іздестіруге және сыртқы экономикалық әріптестер шеңберін кеңейтуге бағытталған. Мақалада ЕАЭО және "Белдеу-жол" жобасы шеңберіндегі көлік дәліздерін салыстырмалы талдау әдістері пайдаланылды. Көлік саясатының жеке векторын зерттеу үшін жүйелік – функционалдық талдау әдісі де қолданылды. Нәтижесінде Қазақстанның Орталық Азия өңіріндегі көлік хабы ретінде дамуының басымдығы және Транскаспий халықаралық көлік бағдарын қарқындету туралы қорытынды айқындалды.

Түйін сөздер: көлік саясаты, сыртқы саясат, Қазақстан, әртараптандыру, Бір белдеу-бір жол, ЕАЭО, Каспий.

Abstract. The authors considers the transport policy of Kazakhstan as one of the important directions in the implementation of the goals of foreign policy and ensuring the national interests of the state. Transport corridors have become relevant in recent years due to the increased diversification of the economy and the departure from the raw materials orientation. Moreover, under the conditions of sanctions restrictions, the state is aimed at finding new ways

* Автор для корреспонденции: А. Есдаулетова, ardak63@mail.ru

of transit, exporting/ importing goods and expanding the circle of foreign economic partners. The article uses methods of comparative analysis of transport corridors within the framework of the EAEU and the Belt and Road project. The method of system – functional analysis was also applied to study a single vector of transport policy. As a result, the conclusion was made about the priority of the development of Kazakhstan as a transport hub in the Central Asian region and the intensification of the Trans-Caspian International Transport Route.

Keywords: transport policy, foreign policy, diversification, Kazakhstan, Belt – Road Initiative, EAEU, the Caspian Sea.

Введение

Транспортная политика становится одним из ключевых направлений внешней и внутренней политики Республики Казахстан. В 2000-х годах экономика была ориентирована на высокие цены углеводородных ресурсов. Однако в последнее десятилетие ситуация заметно изменилась, что стало причиной определенного поворота к другим секторам экономики. В данной статье предпринята попытка анализа транспортной политики Казахстана через призму экономического фактора и механизма реализации задач внешней политики.

Транспортную систему государства сравнивают с «кровеносной системой» экономики государства, от которой в немалой степени зависит его благосостояние. В тех странах, которые расположены рядом с морскими маршрутами, «транспортная составляющая в стоимости продукции находится в пределах 10%, тогда как в странах, находящихся на значительном удалении от морских коммуникаций, данный показатель – в пределах 20-30%» (Пути улучшения качества и повышения эффективности организации железнодорожных перевозок грузов, 2021). Специалисты уверены, что государственные транспортные программы Казахстана должны акцентироваться как на усилении транзитного потенциала страны, так и на развитии экспортно-импортных перевозок, совершенствование внутриреспубликанской логистики, снижение транспортных расходов для потребителей.

Параллельно с углублением интеграционных процессов в регионе происходит рост товарного оборота. Открытость рынков товаров и услуг, создание инвестиционной привлекательности, внедрение процессов цифровизации, формирование единого экономического пространства и

инфраструктуры, все это в совокупности, становятся главными измерениями политики и на государственном уровне, и в форматах внешнеэкономического сотрудничества.

Поэтому неудивительно, что более явно проявляется необходимость более тщательного изучения транспортной политики как составной части внешнеполитического курса. Особенно актуализировалась данная задача в свете нарастания политической напряженности после начала вооруженного конфликта на территории Украины в феврале 2022 года. Санкционные меры против России, разрыв транспортных и логистических цепочек привели к поиску новых путей коммуникации между партнерами в различных странах.

Материалы и методы

Методологическую основу при написании данной статьи составили положения неореализма, чьи сторонники разделяют мнение, что поведение государства зависит от его способностей и потенциальных возможностей. Основным принципом неореалистов является экономическое процветание государства и защита его национальных интересов.

В статье использованы методы сравнительного анализа транспортных коридоров в рамках ЕАЭС и проекта «Пояс-Путь», также был применен метод системно – функционального анализа для изучения отдельно взятого направления транспортной политики. При работе над статьей были также использованы статистические данные Министерства торговли и интеграции РК, в частности, обзор внешней торговли Республики Казахстан за январь – август 2021 года, отчеты Национальной компании «Қазақстан темір жолы», статистические данные Союза транспортников «KAZLOGISTICS». «Институт экономических исследований» предоставил Национальный доклад о

состоянии конкурентоспособности Казахстана в международных рейтингах за 2021 год, данные которого отражают положение в системе транспорта и логистики нашего государства.

В работе использовались элементы анализа через призму геополитического и геоэкономического подходов. Опираясь на них, можно выделить политически мотивированные решения о расширении того или иного направления построения транспортной инфраструктуры.

Результаты (классификация)

Нормативно-правовая база транспортной деятельности опирается на несколько ключевых документов. Одним из первых была принята Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2020 года, датируемая 2005 годом. В Государственной программе индустриально-инновационного развития РК на 2020 - 2025гг. отмечено: «Развитие промышленности требует опережающего развития транспортно-логистической инфраструктуры». Утверждена Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020 – 2025 годы, цель которой «содействие экономическому росту и повышению уровня жизни населения страны посредством создания эффективной и конкурентоспособной транспортной инфраструктуры, развития транзита и транспортных услуг, совершенствования технологической и институциональной среды». (Об утверждении Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020–2025 годы, 2019). Качественная реализация программы «Нұрлы жол», которая рассматривается как стратегический проект, затронет всю транспортную инфраструктуру, основным посылом которой служит ее модернизация.

Какие причины лежат в основе того, что транспорт и связанная с ним логистика привлекают внимание как драйвер экономики и политики?

Во-первых, существует большой потенциал для транспортно-логистической инфраструктуры. Казахстан, как и Россия, обладает огромной территорией. Транспортные

средства преодолевают существенные расстояния.

Географическое расположение Республики Казахстан между такими государствами как Россия и Китай создает потенциал как крупного транзитного государства.

Во-вторых, системные проблемы, не решаемые долгие годы уменьшают возможности страны. В качестве негативных сторон определены такие как слабая сеть железных дорог и автомагистралей, недостаточное оснащение транспортной инфраструктуры. Далее значится такой фактор как отсутствие выхода на мировые рынки и отдаленность от морских путей. В дополнение к этому следует отметить и небольшую плотность населения страны - 6.88 чел./км² и ее неравномерное распределение по республике.

В-третьих, в связи с интеграционными процессами на евразийском пространстве происходил рост товарного оборота. «Рост объемов транзитных перевозок обусловлен увеличением перевозок нефтяных грузов (+25%), химикатов (+15%), зерна (+58%), удобрений (+58%), цветных металлов (+68%) и прочих грузов (+20%)» (Интегрированный годовой отчет Казакстан темир жолы, 2021). Это повлекло за собой расширение рынков товаров и услуг, рост инвестиций, создание перспектив для внедрения цифровых технологий в транспортно – логистической сфере. Постепенно увеличивается спрос на транспортные услуги и улучшение ее оснащения.

В-четвертых, для экспортно-ориентированного государства, каким является Казахстан, большую роль сыграло падение цен на нефть, уменьшение добычи углеводородного сырья. Иными словами, внешние факторы подтолкнули к развитию именно таких отраслей, которые не относятся к добывающим секторам экономики.

Одним из таких направлений является разработка транспортной стратегии Казахстана, органично интегрированной в общую стратегию Евразийской интеграции. На наш взгляд, такое решение имеет две составляющие. Во-первых, развитие транспортно-логистической системы обеспечит

«мультикативный эффект», то есть, послужит своего рода локомотивом для интенсификации и расширения различных отраслей (строительство дорог, вагонов, автомобилестроения, тяжелого оборудования, строительных материалов и др.). Во-вторых, данное направление позволит создать единую транспортную структуру, что в свою очередь (а) улучшит торговый оборот между участниками Евразийского экономического союза и (б) облегчит выход на мировые рынки. В этом заинтересованы и страны Центральной Азии, не имеющие выхода к морю, и вдобавок расположенные далеко от крупных рынков.

Географические особенности Республики Казахстан — расположение в центре Евразийского континента между крупнейшими экономически развитыми странами Европы и Азии с ёмким потребительским рынком — создают реальные предпосылки для участия в международной транспортной сети. Учитывая рост грузопотоков между основными производственными регионами (Китаем и Юго-Восточной Азией) и крупнейшими потребителями (Европой и Центральной Азией), важной целью транспортной политики Казахстана остаётся дальнейшее развитие концепции «Экономического пояса Великого Шелкового пути», озвученного китайским лидером в Астане в 2013 году.

На сегодняшний день через территорию Казахстана проходят пять основных международных транспортных коридоров, которые позволяют значительно сократить расстояние и сроки доставки грузов на направлении Восток — Запад.

- Северный коридор Трансазиатской железной дороги соединяет Западную Европу с Китаем, Корейским полуостровом и Японией через территорию России.

- Южный коридор Трансазиатской железной дороги проходит по следующим маршрутам: Юго-Восточная Европа — Китай и Юго-Восточная Азия через Турцию, Иран и страны Центральной Азии.

- Коридор Север — Юг соединяет Северную Европу и страны Персидского залива через Россию, Иран и Казахстан.

- Центральный коридор Трансазиатской железной дороги имеет большое значение для региональных транзитных перевозок в направлении Средняя Азия — Северо-Западная Европа.

- TRACECA связывает Восточную Европу с Центральной Азией через Чёрное море, Кавказ и Каспийское море (Аналитический обзор, 2020, с.15).

В настоящее время эксплуатационная протяжённость железных дорог в Казахстане составляет 14,8 тыс. км. Транспортная логистика — один из самых прибыльных сегментов мировой экономики. В развитых странах доля транспортной логистики в общем ВВП достигает 13–14%. «По итогам 2021 года вклад транспортной отрасли в структуру ВВП составил 6,5%. В 2019 году транспортная логистика произвела услуги на 5,59 трлн. тенге, обеспечив 8% ВВП» (До 3,5% прироста ВВП может обеспечить транспортная логистика, 2022). «По состоянию на конец 2018 г. доля отрасли составила 7,5% (7,4% в 2017 г.).» (Транспортная отрасль Казахстана, 2019, с.2). «Одной из особенностей транспортного сектора Казахстана являются высокие логистические издержки, которые значительно выше, чем в развитых странах. Так, сегодня в Казахстане доля затрат на транспортировку может достигать 25% от конечной стоимости доставляемых товаров, в то время как среднемировой показатель составляет 11%, в Китае — 14%, в Европейском союзе — 11%, в США и Канаде — 10%. Это свидетельствует об изношенности транспортной инфраструктуры Казахстана и неэффективности многих логистических процессов по причине использования устаревших технологий. Для решения проблемы необходимо модернизировать транспортную инфраструктуру страны и обеспечить её интеграцию в международную транспортную систему» (Султанов, 2019).

Само расположение между Европой и Азией, длинные дистанции свидетельствуют об уникальности географического положения и больших возможностях РК как транзитного и транспортного государства.

Обсуждение и выводы

Правительство Казахстана, пытаясь диверсифицировать экономику и преодолеть экономические трудности, придает особое значение интенсивному развитию транспортной инфраструктуры. Начиная 2013 года перед правительством была поставлена задача превращения Казахстана в евразийский транспортный транзитный хаб. Была принята государственная программа по развитию транспортной инфраструктуры до 2020 г., в 2014 г. — программа Новой экономической политики «Нұрлы Жол».

Выделим основные направления транспортной политики (ТП).

В первую очередь для Казахстана приоритетом служит ТП в рамках ЕАЭС. Деятельность в рамках Евразийского экономического союза основывается на координированной политике, а именно установлении единых транспортных тарифов на всем пространстве, что в свою очередь позволяет более эффективно использовать транзитный потенциал и таким образом раздвигает границы по интеграции страны в мирохозяйственные связи.

Отлаженные внутрисоюзные механизмы транспортировки грузов позволили обеспечить взрывной рост контейнерного транзита через ЕАЭС. Ожидается, что Объединенная транспортно-логистическая компания - Евразийский железнодорожный альянс, созданный Казахстаном, Россией и Беларусью в апреле 2018 года - будет осуществлять львиную долю контейнерного транзита на территории стран-участников проекта.

Еще одним требованием времени стала цифровизация экономики, которая активно внедряется в транспортные и логистические системы. Россия и Казахстан сегодня признаны лидерами в области цифровых технологий в СНГ, и они должны стать локомотивами в

формировании общего цифрового пространства ЕАЭС. К 2025 году в ЕАЭС может быть создана система цифровых транспортных коридоров — это поможет значительно сократить время транспортировки, а также увеличить транзит через страны Союза. Цифровизация не только улучшит качество сервиса, но и уменьшит коррупционные риски, связанные с «серым» оборотом товаров, в частности, из Китая.

В рамках ЕАЭС постепенно увеличивается интерес к транспортно-логистическим услугам, а следовательно, к таким секторам как транспортное машиностроение (вагоностроение, локомотивы, большегрузные контейнеры), железные дороги, порты, мосты, тоннели, склады, вокзалы и т. п. Большим преимуществом служат транзитный потенциал обоих государств, благодаря чему поток товаров с востока на запад, с юга на восток и обратно уже в настоящее время показывает уверенную положительную динамику.

Однако начало военных действий в Украине, ужесточение пакета санкций в отношении России стали причиной разрушения основных транспортных маршрутов для перевозки товаров и услуг. Не только территория России, но и Украины были исключены из транспортной, логистической цепочки. Вследствие этого возник вопрос о переформатировании грузоперевозок и пассажирских перевозок. Казахстан за короткий период де-факто превратился в основной транзитный хаб в регионе.

На рисунке 1 обозначены основные транспортные линии, которые связывают соседние государства Центральной Азии и России с Казахстаном. Железнодорожные маршруты представляют особую значимость в плане создания стержневых узлов в транспортно-логистической системе Евразии.



Источник: <https://znaniya.com/task/29170125>

Рисунок 1 – Железные дороги Казахстана

Транспортная политика РК в направлении Китая

Китайская Народная Республика, без сомнения, остается нашим основным партнером во внешнеэкономических связях. С точки зрения, транспортного потенциала, наше сотрудничество обусловлено следующими факторами:

- доступ к минеральным ресурсам, прежде всего углеводородным. При этом Китаю необходимо достижение договоренностей о поставках углеводородов не по мировым, а по приемлемым для него ценам;

- Казахстан как ключ к потребительским рынкам Евразийского экономического союза и стран Центральной Азии с целью развития депрессивных западных регионов Китая;

- Использование транзитного потенциала Центральной Азии для доставки китайских грузов в Европу и на Ближний Восток в рамках проекта BRI. Ключевая цель Китая в данной сфере — непрерывное расширение торгово-экономического сотрудничества с государствами региона и создание в

пределах региона зоны беспрепятственной торговли (Каукунов, 2019, с.94). Главным «механизмом» для достижения поставленных целей для КНР и РК служит международный проект «Один пояс – Один путь» (BRI). «Поскольку для «Один пояс – один путь» необходима транспортная и логистическая инфраструктуры, то в Казахстане заработали проекты, направленные на создание и расширение сети железных и автомобильных дорог, газопроводов и нефтепроводов, портов и городов» (Айтжанова, 2019).

Для Европейского Союза развитие транспортной инфраструктуры в Евразии также рассматривается как приоритет. Казахстан, имеющий обширную территорию, может стать «зелеными воротами» в Восточную Азию. «В Евразии формируется новая география трансконтинентальных перевозок и торговли, поскольку грузовые поезда EU-China Express достигли в 2020 году знакового показателя в полмиллиона контейнеров в 20-футовом эквиваленте, что на 65% больше, чем в 2019 году. Казахстанская железнодорожная система

приняла на себя большую часть грузопотока в 2020 году, успешно обработав 90% транзитных потоков. В условиях увеличенного грузопотока Казахстан стал основным транспортным узлом в центре Евразийского континента и превратился в новые «зеленые ворота» ЕС в Восточную Азию (Казахстан: новые «зеленые ворота» ЕС в Восточную Азию, 2021).

Для развития транспортно – логистической сетки Казахстана большую роль определена свободной экономической зоны «Хоргос», открывшейся в 2016 году. При этом следует отметить тот факт, что казахстанская сторона «Хоргоса» выглядит намного скромнее, по сравнению с китайской, в плане оснащенности и деловой активности. Выгодное местоположение, налоговые льготы, применение инновационных технологий и многофункциональность сухого порта должны расширить транзитные возможности страны.

Показательный выглядит результаты по транзитным перевозкам. Так, в интегрированном Отчете «Национальной компании «Қазақстан темір жолы» от «16» июня 2021 года» указано, что «наибольший рост транзитных перевозок грузов пришелся на контейнерные перевозки. Практически по всем направлениям контейнерный грузопоток показывает положительную динамику:

Китай–Европа-Китай - 517,5 тыс. ДФЭ (+65% к 2019 году);

Китай – страны Центральной Азии – Китай – 215,7 (+15% к 2019 году);

Китай – Россия – Китай – 37,2 тыс. ДФЭ (+11% к 2019 году);

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) – 8,1 тыс. ДФЭ (+9% к 2019 году) »

(прим. ДФЭ - Двадцатифутовый эквивалент (англ. TEU) – условная единица измерения количественной стороны транспортных потоков, пропускной способности контейнерных терминалов или вместимости грузовых транспортных средств) (Интегрированный отчет «Национальной компании «Қазақстан темір жолы», 2021, с.33). Как показывают цифры, именно маршрут Китай – Европа – Китай определяет

основную долю в транзитных контейнерных перевозках, доля которого равна 59%.

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ)

Большие надежды возлагает наше руководство на Транскаспийский транспортный коридор. Этот проект ещё называют «Срединным коридором», охватывающим огромную территорию, а именно, Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее устремляющимся в Европу. Предусмотрено передвижение до Турции с продолжением маршрута в глубь Европейского континента.

Соглашение о об учреждении Координационного комитета по развитию Транскаспийского международного транспортный маршрута (ТМТМ) был подписан в ноябре 2013 года и имел цель объединения Китая и Европы, а также увеличения объемов транзита китайских товаров. Основной маршрут планировался через территорию России. На настоящий момент его участниками стали Казахстан, Азербайджан, Турция, Грузия, Украина, Польша, Румыния. Китайские, американские и другие инвесторы имеют возможности для создания на этом пути транспортно-логистических хабов, портов и зон свободной торговли. Маршрут тянется на 10 тысяч километров по железной дороге и имеет 10 морских портов. Будучи крупным транспортным узлом в Каспийском море, порт Актау обеспечивает перевалку на международных транспортных маршрутах Восток-Запад, Север-Юг. Быстрая и экономичная доставка грузов для стран Средней Азии, Закавказья, Европы, Турции и Персидского залива, а также российских транзитных грузов из регионов Урала и Сибири через Персидский Залив и Индию – такова основная задача порта в Актау, который к тому же является незамерзающим круглый год.

Помимо обслуживания собственного экспорта и импорта, порты Казахстана и Туркменистана не в последнюю очередь конкурируют за перевалку грузов из Китая и других стран

Восточной Азии, являющихся частью проекта глобальной транспортной и инвестиционной инфраструктуры «Один пояс, один путь». Разница лишь в том, что Казахстан непосредственно граничит с Китаем и четко осознает, что его порты играют ключевую роль в перевозке грузов между Китаем и Европой. Морские ворота – это Актау и порт Курык, расположенный в 60 км. южнее - станут «наиболее важным звеном» Транскаспийского международного транспортного маршрута.

Председатель Комитета транспорта МИИР РК Касым Тлепов отмечал, что ТМТМ – один из альтернативных сообщений, позволяющий диверсифицировать транзитные и экспортные возможности. «Перед нами стоит задача увеличить пропускную способность данного маршрута. Планируются создание контейнерного хаба в Специальной экономической зоне морского порта Актау. В проект будут привлечены мировые логистические компании. Также в условиях дефицита паромного флота на Каспии планируется строительство собственного паромного флота в количестве 10 единиц» (Вопросы развития транспортно-транзитного потенциала обсудили на площадке СЦК, 2022). Активная работа по реализации инфраструктурных проектов ведется и в сфере железнодорожного транспорта. В рамках Национального проекта «Сильные регионы – драйвер развития страны» реализуются такие проекты, как Достык - Мойынты, Дарбаза -Мактарал, обход станции Алматы.

После февраля 2022 года как никогда остро встал вопрос о новых путях доставки грузов в обход территории России и Украины. Во время выступления на Шестом Прикаспийском саммите в Ашхабаде (Туркменистан), 28 июня 2022 года Президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев заявил: «В условиях разрыва традиционных логистических цепочек транспортная взаимосвязанность становится ключевым фактором устойчивого роста и укрепления экономических связей наших государств. Существенно возросла роль Транскаспийского международного транспортного маршрута для обеспечения транзитных потоков между

Европой, Центральной Азией и Китаем» (Трофимова, 2022).

Почти одновременно (27 июня 2022 г.) в Баку министры иностранных дел и транспорта из Азербайджана, Казахстана и Турции обсуждали вопросы налаживания более эффективной транспортировки грузов по маршруту через Центральную Азию, Южный Кавказ и Турцию в Европу. Было заявлено, что «Анкаре, Баку и Нур-Султану есть что предложить друг другу в гораздо больших объемах, чем нынешние поставки. Благодаря ему казахстанского зерна больше пойдёт в Азербайджан и Турцию, азербайджанских фруктов и овощей — в Казахстан. Турция в своих торговых отношениях с Центрально-Азиатским регионом традиционно опирается на Казахстан» (Кусов, 2022).

Помимо направления «Восток – Запад» активно прорабатывается еще один стратегический маршрут, а именно, «Север –Юг», инициатива которого была озвучена в 2000 году на встрече представителей России, Ирана и Азербайджана. «Развитие транспортных магистралей в направлении Восток - Запад, всячески стимулируется и поддерживается со стороны стран Евросоюза» (Велизаде, 2019). Однако, маршрут «Север –Юг» связан с Ираном, как ключевой страной. Направление транспортировки через Иран имеет хороший потенциал в перспективе. Однако западные санкции не позволяют многим государствам наладить более тесные связи. Тем не менее, Казахстан уже неоднократно встречался с высшими кругами Ирана. Целью таких переговоров был широкий спектр вопросов, в первую очередь построение транспортного коридора и увеличение товарооборота. Некоторые проекты в данной области были реализованы. «Пропускная способность запущенной в конце 2014 года железной дороги Казахстан — Туркменистан — Иран, являющейся частью международного транспортного коридора «Север — Юг», к 2022 году будет составлять около 15 млн тонн грузов. По ней китайские товары, идущие на Запад, в настоящее время могут направляться либо в Россию, либо в Казахстан, хотя существует также проект железнодорожной линии из Западного

Китая в Кыргызстан и Узбекистан» (Суховеркова, 2018).

Казахстан надеется интенсифицировать сотрудничество с Персидским заливом и Индией через Иран. Неотъемлемой частью транспортно-логистической системы станет предоставление полного комплекса услуг по переработке, хранению, транспортировке грузов, а также по управлению растущим грузопотоком в современной мировой экономике. Президент Ирана Хасан Роухани в Актау во время исторического саммита Прикаспийских государств 12

августа 2018 года обсудил вопросы улучшения отношений в области железнодорожного, авиационного и автомобильного транспорта, открытие авиарейсов между Горган и Актау. Иран и Казахстан подписали соглашение о выдаче разрешений на поездки дальнобойщиков между двумя странами в целях активизации сотрудничества в сфере автомобильных перевозок. В 2019 г. объем торговли Ирана и Казахстана превысил \$400 млн в год, и две страны планируют увеличить этот объем до \$2 млрд. (Mehr News Agency, 2018).



Рисунок 2 – Международный коридор «Север - Юг»

В перспективе международный коридор «Север - Юг» станет для Казахстана одним из ключевых направлений при развитии транспортно-экономических связей с Ираном и Индией. «Участие Казахстана в развитии коридора направлено на привлечение дополнительных объемов транзитных грузов торговли Ирана и Китая, Ирана с регионами Урала, Сибири и Дальнего Востока России» (Международный

транспортный коридор «Север-Юг», 2022).

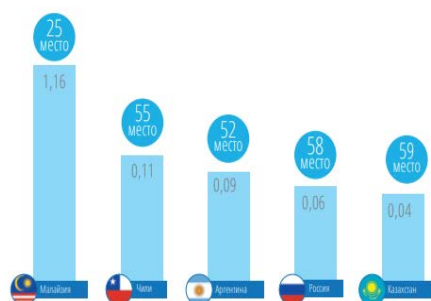
Руководство Казахстана стремится придать свежий импульс и на деле оживить транспортные связи и торговлю с южным соседом. В июне 2022 года в рамках визита Президента Казахстана К.-Ж. Токаева было подписано 9 документов о сотрудничестве, среди которых значится и «Меморандум о сотрудничестве между АО

«Национальная компания «Қазақстан темір жолы» и Железными дорогами Исламской Республики Иран» (Казахстан и Иран договорились о сотрудничестве в ряде отраслей, 2022). Однако, пока, как утверждают эксперты, интерес, проявленный в начале проекта, постепенно угасает. В первую очередь, такое замедление на практике связано «с катастрофически неразвитым уровнем бизнес-коммуникаций между нашими странами и незрелым состоянием логистической сферы в Иране» (Никитина, 2022).

В целом, давая оценку транспортной инфраструктуре

Казахстана были сделаны замечания. Основываясь на Национальном докладе по конкурентоспособности в международных рейтингах, составленном в Институтом экономических исследований в 2021 году по итогам 2020 года, сделаны следующие выводы:

- «по статистическому показателю «Дороги, плотность дорог» Казахстан находится в последней четверти стран в течение последних пяти лет. Малайзия лидирует среди сравнимых стран (25 место), остальные страны, включая Казахстан, располагаются в последней четверти стран».



Источник: IMD World Competitiveness Yearbook 2021

Источник: Национальный доклад по конкурентоспособности в международных рейтингах, 2021, с.37.

Рисунок 3 – Сравнение позиций стран, дороги, плотность дорог, км дорог/кв.км территории

Среди сравнимых стран были взяты такие как Малайзия, Чили, Аргентина, Россия.

- Другой показатель, который указывает на узкие места в

рассматриваемом предмете – это качество дорог, по которому Казахстан опять отстает от таких сравнимых стран как Малайзия, Чили и Азербайджан и опережает только Россию.

РИСУНОК 4.5
СРАВНЕНИЕ ПОЗИЦИЙ СТРАН. КАЧЕСТВО ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, БАЛЛ»



Источник: Global Competitiveness Report 2018-2019

ГИК ВЭФ
КАЧЕСТВО ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Несмотря на повышение позиции на 13 пунктов в 2019 году по показателю «Качество дорожной инфраструктуры» страна остается в третьей четверти стран - 93 место. Малайзия, Чили и Азербайджан входят в 1-ю четверть стран, Казахстан опережает лишь Россию (рис. 4.5).

Источник: Национальный доклад по конкурентоспособности в международных рейтингах, 2021

Рисунок 4 – Сравнение позиций стран, качество дорожной инфраструктуры

Согласно статистическим данным другого авторитетного института - Института Азиатского банка – «Казахстан занял 73-е место из 141-й страны по развитию транспортной инфраструктуры, а отдельно по качеству дорог оказался на 115-м». (Бейсембаев, 2022).

Исследование отразило уровень развития транспортной инфраструктуры нашей страны за 2020 год. Таким образом, в качестве некоторых рекомендаций для профильных ведомств возможно представить такие как (1) создание более плотной сетки дорог как железнодорожного, так и автомобильного транспорта, (2) обратить особое внимание на качество дорог, их покрытия и доступа людей к своим рабочим местам. В совокупности это увеличит экспорт и импорт товарооборота, повысит привлекательность Казахстана как транспортного хаба в регионе.

Выводы. Резюмируя потенциал и существующее состояние транспортной системы в Казахстане, возможно прийти к следующим выводам:

- интенсификация транспортных и логистических маршрутов в сторону Китая и поддержка со стороны КНР в формате инициативы «Пояс –Путь» (BRI), использование транзитных возможностей Казахстана для расширения рынков товаров и услуг в Европейском Союзе;

- ухудшение геополитической обстановки на евразийском пространстве в связи с военными действиями между Россией и Украиной подводит к разрыву устоявшихся транспортно –логистических цепочек и, как следствие, к ослаблению связей с РФ в секторе транспортировки и транзита;

- Транскаспийский международный транспортный маршрут (TMTM) определен в качестве альтернативы для

коридоров через территорию северного соседа и является частью китайского проекта «Пояс –Путь». Основной фокус направлен на бассейн Каспия и его прибрежную зону, где активно застраиваются морские порты Казахстана и Туркменистана.

-Направление транспортных перевозок через Иран на настоящий момент наименее эффективно используются. Основная причина кроется в санкционных ограничениях в отношении этой Исламской Республики. Геополитическими барьерами служат также и расположение южных маршрутов через Афганистан, что замедляют процесс транспортных коммуникаций в сторону Индии. Иран, являясь ключевым элементом, маршрута «Север –Юг», пока не имеет международной коммуникации и опыта в создании бизнес-климата для реализации данного проекта в настоящее время.

Слабыми сторонами транспортной инфраструктуры видятся такие моменты как слабая плотность дорог, а также низкое качество автомобильных, железных дорог и услуг на населения.

В целом, совершенствование и диверсификация транспортных коридоров создают условия для улучшения внешнеэкономического сотрудничества, укрепляют межгосударственные отношения, уменьшают уровень региональных угроз и способствуют росту заинтересованности соседних стран в сотрудничестве с Казахстаном.

Это исследование финансировалось Комитетом по науке Министерства образования и науки Республики Казахстан (грант № АР 14870606).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Mehr News Agency (2018). Iran, Kazakhstan sign road transport agreement. <https://en.mehrnews.com/news/139112/Iran-Kazakhstan-sign-road-transport-agreement>
- Айтжанова Д. (2019). Современная геоэкономическая ситуация в Казахстане, *Вестник науки* №6 (15). <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennaya-geoekonomicheskaya-situatsiya-v-kazahstane>
- Аналитический обзор и концептуальные предложения по формированию Комплексного плана развития транспортно-логистического комплекса Казахстана до 2030 года. (2020). Нур-Султан: Корпоративный Фонд «KAZLOGISTICS».
- Бейсембаев С. (2022) Казахстан оказался одним из худших в мире по качеству дорог. URL: <https://liter.kz/kazakhstan-okazalsia-odnim-iz-khudshikh-v-mire-po-kachestvu-dorog-1666933899/>

- Велизаде И. (2019). Развитие систем транспортных коридоров Север – Юг, Восток - Запад и Юг - Запад как условие обеспечения безопасности Каспийского региона, Каспийский вестник. <http://casp-geo.ru/razvitie-sistem-transportnyh-koridorov-sever-yug-vostok-zapad-i-yug-zapad-kak-uslovie-obespecheniya-bezopasnosti-kaspijskogo-regiona/>
- До 3,5% прироста ВВП может обеспечить транспортная логистика (2022). <https://kapital.kz/economic/103957/do-3-5-prirosta-vvp-mozhet-obespechit-transportnaya-logistika.html>
- Железные дороги Казахстана (2020). <https://znaniya.com/task/29170125>
- Интегрированный годовой отчет Казакстан темир жолы, 2021 год (2022). URL: <https://railways.kz/img/378b46f4-70ae-4817-b2c1-a6094d80a850.pdf>
- Казахстан и Иран договорились о сотрудничестве в ряде отраслей (2022). <https://kapital.kz/gosudarstvo/106533/kazakhstan-i-iran-dogovorilis-o-sotrudnichestve-v-ryade-otrasley.html>
- Казахстан: новые «зеленые ворота» ЕС в Восточную Азию (2021). <https://index1520.com/analytics/kazakhstan-novye-zelenye-vorota-es-v-vostochnuyu-aziyu/>
- Каукенов А. (2019). Политические взаимоотношения Казахстана и Китая при пятой генерации китайского руководства, Инициатива «Один Пояс и Один Путь» и перспективы социально-экономического и общественно-политического развития стран Центральной Азии, Сборник материалов международной научной конференции Алматы, 15 октября 2019 г.
- Кусов О. (2022). В обход РФ: куда ведет Транскаспийский транспортный коридор. <https://yandex.kz/turbo/news.ru/s/cis/partizanskimi-tropami-rf-hochet-izvlech-vygodu-iz-transkaspijskogo-koridora/>
- Международный коридор «Север - Юг» (2022). <https://ru.sputnik.kz/20220609/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-25437461.html>
- Национальный доклад о состоянии конкурентоспособности Казахстана в международных рейтингах за 2021 год (2022). https://economy.kz/ru/issledovaniya_instituta/Nacionalnye_doklady/
- Никитина М. (2022). Транспортный коридор «Север — Юг» в оценках профильных экспертов. <https://vgudok.com/eksperty/transportnyy-koridor-sever-yug-balans-na-grani-foila-nastoyashchee-rzhd-proshloe-sng>
- Обзор внешней торговли Республики Казахстан за январь – август 2021 года (2022). https://www.export.gov.kz/export/finished_research
- Об утверждении Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020–2025 годы. (2019). <https://baiterek.gov.kz/sites/default/files/2020-02/4.pdf>
- Пути улучшения качества и повышения эффективности организации железнодорожных перевозок грузов (2021). <https://kazlogistics.kz/upload/iblock/57c/57cf8a7c28c93dd5fb2b5f368286c2e6.pdf>
- Султанов Т. (2019). Развитие транзитного потенциала Казахстана в условиях интеграции в мировую транспортную систему. <https://index1520.com/analytics/razvitie-tranzitnogo-potentsiala-v-usloviyakh-integratsii-respubliki-kazakhstan-v-mirovuyu-transport/>
- Суховеркова А. (2018). Транскаспийский маршрут: реальный обход России или борьба за «пустышку»? <https://yandex.kz/turbo/regnum.ru/s/news/2423060.html>
- Транспортная отрасль Казахстана. (2019). <https://halykfinance.kz/download/files/company-documents/research/transport.pdf>
- Трофимова О. (2022). Каспий может стать для Казахстана окном в Европу. <https://informburo.kz/stati/kaspii-mozet-stat-dlya-kazaxstana-oknom-v-evropu>

REFERENCES

- Ajtzhanova D. (2019). Sovremennaya geoe`konomicheskaya situatsiya v Kazaxstane, *Vestnik nauki*, №6 (15). <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennaya-geoekonomicheskaya-situatsiya-v-kazahstane>
- Analiticheskij obzor i konceptual`ny`e predlozheniya po formirovaniyu Kompleksnogo plana razvitiya transportno-logisticheskogo kompleksa Kazaxstana do 2030 goda. (2020). Nur-Sultan: Korporativny`j Fond «KAZLOGISTICS».
- Bejsembaev S. (2022). Kazaxstan okazalsya odnim iz xudshix v mire po kachestvu dorog. <https://liter.kz/kazakhstan-okazalsia-odnim-iz-khudshikh-v-mire-po-kachestvu-dorog-1666933899/>
- Velizade I. (2019). Razvitie sistem transportny`x koridorov Sever – Yug, Vostok - Zapad i Yug Zapad kak uslovie obespecheniya bezopasnosti Kaspijskogo regiona, *Kaspijskij vestnik*. <http://casp-geo.ru/razvitie-sistem-transportnyh-koridorov-sever-yug-vostok-zapad-i-yug-zapad-kak-uslovie-obespecheniya-bezopasnosti-kaspijskogo-regiona/>

- Do 3,5% prirosta VVP mozhet obespechit' transportnaya logistika (2022). <https://kapital.kz/economic/103957/do-3-5-prirosta-vvp-mozhet-obespechit-transportnaya-logistika.html>
- Zhelezny'e dorogi Kazazstana (2020). <https://znaniya.com/task/29170125>
- Integrirovanny'j godovoj otchet Kazakstan temir zholy', 2021 god (2022). <https://railways.kz/img/378b46f4-70ae-4817-b2c1-a6094d80a850.pdf>
- Kazaxstan i Iran dogovorilis' o sotrudnichestve v ryade otraslej (2022). <https://kapital.kz/gosudarstvo/106533/kazakhstan-i-iran-dogovorilis-o-sotrudnichestve-v-ryade-otrasley.html>
- Kazaxstan: novy'e «zeleny'e vorota» ES v Vostochnuyu Aziyu (2021). <https://index1520.com/analytics/kazakhstan-novye-zelenye-vorota-es-v-vostochnuyu-aziyu/>
- Kaukenov A. (2019). Politicheskie vzaimootnosheniya Kazaxstana i Kitaya pri pyatoj generacii kitajskogo rukovodstva, Iniciativa «Odin Poyas i Odin Put'» i perspektivy' social'no-e'konomicheskogo i obshhestvenno-politicheskogo razvitiya stran Central'noj Azii, Sbornik materialov mezhdunarodnoj nauchnoj konferencii Almaty', 15 oktyabrya 2019 g.
- Kusov O. (2022). V obxod RF: kuda vedet Transkaspiskij transportny'j koridor. <https://yandex.kz/turbo/news.ru/s/cis/partizanskimi-tropami-rf-hochet-izvlech-vygodu-iz-transkaspiskogo-koridora/>
- Mehr News Agency (2018). Iran, Kazakhstan sign road transport agreement. <https://en.mehrnews.com/news/139112/Iran-Kazakhstan-sign-road-transport-agreement>
- Mezhdunarodny'j koridor «Sever - Yug» (2022). <https://ru.sputnik.kz/20220609/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-25437461.html>
- Nacional'ny'j doklad o sostoyanii konkurentosposobnosti Kazaxstana v mezhdunarodny'x rejtingax za 2021 god (2022). https://economy.kz/ru/issledovaniya_instituta/Nacionalnye_doklady/
- Nikitina M. (2022). Transportny'j koridor «Sever — Yug» v ocenax profil'ny'x e'kspertov. <https://vgudok.com/eksperty/transportnyy-koridor-sever-yug-balans-na-grani-fola-nastoyashchee-rzhd-proshloe-sng>
- Obzor vneshej trgovli Respubliki Kazaxstan za yanvar' – avgust 2021 goda (2022). URL: https://www.export.gov.kz/export/finished_research
- Ob utverzhdenii Gosudarstvennoj programmy' infrastrukturnogo razvitiya «Nyrly' zhol» na 2020 – 2025 gody'. (2019). URL: <https://baiterek.gov.kz/sites/default/files/2020-02/4.pdf>
- Puti uluchsheniya kachestva i povy'sheniya e'ffektivnosti organizacii zheleznodorozhny'x perevozok грузов (2021). <https://kazlogistics.kz/upload/iblock/57c/57cf8a7c28c93dd5fb2b5f368286c2e6.pdf>
- Sultanov T. (2019). Razvitie tranzitnogo potentsiala Kazaxstana v usloviyax integracii v mirovuyu transportnuyu sistemu. <https://index1520.com/analytics/razvitie-tranzitnogo-potentsiala-v-usloviyakh-integratsii-respubliki-kazakhstan-v-mirovuyu-transport/>
- Suxoverkova A. (2018). Transkaspiskij marshrut: real'ny'j obxod Rossii ili bor'ba za «pusty'shku»? URL: <https://yandex.kz/turbo/regnum.ru/s/news/2423060.html>
- Transportnaya otrasl' Kazaxstana. (2019). <https://halykfinance.kz/download/files/company-documents/research/transport.pdf>
- Trofimova O. (2022). Kaspij mozhet stat' dlya Kazaxstana oknom v Evropu. <https://informburo.kz/stati/kaspii-mozet-stat-dlya-kazaxstana-oknom-v-evropu>

КӨЛІК ЖҮЙЕСІ ҚАЗАҚСТАН СЫРТҚЫ САЯСАТЫНЫҢ ҚҰРАЛЫ РЕТІНДЕ

Ардақ ЕСДӘУЛЕТОВА, тарих ғылымдарының докторы, профессор, Халықаралық қатынастар кафедрасының профессоры, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Астана, Қазақстан, ardak63@mail.ru

Айболат ДӘЛЕЛХАН, PhD докторы, Халықаралық қатынастар кафедрасының доценті, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Астана, Қазақстан, dalelkhan@gmail.com

TRANSPORT SYSTEM AS A TOOL OF KAZAKHSTAN'S FOREIGN POLICY

Ardak YESDAULETOVA, Doctor of Historical Sciences, Professor, Professor of the Department of International Relations, L.N. Gumilyov Eurasian National University, Astana, Kazakhstan, ardak63@mail.ru

Aybolat DALELKHAN, PhD, Associate Professor of the Department of International Relations, L.N. Gumilyov Eurasian National University, Astana, Kazakhstan, dalelkhan@gmail.com