

А.Р. Әліпбаев , С.Т. Жақубаева* 

Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті, Қазақстан, Алматы қ.
*e-mail: jakubayeva.s@gmail.com

«ОРТА ДӘЛІЗДІҢ» ҚАЗАҚСТАН ҮШІН ГЕОСАЯСИ ЖӘНЕ ГЕОЭКОНОМИКАЛЫҚ МӘНІ

Бүгінгі жаһандану заманында халықаралық қатынастардың саяси және экономикалық салаларында да бір-бірімен шырмалып жатқан сәтте, Еуропа мен Шығыс арасындағы сауда байланысы күннен-күнге нығая түсуде. Мемлекеттердің экономикалық дамуының негізі ретінде жүк тасымалының мәні де арта түсуде. Ежелде бұл байланыс Ұлы Жібек жолының негізінде жүзеге асқан болса, енді Қазақстан Республикасы үшін Транскаспий халықаралық көлік бағыты, яғни Орта дәліздің дамуы арқылы қайта жандана түсуде. Осы орайда Қазақстан Республикасы тәуелсіз ел ретінде халықаралық қатынастардағы алғашқы мүмкіндіктерге ие болған сәттен бастап жаһандану үрдісінің ағымында өзінің логистикалық инфрақұрылымын дамытуға ерекше назар аударып келеді. Ал соңғы кездегі геосаяси жағдай Қазақстанды әлеммен байланыстыратын Транскаспий халықаралық көлік бағытын жаңа деңгейге көтеруде. Яғни бүгінгі посткеңестік кеңістікте орын алған саяси дағдарыс бұл бағыттың стратегиялық маңыздылығын арттыра түсті. Осы орайда ұсынылып отырылған мақалада Қазақстанның Орта дәлізді жан-жақты дамыту бағытында қол жеткізген жетістіктері мен болашаққа бағытталған стратегиялық жоспарлары қарастырылады. Сонымен қатар Транскаспий халықаралық көлік бағытының аясын кеңейту елдер арасындағы мәдени-ізгілікті байланыстарды дамытуға, тату көршілік қатынастарды, достық пен өзара түсіністікті нығайтуға елеулі үлес қосатыны дәйектеледі.

Түйін сөздер: көлік-логистикалық инфрақұрылым, Қазақстан Республикасы, Қытай, Еуропа, Каспий теңізі, халықаралық көлік дәліздері, мультимодальды көлік-логистикалық орталықтары.

A. Alipbayev, S. Jakubayeva*

Al-Farabi Kazakh National University, Kazakhstan, Almaty
*e-mail: jakubayeva.s@gmail.com

The Geopolitical and Geo-Economic significance of the «Middle Corridor» for Kazakhstan

In the current era of globalization, trade relations between Europe and the East are increasingly strengthening, both in the political and economic spheres of international relations. The importance of cargo transportation as the basis for the economic development of states is increasing. If earlier this connection was carried out on the basis of the Great Silk Road, now it is being revived due to the development of the Trans-Caspian international transport route for the Republic of Kazakhstan, that is, the Middle Corridor. In this regard, the Republic of Kazakhstan, since receiving its first opportunities in international relations as an independent country, has been paying special attention to the development of its logistics infrastructure in the flow of the globalization process. And the recent geopolitical situation brings the Trans-Caspian International transport route linking Kazakhstan with the world to a new level. In other words, the current political crisis in the post-Soviet space has increased the strategic importance of this area. In this regard, the article discusses the achievements and long-term strategic plans of Kazakhstan for the comprehensive development of the Middle Corridor. It is also emphasized that the expansion of the Trans-Caspian international transport route will make a significant contribution to the development of cultural and humanitarian ties between the countries, strengthening good-neighborly relations, friendship and mutual understanding.

Keywords: transport and logistics infrastructure, Republic of Kazakhstan, China, Europe, Caspian Sea, international transport corridors, multimodal transport and logistics centers.

А.Р. Алипбаев, С.Т. Джакубаева*

Казахский национальный университет им. аль-Фараби, Казахстан, г. Алматы

*e-mail: jakubayeva.s@gmail.com

Геополитическое и геоэкономическое значение «Среднего коридора» для Казахстана

В нынешнюю эпоху глобализации торговые отношения между Европой и Востоком все сильнее укрепляются, как в политической, так и в экономической сферах международных отношений. Возрастает значение грузоперевозок как основы экономического развития государств. Если раньше эта связь осуществлялась на базе Великого Шелкового пути, то теперь она возрождается за счет развития Транскаспийского международного транспортного маршрута для Республики Казахстан, то есть Среднего коридора. В этой связи Республики Казахстан с момента получения первых возможностей в международных отношениях как независимая страна уделяет особое внимание развитию своей логистической инфраструктуры в потоке процесса глобализации. А недавняя геополитическая ситуация выводит Транскаспийский международный транспортный маршрут, связывающий Казахстан с миром, на новый уровень. То есть нынешний политический кризис на постсоветском пространстве повысил стратегическую значимость этого направления. В этой связи в представленной статье рассматриваются достижения и перспективные стратегические планы Казахстана по всестороннему развитию Среднего коридора. Также подчеркивается, что расширение Транскаспийского международного транспортного маршрута внесет значительный вклад в развитие культурно-гуманитарных связей между странами, укрепление добрососедских отношений, дружбы и взаимопонимания.

Ключевые слова: транспортно-логистическая инфраструктура, Республика Казахстан, Китай, Европа, Каспийское море, международные транспортные коридоры, мультимодальные транспортно-логистические центры.

Кіріспе

Қазіргі кезеңдегі құрылықта болып жатқан геосаяси өзгерістер аясында да еліміз Азиядан Еуропаға тауарларды жеткізудің жаңа бағыттарын белсенді түрде жетілдіре түсуде. Осы орайда Қазақстан Республикасы Президенті Қ.-Ж. Тоқаев халықаралық алаңда Қытай, Қазақстан, Әзірбайжан, Грузия және Еуропа елдері, сондай-ақ Каспий және Қара теңіздері арқылы өтетін Транскаспий халықаралық көлік бағытын (ТХКБ) ұсынған еді.

Ғылыми айналымда, саяси ортада Транскаспий халықаралық көлік бағытын «Орта дәліз» деп те атап жатады. Бұл жоба Қытайдың Ұлы Жібек жолын қайта түлету мақсатында басталған «Бір белдеу, бір жол» бастамасымен тығыз үйлесім тапқан болатын. «Орта дәліз» Қытай үшін қаншалықты қажет болса, Қазақстан мен Орталық Азия мемлекеттері үшін де зор геосаяси және геоэкономикалық мәнге ие бағыт болып табылады.

«Орта дәліз» атауын жартылай ресми десек те болады, өйткені бұл атау қытайлық деректерде де (中间走廊), басқа тілдерде де, сондай-ақ соңғы кездерде ағылшындық деректерде де (Middle Corridor) кездесуде. Дегенмен де, Транскаспий халықаралық көлік бағыты деген ресми

атауы ағылшын тілді құжаттарда жиі қолданыста (Trans-Caspian International Transport Rout).

Әрине кез-келген көлік дәлізінің дамуын бағалау үшін оның не екенін, жеке бөлінген жүйе ретінде және бұл жүйенің ел саясатында, экономикасында қандай рөл атқаратынын түсіну қажет. Сондықтан да жүк тасымалдау дәлізінің мәнін ашу мақсатында «көлік жүйесі», «көлік инфрақұрылымы» және «көлік нысаны» сияқты ұғымдарды біріктіре отырып, әрбір буын тізбектің құрамдас бөлігі екенін көрсету де маңызды болып табылады. Яғни құрылымдық көлік нысаны өзара байланысты көлік нысандарының, кәсіпорындардың, тораптар мен хабтардың, терминалдар мен кемежайлардың және т.б. техникалық кешені арқылы тиімді көлік қызметі мен оның тетіктерінің жұмысының жүзеге асуын қамтамасыз ететін көлік инфрақұрылымының бірлігі болып табылады. Осының барлығы жинала келе көлік жүйесін құрайтындығы белгілі. Көлік дәліздері мен көлік инфрақұрылымы – қарқынды экономикалық дамуды қамтамасыз ету мақсатында таңдалған ұйымдастыру мүмкіндіктерінің бірі.

Нысандардың бір-бірінен тұрақты қашықтығы және олардың арасындағы көліктің тұрақты айналымы кезінде көлік жүйесінің (инфрақұрылымының) құрамдас бөліктері оларды көлік дә-

ліздері сияқты жеке жүйенің үйлесімді бірлігіне бөлуді талап етеді. Жалпы дәлізді басқару өте күрделі және көп деңгейлі міндет екені хақ. Соған орай дәлізді басқарудың әртүрлі шараларының үйлесімі оның толыққанды жұмыс істеуіне және оның жұмыс істеу мақсаттарына қызмет етуге бағытталған. Осы міндетті жүзеге асыру мақсатында мемлекеттік және жеке секторлардың мүдделі қатысуымен көп қырлы және еларалық реттеу мен басқару негізге алынады.

Орта дәлізді жеке нысан ретінде қарастыра отырып, оның жеке дәліз болып бөлінуіне «Еуропа-Кавказ-Азия көлік дәлізі» (ағылш. Transport corridor Europe-Caucasus- Asia (TRACECA) бағдарламасы түрткі болғанын атап өткен жөн. «Орта дәліз» тарихы 2013 жылдың қарашасында Астанада өткен «Жаңа Жібек жолы» II Халықаралық көлік-логистикалық бизнес форумының аясында «Қазақстан Ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы, «Әзірбайжан темір жолдары» жабық акционерлік қоғамы, «Грузия темір жолдары» акционерлік қоғамы өкілдері арасында Транскаспий халықаралық көлік бағытын дамыту бойынша үйлестіру комитетін құру жөніндегі келісімге келуден бастау алады.

2016 жылдың желтоқсанында «Транскаспий халықаралық көлік бағыты» Халықаралық қауымдастығы құрылып, 2017 жылдан өз жұмысын бастаған еді. Басты мақсат Шығыс пен Батыс арасындағы жүк тасымалының ауқымын арттыру, балама бағытты дамыту болатын. Орта дәлізді дамыту түрік мемлекеттерінің де негізгі мүдделеріне сай келеді, өйткені бұл дәліз өңірдің энергия көздері мен тауарларын Еуропа құрлығына жеткізудің сенімді бағыттарының бірі болып табылады. Сонымен бірге, бұл дәліз Қытай мен Қазақстаннан еуропалық құрылыққа жеткізетін ең қысқа жол. Бұл өз кезегінде Еуропа елдерінің энергетикалық қауіпсіздігін қамтамасыз етуде маңызды рөл атқаруда. Орта дәліздің құрылықтық телімінің көп бөлігі Қазақстан арқылы өтетіндігінде. Сондықтан да Қазақстан үшін Транскаспий халықаралық көлік бағытының стратегиялық маңызы аса зор.

Осы орайда ел үкіметі Транскаспий халықаралық көлік бағытының дамуына ерекше мән бере отырып, барлық бастамаларға өзіндік қолдау көрсетуде. Транскаспий халықаралық көлік бағытының дамуын үш бағытта жетілдіру белгіленген. Бірінші бағыт – ол осы бағыттағы теміржол әкімшіліктерімен ынтымақтастық. Екіншісі

– инфрақұрылымды дамыту. Үшіншісі – шетелдік серіктестермен ынтымақтастық.

Бірінші бағыт Әзірбайжан мен Грузия теміржол әкімшіліктерімен бірлесіп құрған Транскаспий халықаралық көлік бағыты қауымдастығы шеңберінде жүзеге асырылады. Сонымен қатар Халықаралық Транскаспий Көлік Консорциумы құрылған болатын. Консорциум логистикалық өнімдерді әзірлеумен, тұтынушыларды іздеумен, жүк ағындарын тартумен, сондай-ақ шетелдік әріптестермен ынтымақтастықты жолға қоюмен айналысады. Ал тасымалдарды тәулік сайын бақылау бірыңғай виртуалды диспетчерлік орталық арқылы жүзеге асырылады.

2023 жылы 26 қазанда Тбилиси қаласында Қазақстан, Әзірбайжан және Грузия теміржол әкімшіліктері Транскаспий халықаралық көлік бағыты логистикалық байланыстарын дамыту үшін бірлескен кәсіпорын құру жөніндегі негізгі құжаттарына қол қойған еді. Бұл «бір терезе» қағидаты бойынша қызмет көрсету және жеткізудің кепілдендірілген мерзімдері мен құнын қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. Транскаспий халықаралық көлік бағытының өткізу қабілетін арттыру үшін барлық қатысушы елдердің қатысуымен инфрақұрылымды дамыту бойынша нақтылы шаралар келісілген. Соның нәтижесінде бүгінгі күні бұл шаралар Транскаспий халықаралық көлік бағытындағы осал жерлерді айқындап, жетілдіру әрекеттерін жасауда.

Екінші бағыт – Транскаспий халықаралық көлік бағытының негізгі буындары: Каспий теңізіне шығатын Ақтау және Құрық кемежайларының инфрақұрылымын дамыту мәселесі. Сондай-ақ Транскаспий халықаралық көлік бағытының бір бөлігі болып табылатын Алматы торабының жүктемесін азайту үшін «Достық – Мойынты» аралығындағы және Алматыны айналып өтетін «Жетіген – Қазыбек бек» теміржол желісінде екінші тармағын салу жұмыстары басталды. Алға қойған мақсаттар дер кезінде жүзеге асырылса, елдің оңтүстік-шығыс бөлігінің жүк тасымалын өткізу мүмкіндігі бірнеше есеге артатындығы сөзсіз.

Үшінші бағыт – шетелдік серіктестермен ынтымақтастық мәселесі бойынша Қазақстан нарығына ірі әлемдік компанияларды тарта отырып, олардың тәжірибесі мен технологияларына қол жеткізуді қамтамасыз ету. Соның негізінде көлік тасымалының шеңберін кеңейту, еліміздің көлік дәліздерін әлемдік хабтармен

біріктіруге ұмтылу. Бұл ретте ҚТЖ (Қазақстан Темір Жолы) компаниясы әлемде дамыған контейнерлік терминалдардың бірі – сингапурлық PSA International (Port of Singapore Authority International) компаниясымен бірлескен кәсіпорын құрған болатын.

Орталық Азия мемлекеттері басшыларының V Консультативтік кездесуінде Қ.Ж. Тоқаев елдердің көлік-логистикалық әлеуетін толыққанды іске асыру мәселесіне тоқтала келіп, бұл сала – аймақтың қарқынды дамуы үшін шын мәнінде аса маңызды бағыты болатындығына сенімділігін білдірген болатын. «Біз әлемде жаңа экономикалық жағрапияның қалыптасып жатқанына куә болып отырмыз. Қытай, Еуропа, Ресей, Таяу Шығыс бағыттарындағы сауда-саттық ауқымы ұлғаяды деген болжам бар. Орталық Азия Солтүстік пен Оңтүстікті, Батыс пен Шығысты байланыстыратын жаһандық жолдардың торабында орналасқан. Бұл – аймақтың келешегіне кең жол ашатын елеулі артықшылығымыз», – деген еді Тоқаев (Sputnik, 2023).

Ал енді соңғы кездері орын алған ресей-украиндық саяси дағдарыстың салдары Транскаспий халықаралық көлік бағытына ерекше жүктеме арттыруда. Өйткені Дүниежүзілік сауда ұйымының Хатшылығы да Украинадағы соғыстың жаһандық сауда мен дамуға қатты әсер етіп жатқандығын мәлімдеген еді. Еуропа, ресейлік және украиндық экономикалық экспорттың негізгі бағыты болғандықтан, соғыстың кесірінен астық пен басқа да азық-түлік тауарларын жеткізу көлемінің қысқаруы, кедей аймақтардағы бағаның өсуі мен азық-түлік қауіпсіздігіне теріс әсерін тигізіп отырғандығын жариялаған болатын (www.wto.org, 2022). Осы орайда Біріккен Ұлттар ұйымы да Украинадағы соғыс жаһандық логистикадағы үздіксіз үзілістерді күшейтіп, жеткізу тізбегінің кідірісіне және кемежайлардың шамадан тыс жүктелуіне әкелері сөзсіз деп өз алаңдаушылығын білдірген еді (United Nations, 2022). Шын мәнінде де, Ресейдің Украинаға жасаған басқыншылығы Қытай-Еуропа бағытындағы көлік тасымалына орасан зор кедергі келтіріп, тарифтердің де күрт өсуіне әкелуде. Аймақтағы осындай саяси күрделі сәтте Орта дәліздің геосаяси және геоэкономикалық мәні арта түсті, тек дәліз бойындағы елдер осы мүмкіндіктерді өз елдерінің экономикалық дамуында ұтымды пайдаланып қалуға талпынуы керек.

Теориялық-әдістемелік негізі

Қазіргі кезеңде бұқаралық ақпарат құралдарында (БАҚ), әсіресе интернет желісінде саяси-экономикалық мәліметтер мен ақпараттар тобы қалыптасуда. Мақаланы дайындау барысында интернет желісінен алынған ақпараттар тікелей саяси-экономикалық үрдістерге қатысушылардың мәлімдемелері мен сұхбаттары, келісімдері мен пікірлері. Ал басты назардың мемлекеттік тілдегі басылымдарға аударылу себебі, ел ішіндегі саяси-экономикалық үрдіс жайлы жедел хабарлауында және бүкіл іс-әрекеттерді ішкі жағынан көріп, елдің дамуына деген жанашырлық тұрғысынан сараптама жасауымен құнды деп есептелінеді. Мәселені зерделеу барысында мақалада қоғамдық-саяси белсенділікті зерттеу әдістері қолданылды. Яғни мақалада қарастырылған мәселеге қатысты жүргізілген ғылыми зерттеудің әдіснамалық негізін – жүйелік талдаудың салыстырмалы, институционалды, құрылымдық-функционалды және логикалық-гносеологиялық әдістері құрады. Бұқаралық ақпарат құралдарында қазіргі құрылықта болып жатқан геосаяси өзгерістер аясында Транскаспий халықаралық көлік бағытының дамуын сипаттайтын ақпараттарды зерделеу барысында статистикалық, саяси-құқықтық және әртүрлі сараптамалық бағалау технологиялары кеңінен қолданылды.

Орта дәліздің Қазақстан үшін геосаяси және геоэкономикалық мәнін ашу мақсатында БАҚ жарияланымдарындағы мүдделік ұстанымдарды жан-жақты қарастыруға мүмкіндік туғызған аналитикалық тәсілді атап өтуге болады. Қарастырылып отырылған мәселелерді ғылыми тұрғыдан сараптау дәйектемелері тиімді таңдау теориясына негізделді. Осы орайда қолданылған теориялық әдістемелердің түпкі өзегі – мәселелік-бағдарлы көзқарас болып табылады. Мәселені жан-жақты қарастыру барысында халықаралық көлік дәліздерінің әлемдік экономикалық дамудағы алатын орны мен мемлекеттер арасындағы қарым-қатынастардағы мәні мен ролін, ықпалы мен мультимодальды көлік логистикалық орталықтарының даму қарқынын, олардың мемлекетаралық қарым-қатынастарға, табиғи ортаға әсері мен көлік тасымалдау инфрақұрылымының жандануына ықпалын жан-жақты талдауға аналитикалық тәсілдің көмегі зор болды.

Сонымен бірге бүгінгі күні Қазақстанның шекаралас мемлекеттерімен ынтымақтастығын нығайтуда Орта дәліздің тиімділігі мен қауіпсіздігін, жағымды және жағымсыз жақтарын салыстырмайынша, олардың толыққанды білу және бағалау оңай емес. Сондықтан да мәселені теоретикалық және әдістемелік тұрғыдан зерттеуде бірқатар саяси сарапшылардың да пікіріне салыстырмалы сараптама жасау орын алды. Осындай ой түйіндеудің негізінде Орта дәліздің Қазақстан үшін құндылығын айқындау, оның геосаяси астарын ашу, ел үшін қажетті тұжырымдама жасауға мүмкіндік берді. Салыстырмалы сараптама халықаралық көлік дәліздерін мемлекет үшін маңыздылығына шолу жасай отырып, мультимодальды көлік-логистикалық орталықтарының жағымды жақтары мен жағымсыз тұстарын айқындауда басқа да көлік тасымалдау инфрақұрылымын қарастыра кетумен дәйектелді. Жалпы мәселені ғылыми тұрғыдан ашуда логикалық әдістер: талдау, синтез, дедукция, индукция, аналогияға жүгінсек, әлеуметтану әдістерінен: бақылау, нормативтік құқықтық құжаттар мен БАҚ мағлұматтарына қатысты контент-талдау қолданылды. Сонымен бірге Орта дәліздің даму тарихындағы өзекті мәселелерге де сараптама жасауда тарихи әдістеме негізге алынды. Мақаланың өзегі болып табылатын негізінен Орта дәліздің Қазақстан үшін жанжақты тиімділігін зерттеудің әдістемелік негізі ретінде жүйелі сараптау әдісі пайдаланылды.

Пікірсарап

Қазақстан Республикасы үшін аса зор стратегиялық мәнге ие Орта дәліздің тұрақты даму мүмкіндіктеріне бірқатар саяси-экономикалық, техникалық, табиғи себептер де өзіндік ықпалын тигізуде. Осы орайда кейбір сарапшылардың пікірін саралайтын болсақ, олардың да Орта дәлізге қатысты көзқарастары әр алуан. Сонымен бірге Батыс елдерінің Ресейді тежеу мақсатында енгізіп отырған санкциялары Қытай мен Еуропа арасындағы екіжақты сауда ағындарының баяулауына немесе тіпті тоқтауына әкелуі де ықтимал. Өйткені Мәскеудің өзі Батысқа қатысты қарсы қадам ретінде транзиттік жүк тасымалдарын толық тоқтатуды да ұйымдастыруы мүмкін деген күдікте ұялаған еді. Мұндай пікірдің туындауы Еуропалық Одаққа бағытталған барлық теміржол жүк тасымалының елу пайызы Ресей

мен Беларусь арқылы жүзеге асырылып келді (Whelan, 2023).

Ресей Федерациясының Украина еліне қарсы жасап жатқан басқыншылығының салдарына байланысты Р. Б. Сүлейменов атындағы Шығыстану институтының жетекші ғылыми қызметкері Е. Байдаров Батыс елдері тарапынан экономикалық санкциялардың салынуы, «Бір белдеу, бір жол» бастамасының бөлігі болып табылатын және Ресей-Беларусь арқылы өтетін Қытай-Қазақстан теміржол дәлізіне белгілі бір қиындықтарды туындатқанын алға тартады. Дей тұрғанмен, сарапшы «ондаған жылдардан бері Еуропалық Одақ пен Қытай арасын жалғайтын негізгі дәліз қызметін атқарған ресейлік бағыт санкциялық қиыншылықтарға тап болды. Мәскеуге қарсы енгізілген санкциялар Бейжінді Қытай экономикасына нұқсан келуіне аландауға мәжбүрлейді. Бұл өз кезегінде, баламалы сауда дәліздері үшін жағдай жасайды», – деп жазады (Байдаров, 2022).

Әрине, балама сауда дәлізі ретінде Орта дәліздің маңыздылығы арта түсуде. Қазіргі геосаяси жағдайда Орта дәлізге деген қажеттілік нығайып отыр. Өйткені Қытай мемлекеті Еуропаға тауар тасымалын ұлғайтуы үшін Орта дәліздің мүмкіндіктерін арттыруға өте мүдделі. Сол ретте Орталық Азия мемлекеттері арқылы көлік тасымалын жандандыруда ең бастысы бұл бағыттың Ресейді айналып өтуінде. Бұл да халықаралық қатынастардың заңдылықтарының бірі десе болады, яғни Ресейдің Украинаға жасап отырған басқыншылығы – егеменді елдің аумақтық тұтастығын бұзып, шекаралық мызғымастығына нұқсан келтіруде. Яғни ресейлік іс-әрекеттердің халықаралық қатынастарда қалыптасқан негізгі қағидаға қайшы келуінде. Украинадағы әскери іс-әрекеттердің кесірінен ресейлік аумақ арқылы Еуропаға және Еуропадан тауар тасымалдаудың мүмкіндігі шектелді.

Осы соғысқа қатысты санкциялар қаупінің екінші толқынына байланысты және қаржылық тәуекелдердің арта түсуіне орай Солтүстік бағыт арқылы контейнерлік тасымалдаудың бір бөлігі Орта дәлізге ауыса бастады. Сонымен бірге Орталық Азия мен Оңтүстік Кавказ аймақтары арасындағы сауданың даму екіні арта түсті. Еуропа Одағы елдерінен Орталық Азия елдеріне соңғы кездері тауар тасымалының көлемінің ұлғайғаны байқалады. Оған Транскаспий халықаралық көлік бағыты арқылы 2023 жылдың қаң-

тар-тамыз айларында тауар тасымалдау көлемі 1,7 миллион тоннаға жетуі, 2022 жылмен салыстырғанда 85,3 пайызға артқандығы дәлел бола алады (Әлімов, 2024). Бұл осы бағыттың геоэкономикалық мәнінің артқандығын дәйектейді. Сонымен бірге басқыншы елдің экономикасын дамытуға мүмкіндік бермеу арқылы басқыншылық райынан қайтуға мәжбүрлеу деп түсінген дұрыс.

Осы мәселеде Е. Байдаров: «Украинадағы соғыс пен ресейлік басқыншылық жаңа бағыттардағы жаһандық жүк ағымын жаңа деңгейге көтеруде. Қауіп-қатер жағдайымен, тәуекелдер мен соғыстың Қытай, Қазақстан және Орталық Азия экономикаларына әсері кезінде бұл дағдарыс кезеңін пайдаға асыруды ұлғайту керек. Қалыптасқан жағдайда Транскаспий көлік дәлізі сұранысқа өте ие. Қазақстан үшін, Әзірбайжан, Грузия және Түркия арқылы Еуропамен сауда-саттық жүргізуге жақсы мүмкіндіктер бар. Транскаспий халықаралық көлік дәлізінің әлеуеті өте үлкен. Бұл бағыттағы жүк ағымы Ресейге қарсы сауда-экономикалық санкциялардың кезінде күрт өсті», – деп Орта дәліздің мәнін аша түседі (Baidarov, 2022).

Ресей аумағына кірмей, Қытайдан Еуропаға Орта дәліз арқылы жүк тасымалдау мүмкіндігінің тиімділігі жайлы әзірбайжандық журналист С.Мамедов: «Еуропадан Азияға Суэц каналы немесе Африка аумағы арқылы жүк тасымалдау 40-60 күнге созылса, Қытайдан Еуропаға тауар Солтүстік дәліз арқылы 30 күнде тасымалданады. Ал Орта дәліздің негізгі бөлігі – Баку-Тбилиси-Карс теміржолымен Азиядан Түркияға Оңтүстік Кавказ арқылы жүк небәрі 15 күнде жеткізіледі» – деп жазады (Alimova, 2024). Яғни жолға кететін уақыттың азаюы тауар айналымының артуымен бірге, өте қажетті тауарды уақытылы жеткізу мүмкіндігін қамтамасыз етеді. Орта дәліздің бойындағы негізгі елдер – Қытай, Қазақстан, Әзірбайжан, Грузия мен Түркия бұл бағытқа қызығушылық артып жатқан геосаяси жағдайда осы сәтті ұтымды пайдаланып қалуға асығуда. Украинадағы соғыс салдарынан қазақстандық мұнайдың құбыр арқылы тасымалдануы қиындай түскені белгілі. Осы мәселеде жаңа мүмкіндіктер іздестіріліп, 2023 жылы Орта дәліз арқылы алғаш рет қазақстандық мұнай тасымалдана бастады.

Жалпы Орта дәлізді игеру барысында Қазақстан мемлекетінің алатын орны мен ролі де

ерекше. Ол өзіндік артықшылықтарға да ие десе болады. Бұл бағытты еңсеруде Бейжің маңызды рөлді Қазақстанға артуда. 2022 жылдың 24 маусымында Қазақстан Президенті Қ.-Ж. Тоқаев Қытай басшысы Си Цзиньпиннің шақыруымен «БРИКС+» форматындағы жаһандық даму бойынша жоғары деңгейлі Диалогқа қашықтықтан қатысқан еді. Өз сөзінде Қ.Ж. Тоқаев Қазақстан Шығыс пен Батыс және Оңтүстік пен Солтүстік арасында пайдалы аралық нарық ролін атқара алатынымызды айрықша атай отырып, «Келешекте бізге ашық, әділ, өзара байланыстағы және берік жаһандық экономиканы сақтау қажет. Бұл жерде мен өзара қатынас пен дамудың жаңа дәуірін ашатын «Бір белдеу, бір жол» бастамасының зор әлеуетін көріп отырмын», – деген еді (Akorda, 2022). Шын мәнінде де Қазақстан мемлекетаралық жүк тасымалының мүмкіндігін арттыру бағытында, яғни еліміздің халықаралық маңызға ие көлік-логистикалық торапқа айналу үшін бар мүмкіндікті пайдалануда. Соның бірі Транскаспий халықаралық көлік дәлізін өз аумағымыз арқылы жалғастыра отырып, еуропалық мемлекеттермен тығыз қарым-қатынастарымызды нығайта түсудеміз. Оған Қазақстан мен Мажарстан арасындағы екіжақты ынтымақтастық та дәлел.

Транскаспий халықаралық көлік бағытының жалғасы ретінде Мажарстан да Еуропаның басқа елдеріне тауар тасымалын нығайтудың нәтижесінде тиімді табыстарға жете алатындығы жайлы 2023 жылдың 2 қарашасында Астана қаласында Мажарстан Премьер-министрі Виктор Орбанмен кездесу сәтінде Қазақстан Президенті Қасым-Жомарт Тоқаев та атап өткен болатын. Қ.-Ж. Тоқаев екіжақты сауданы ұлғайтуға және инвестициялық ынтымақтастықты дамытуға баса назар аудара келіп, «Қазір біздің еліміз Мажарстанға шамамен 700 миллион доллар тұратын 95 тауар түрін жеткізе алады. Энергетика, металлургия, мұнай химиясы, машина жасау, ауыл шаруашылығы және құрылыс салаларында өнімдерді экспорттауға мүмкіндік бар», – деген еді (Akorda, 2023).

Сондай-ақ, Қазақстан Республикасы үшін Орта дәліздің геоэкономикалық маңыздылығын Қ.-Ж. Тоқаев 2023 жылдың 20 маусымында елордада өткен қазақ-неміс бизнес форумында да көтерген болатын. «Қазіргі жаңа геосаяси жағдайда Орта дәліздің маңызы арта түсті. Бұл – Орталық және Шығыс Азиядан Еуропаға жүк

тасымалдаудың ең қысқа әрі тұрақты бағыты. 2022 жылдан бастап Каспий дәлізі арқылы Еуропалық Одақтың мүше елдеріне тасымалданатын жүк көлемі екі есеге артты. Шығыс пен Батыс арасындағы ұлғайып келе жатқан сауда көлеміне қолдау көрсету үшін біз инфрақұрылымды жаңарту және кедергілерді жою жұмыстарын жүргізіп жатырмыз. Біз қазақстандық кемежайлардың өткізу мүмкіндігін 30 миллион тоннаға дейін арттыруды көздеп отырмыз. Біз Еуропалық Одақтың «Жаһандық қақпа» бастамасы мен біздің ұлттық деңгейдегі күш-жігеріміздің синергиясына сенеміз. Біздің ресурстарымыздан бөлек, нақты жобалар ЕҚДБ, ЕИБ және KfW неміс даму банкі арқылы да қаржыландырылуы мүмкін», – деп дәйектеген еді Президент (Forbes, 2023). Яғни бұл бағдар Қытайды, Орталық Азияны және Еуропаны байланыстыратын «Бір белдеу, бір жол» бастамасының құрылықтағы көпіріне айналуға десе де болады.

Ұлы Жібек жолын бүгінгі жаһандану заманына сай қайта жандандыруда «Бір белдеу, бір жол» бастамасы тың серпін беруде. Сондай-ақ саяси алаңда орын алып отырған қазіргі геосаяси жағдай да бұл халықаралық жобаның жаңа мүмкіндіктерін аша түсуде,

2023 жылдың 18 қазанында Бейжіңде (Қытай) өткен «Бір белдеу, бір жол» халықаралық ынтымақтастығының III форумында да Қ.-Ж. Тоқаев Транскаспий халықаралық көлік бағытының ерекше рөліне назар аударған болатын. «Осы жобаға қатысушы мемлекеттердің бастамалары арқасында Азия, Еуропа және Африканың 150-ден астам елі тарам-тарам теміржолдар желісі, жоғары жылдамдықты күре жолдар және теңіз жолдары арқылы байланыс жасап отыр. Бұл жоба әлем экономикасының жылдам құбылып тұрған жағдайында қазіргі заманның аса күрделі сын-қатерлеріне тиімді төтеп бере алатын және мемлекеттеріміз үшін жалпыға ортақ игілікке айналды. Бүгінде Қытайдан Еуропаға жасалатын жерүсті көлік тасымалының 85 пайызға жуығы Қазақстан аумағы арқылы өтеді. Көлік тасымалдау саласының дамуына баса мән бере отырып, соңғы 15 жылда біз осы мақсаттарға 35 миллиард доллардан астам қаражат бөлдік. Ляньюньгандағы қазақ-қытай логистикалық орталығы, «Қорғас» құрғақ порты, Батыс Еуропа – Батыс Қытай транзиттік магистралі, Қытайдан Иранға баратын теміржол дәлізі сияқты ірі инфрақұрылымдық жобалар іске қосылды. Біз

мұнымен тоқтап қалмаймыз», – деді мемлекет басшысы (Zhumabekuly, 2023).

Сонымен қатар мемлекет басшысы аталған бастаманың елдер арасындағы мәдени-ізгілікті байланыстарды дамытуға, тату көршілік қатынастарды, достық пен өзара түсіністікті нығайтуға елеулі үлес қосатынына да тоқталып өткен еді. Үш жылда 1300-дей шақырым жаңа темір жол салу, Қытаймен қарым-қатынастарды кеңейту мақсатында үшінші теміржол өткелін ашу, «Бақты» және «Қалжат» жаңа құрғақ порттарының құрылысына қатысты жоспарын да ортаға салған болатын. Қазақстанның осындай ірі жобалары Қытайдың жаһандық бастамаларымен ұштасатындығын анық көрсетеді.

Осы мақсаттарды дәйектей келе және әрі қарай ынтымақтастықты нығайта түсу үшін Қазақстан Президенті: «Күш-жігерімізді тиімдірек үйлестіру үшін ірі стратегиялық порттардың, логистикалық орталықтардың және пошта хабтарының серіктестік жілісін құруды ұсынамын. Сонымен қатар кемелер мен контейнерлердің бірлескен өндірісін жолға қоюға мүдделіміз. Қазақстан жолаушылар мен жүктерді тұрақты тасымалдау ісін қамтамасыз ете отырып, әлемнің жетекші әуе компаниялары үшін сенімді әуе көпірі және ыңғайлы айлақ болуға дайын», деп мәлімдеген болатын (Bakhyt, 2023).

Сондай-ақ, мемлекет басшысының пікірінше, жаңа жаһандық жоба саналатын «Сандық Жібек жолы» бастамасы аясындағы серіктестік те мол мүмкіндіктерге жол ашады. Сандық және зияткерлік ықпалдастықтың жаңа үлгісін құру Қазақстандық экономиканың инновациялық тұрғыдан дамуына елеулі үлес қосары сөзсіз. Осы ретте 2023 жылы 24 ақпанда ҚР Премьер-Министрі Ә. Смайылов Жетісу өңірінің көлік-логистикалық және агроөнеркәсіптік әлеуетін дамыту барысымен танысу кезінде, қабылданып жатқан шаралар мен қалыптасып отырған сыртқы экономикалық ахуалдың нәтижесінде Қазақстан Азия мен Еуропа арасындағы маңызды құрлық дәлізіне және әлемдік маңызы бар көлік-тасымалы тораптарының біріне айналатынын атап өткен еді. Шын мәнінде де, бұл өңірде көлік тасымалы әлеуетін дамыту үшін барлық қажетті ресурстар бар. Өйткені «Достық» және «Нұр жолы» халықаралық өткізу өткелдері, «Достық» және «Алтынкөл» шекаралық теміржол стансалары орналасқаны, халықаралық көлік тасымалы бағыттары өтетіндігі белгілі. Тек, өңірдің

барлық мүмкіндіктерін көлік-логистикалық салаға тиімді тарту мүмкіндігін қамтамасыз ету керек. Осы бағытта жасалынып жатқан жұмыстар жайлы Ә.Смайылов: «Достық» стансасында көпфункционалды жүк тасымалдау терминалы салынды. Жалпы жүк айналымы жылына 1 млн тоннадан астам, инвестиция сомасы 3 млрд теңгені құрайтын қойма қуатын енгізу жоспарланған. Сонымен бірге 500-1000 бірлікке арналған еурофур жеке паркін қалыптастыру жоспарланды. Бастапқы кезеңде мұнда инвестициялардың жалпы көлемі 5 млрд теңгеден асады», – деп мәлімдеген болатын (www.kt.kz, 2023). Жалпы көлік саласында заманауи инфрақұрылымды құру үшін қазақстандық билік ірі серіктестерді тартынын бұған дейін де айтып келген еді.

Бұдан бөлек, Қазақстан аумағында жүк тасымалының ұдайы өсіп келе жатқан көлемін қамтамасыз ету үшін инфрақұрылымды жетілдіру шаралары жүзеге асырылуда. Соның бірі Ақтау теңіз кемежайында Каспий «контейнерлік хабы» құрылып жатыр. Құрық кемежайында қазақстандық «Саржа» көпфункционалды терминалының құрылысы басталған еді. Сонымен қатар Транскаспий бағыттарын дамыту үшін Каспий теңізінде отандық кеме жасау өндірісін құру жоспарланған. Алматы облысында сауда-логистикалық хаб салу жобасы іске қосылды. Алматыны айналып өтетін «Жетіген – Қазыбек бек» теміржол желісі де жүктерді жеткізуді жеделдетеді. 2023 жылдың қараша айында Өзбекстан бағытындағы экспорттық тасымалдарды ұлғайтатын Дарбаза – Мақтаарал теміржол желісінің құрылысы іске қосылды. Көлік-логистикалық салада жүзеге асып жатқан іс шаралардың нәтижесін екі ел арасындағы қарым-қатынастардан айқын көруге болады.

2023 жылдың қыркүйегінде Қазақстан мен Қытай арасындағы теміржол тасымалының көлемі 2022 жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда 24 пайызға ұлғайып, 2,4 млн тоннаға жетті деп хабарлайды «Самұрық Қазына» баспасөз қызметі. Қытайға экспорт 57 пайызға, 1,2 млн тоннаға дейін өскен. Атап айтқанда, астық жүктерінің экспорты 125 пайызға жеткен (Forbes, 2023). Ал 2023 жылдың қаңтар-қазан айларының қорытындысына назар аударатын болсақ, Қазақстан Республикасы мен Қытай темір жолдары арасында жүктерді тасымалдау көлемі 2022 жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда 22 пайызға өсіп, рекордтық көрсеткішке 23,6

млн тоннаға жетті деп хабарлайды Қазақстан темір Жолы ұлттық компаниясының баспасөз қызметі (Sputnik, 2023). Мәселен, «ҚТЖ – Жүк тасымалы» және «Үрімші темір жолы» компаниялары өкілдерінің бейне конференциясында айтылғандай, 2023 жылдың 10 айында Қытайдан жүктерді қабылдау 8 пайызға, 9,1 млн тоннаға дейін, «Достық – Алашанькоу» өткелі арқылы жылдың 10 айында жүктерді Қытайға жөнелту 32 пайызға, 14,5 млн тоннаға дейін ұлғайған. «Алтынкөл» стансасы бойынша жүктерді тапсыру 53 пайызға, 4,8 млн тоннаға дейін, ал қабылдау 14 пайызға, 5,4 млн тоннаға дейін өскен (Sknews, 2023). Жалпы 2023 жылдың қорытындысы бойынша Қазақстан мен Қытай темір жолдары арасында жүк тасымалдаудың көлемі 28 млн тоннаға жетті. Бұл көрсеткіш екі ел арасында теміржол байланысы ашылған сәттен бастап ең жоғарғы деңгей болды (Tengrinews, 2023). Қандай өнімдердің экспорты арта түсті десек: астық тасымалы 2 есеге, 2,2 млн тоннаға дейін, ұн өнімдері 3 есеге, 600 мың тоннаға дейін, өсімдік майы – 56 пайызға, 180 мың тоннаға дейін, түсті металдар – 41 пайызға, 500 мың тоннаға дейін, кокс – 4 есеге ұлғайды (Rail-news, 2024).

2024 жылдың қаңтарынан бастап Қытай тарапы Алашанькоу стансасы бойынша астық тасуда жабық вагондар мен контейнерлерде қабылдауды екі есеге ұлғайтуда (www.kt.kz, 2023). Сондай-ақ, қазақстандық экспорттаушылардың өтінішін ескере отырып, өсімдік майлары, металл кендері (шекемтастар, концентраттар), мұнай коксы сияқты жүктерді қабылдау белгіленген.

Екі елдің темір жол әкімшіліктері ынтымақтастықты нығайту шараларын іс жүзінде атқару барысында қазақстандық тарап Мойынты-Достық аумағындағы кең ауқымды жол жұмыстарын, автоматика құралдарын жаңғырту арқылы инфрақұрылымды жетілдіруде. Өз кезегінде қытайлық тарап Цзинхэ-Алашанькоу темір жол аралығын жаңғыртуда. Алашанькоу стансасының бондтық аймағындағы дәнді дақылдар мен өсімдік майларын түсіретін жаңа терминалдар салынған (Rail-news, 2024). Көлік тасымалы әлеуетінің кеңеюі Қытаймен үшінші шекара өткелінің пайда болуымен және жаңа теміржол желілерімен байланысты. Бақты – Аягөз теміржол желісінің іске қосылуы, Қытаймен жүк ағынын екі есеге арттыруға мүмкіндік береді.

Бұл үшін 272 шақырым теміржол салынуы тиіс (Tengrinews, 2023).

2023 жылдың қорытындысы бойынша көлік саласының барлық негізгі индикаторларына қол жеткізіледі. Бұл туралы Қазақстанның Көлік министрі М.Қарабаев: «Ел аумағы арқылы жүк тасымалының көлемі 895 млн тоннаны құрап, өткен жылғы көрсеткіштен 4 пайызға артты. Салаға салынған инвестициялар бір жарым еседен астам өсіп, 2 триллион теңгеге жетті. Жыл көлемінде 10 мың шақырымнан астам автомобиль жолдары жөнделді. Нәтижесінде Талдықорғаннан Өскеменге, Қарағандыдан Алматыға, Ақтөбеден Қандыағаш-Атырау арқылы Астраханға дейінгі жолдармен жүру мүмкіндігі қамтамасыз етілді. Барлық бұған дейін белгіленген жобалар 2024 жылы пайдалануға беріледі және кезең-кезеңімен облыс орталықтарын байланыстыратын жалпы ұзындығы 4700 шақырым болатын жаңа жобалардың құрылысы басталады. Ал Поти кемежайында Транскаспий халықаралық көлік бағытының әлеуетін арттыруға мүмкіндік беретін терминалдың құрылысы басталды. 2023 жылы осы бағыт бойынша 2 млн 757 мың тонна жүк тасымалданды, бұл 64 пайызға артық», – деп жыл соңында мәлімдеген еді (Nasekenova, 2023).

Дегенмен де, қазақстандық экспорт көлеміне назар аударатын болсақ, соңғы кездері төмендеп кеткенін байқауға болады. Осы орайда Экономикалық зерттеулер институтының сарапшысы Е.Серік: «Қазақстан экспорты 2023 жылдың 11 айында 8,5 пайызға азайып, 71,3 млрд долларға дейін төмендеген. Бұл бірінші кезекте мұнай кірістерінің 12,4 пайызға, яғни 38,3 млрд долларға дейін төмендеуімен байланысты. Сондай-ақ, шикізаттық емес тауарлардың экспорты төмендегені хабарланды. Мысалы негізгі металдардың шетелдік сатылымы 9,3 пайызға, яғни 12,4 млрд долларға дейін төмендеген. Ал мұнай өңдеу өнімдерінің экспорты 34,2 пайызға, яғни 1,5 млрд долларға дейін қысқарған. Қазақстанға импорт 2023 жылдың 11 айында 54,6 млрд долларға жеткен. Бұл көрсеткіш 2022 жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда 20,4 пайызға көп. Бұл шетелден елге автомобильдер мен жоғары технологиялық тауарларды жеткізуді ұлғайту арқылы өсіп отыр. 2022 жылға дейін елдің негізгі сауда серіктесі Ресей еді. Оның үлесі жыл сайын 20-24 %-ға дейін жететін. Алайда, 2022 жылғы геосаяси өзгерістер қазір Қазақстанның 2023 жылғы бас сауда серіктесі 22% үлесі бар Қытай

(Ресей үлесі 19%) болып шықты», – деп атап өтті (Oribai, 2024).

Сондай-ақ, өңірдің көптеген қазба байлығы да Қытайға тасымалданады. Мәселен, Қазақстан Қытайға молибден экспортын 2017 жылдан 2020 жылға дейін төрт есе арттырған. Молибденді жел қондырғыларын өндіру үшін қолданылады. 2019 жылы Қазақстан Оңтүстік Африкадан кейінгі Қытайға ең көп хром экспорттаған ел болған (Alimova, 2024). Орта дәліз арқылы жүк тасымалының маңыздылығы күннен күнге арта түсуде. Осы орайда «Қазатомөнеркәсіп» ұлттық атом компаниясы» АҚ басқарма төрағасы М.Ю-суповтың мәліметі бойынша 2023 жылы Транскаспий халықаралық көлік бағыты арқылы тасымалданған уран өнімдерінің үлесі айтарлықтай артқан. Қазақстаннан Батыс елдеріне жөнелтілген уранның 64 пайызы Орта дәліз арқылы тасымалданған (Aibekova, 2024).

Орта дәліз арқылы жүк тасымалының бірнеше есе өсуі Қытай есебінен қамтамасыз етілуінде. Қытайдың негізгі мақсаты Еуропаға жүк тасымалдауды ұлғайтуға бағытталғандығы. Ең алдымен, мәселе Қытай өзіне ыңғайлы контейнерлік тасымалдарды алға қояды, өйткені Орта дәліз осы үшін ұйымдастырылған. Орта дәліз – мультимодальды, өйткені мұнда табиғаттың барлық асулары, яғни құрлық пен қоса теңіз өткелдері де қамтылған. Теңіз жолы өте ұтымды бағыттардың бірі болғанымен, мұнда да жүк тасымалын тиісті деңгейде ұйымдастыра алу өте маңызды. Мәселен, кемежайларда тұрақты фидерлік кемелердің, яғни көлік контейнерлерін тасымалдайтын орташа көлемді жүк кемелерін пайдалану, контейнерлерді үлкен кемелерге ауыстырып тиеу үшін тез жеткізу мүмкіндігін арттырады. Яғни инфрақұрылымның жетіле түсуі, бірқатар ірі қазақстандық компаниялардың шет мемлекеттерге өз өнімдерін көптеп шығаруына қолайлы жағдай туғызуда.

Осы орайда «KTZ-Express» АҚ бас директорының міндетін атқарушы Д. Қожахметов «Қазақстан теміржолшысы» тілшісіне берген сұхбатында: «2023 жылдың тамыз айында Поти/Батуми – Констанца/Бургас бағыты бойынша тұрақты фидерлік кемелердің тасымалын ұлғайту мақсатында Қара теңіз қызметі кеңейтілді. Шаттл-сервистің фидерлік кемелеріне басымдық берілгендіктен, контейнерлерді кемеге небәрі 24 сағат ішінде ауыстырып тиейді. Сонымен қатар Ақтау теңіз солтүстік терминалы салынды.

Бұл терминалда жылына 1 млн тонна астықты ауыстырып тиеуге мүмкіндік беретін ірі астық кешені, сондай-ақ жылына 2 млн тонна негізгі жүктерді ауыстырып тией алатын контейнерлік алаң мен жүк кешені бар. Ең бастысы, терминал жылдың төрт мезгілінде жұмыс істейді», – деп Орта дәлізді дамыту мақсатында 2023 жылы ауқымды жұмыс атқарылғанын атап өткен болатын (Bakesova, 2024).

Таяу арада Әзірбайжанда контейнерлерді ауыстырып тиеуге бағытталған Алят кемежайының екінші кезеңі пайдалануға берілетін болады. Жаңа Алят кемежайы Баку қаласынан 70 шақырымдық жерде, тоғыз жолдың торабында орналасқан десек, қателеспейміз. Инфрақұрылымы да заманға сай жетілдірілген. Өйткені жүк тасымалы оның қатысушы елдеріндегі инфрақұрылымының дамуына тікелей байланысты екендігі сөзсіз.

Иран мен Қытайдың стратегиялық зерттеулерінің жаңа сараптамалық орталығындағы жібек жолы комитетінің хатшысы, ирандық сарапшы В. Раудит: «Әр бағыттың өзіндік ерекшеліктері бар, дегенмен Батыстың қалауы Қытай Африка бағытында Орта дәлізді, яғни Транскаспий халықаралық көлік бағытын таңдаса деп үміттенеді», – дейді (Kondratev, 2023). Бұл саясаттың түп өзегі Қытайдың Шығыстағы жаңа халықаралық тәртіп орнатуға деген ұмтылысының алдын ала отырып, Батыс Еуропа мен АҚШ мүдделеріне сай келетін балама тәртіпті бекіту үміті десе болады. Ең бастысы, Қытай мен Еуропаны Орталық Азия, Каспий теңізі мен Кавказ арқылы жалғастыратын Орта дәліздің өткізу қабілеті мен тиімділігін арттыруға дәліз бойындағы барлық елдер мүдделі екендігі анық.

Қорытынды

Орта дәліз – бұл ең маңызды стратегиялық жоба екендігі ешқандай күмән туғызбайды. Бұл дәліз барлық қатысушы елдер үшін үлкен маңызға ие. Негізгі елдер Қазақстан, Әзірбайжан және Грузия болды және болып қала береді, бұл ретте өңірдің барлық елдері, сондай-ақ Қытай мен Еуропалық Одақ тікелей және жанама бенефициарлар болып табылады. Орта дәліз Азия мен Еуропа арасындағы барлық негізгі бағыттарды толықтырады. Табиғи себептерге байланысты Транскаспий халықаралық көлік бағыты мыса-

лы, жүктің салыстырмалы түрде үлкен көлемі жүретін теңіз жолына балама бола алмайтындығы айқын.

Сонымен бірге, Орта дәлізбен жүк тасымалын жүзеге асруда бірқатар қиыншылықтар да кездеседі. Мысалы, Қырғызстан мен Қазақстан арасындағы шекарадан өтуде кейбір кедергілердің туындауы, соның салдарына жүк көліктері өздерінің біраз уақыттарын жоғалтады; Каспий теңізіндегі кемежайларының әлеуетін толық пайдалана алмауы; Каспий теңізінің таяздануына байланысты экологиялық апаттың туу ықтималы; Армения, Әзірбайжан, Грузия мен Ресей шекараларындағы саяси тұрақсыз жағдай; Украина дағдарысына байланысты Қара теңіздегі ұрыс қимылдары. Бұл Дүниежүзілік банктің жақында жүргізген зертеуінде көрсетілген нақты тізім емес (Asiaplustj, 2023).

Дегенмен де, Орта дәліз – бұл ресейлік Солтүстік жолын айналып өтіп, Қытай мен Еуропа арасында әртараптандырылған жеткізу тізбегін құратын стратегиялық ойлайтын жүк иелері үшін бүгінгі геосаяси жағдайдағы қолайлы нұсқа екендігі сөзсіз. Сонымен қатар, Орта дәліз әлі де өзінің әлеуетін толыққанды ашпағанын атап өткен жөн. Дәліз бойындағы елдер әлі де оны «жетілдіруге» тырысып жатыр. Олардың бұл әрекеттері кейде сәтті, кейбір кезде ойлаған ойдан шықпауда. Өйткені Орта дәліздің өн бойындағы логистиканың тиімділігінің индексі параметрлер кешені бойынша анықталады: кеден жұмысының тиімділігі, инфрақұрылымның сапасы, жөнелтілімдерді ұйымдастырудың қарапайымдылығы, логистикалық қызметтердің сапасы мен жылдамдылығы, жүк тасымалын қадағалау және жүктерді уақтылы жеткізу және т.б. Бүгінгі таңда бұл көрсеткіштердің абсолютті көпшілігін тек логистикалық үдерістерді автоматтандыру және роботтандыру арқылы жақсартуға болады. Олай болса, соңғы жылдардағы Орта дәліз арқылы жүк тасымалының арта түсуі дәл осы бағытта белсенді трансформацияның болғандығының айғағы.

Енді басталған 2024 жылдың бірінші кезектегі міндеттерінің бірі жұмыс уақытын үнемдеу үшін аса өткір үдерістерді автоматтандыру қажеттілігі. Олардың ішінде электронды құжат айналымын жетілдіруді жолға қою керек. Сонымен бірге бүгінгі таңда, сондай-ақ болашақта Орта дәліз қызметін жетілдірудің басты бағыттарының бірі көлік тасымалдау инфрақұрылымының

сандық қызметіне баса назар аудару екендігі сөзсіз. Өйткені қазіргі уақытта сандық қызмет – бүкіл ғаламды қамтыған әлемдік тренд, өрлеу мүмкіндігі. Көлік-логистикалық қызметтер үдерісін оңтайландыру және ашықтықты қамтамасыз ету. Әріптестермен өзара іс-қимыл рәсімдерін жеңілдету жолында электрондық сандық қол қою арқылы шарттар жасасуды кеңейту. Сандық қызметтің екінші бағыты – Қазақстан шеңберінде де, шетелдік әріптестермен де тасымалдау үдерісіне қатысушылар арасында электрондық өзара іс-қимыл құру. Тасымалды ұйымдастыру және қадағалау, контейнерлік тасымалдау бойынша жоспарларды қалыптастыру және келісу толыққанды автоматтандырылу керек. Жүк жіберуші мен қабылдаушы тарап жүктің бүкіл жолын қадағалап отыратындай мүмкіндіктерге ие болуы тиіс.

Дәстүрлі көлік бағыттарымен салыстырғанда Орта дәліздің бірқатар өз артықшылықтары бар екендігі сөзсіз. Ең алдымен, ол Транссібір бағытына қарағанда 2000 шақырымға қысқа және ауа-райы қолайлы аумақтармен өтеді. Сондай-ақ, дәстүрлі теңіз жолымен салыстырғанда, бұл бағытпен жүкті Қытайдан Еуропаға екі апта көлемінде жеткізуге болады. Мәселен, Батыс Қытайдың контейнерлері Қазақстан және Каспий теңізі арқылы Бакуге (Әзірбайжан) алты күнде жеткізілген болатын. Осы дәлізбен Шығыс және Оңтүстік-Шығыс Азиядан жүкті Африка аймағына тасымалдау мүмкіндіктері ашылууда.

Олай болса, осы мүмкіндіктерді Қазақстанда геосаяси және геоэкономикалық тұрғыдан барынша пайдалануға ұмтылууда. Таяуда Президент Жарлығымен Алматы облысында жаңа Алатау қаласы құрылды. Үкімет Alatau Арнайы экономикалық аймағына Алатау қаласының барлық аумағы мен Қонаев қаласының бір бөлігін қосып, 30 мың гектардан 96,5 мың гектарға дейін кеңейтті (Qanatqyzy, 2024). Бұл бастама өз кезегінде жол желілері, инженерлік, әлеуметтік инфрақұрылым нысандарын жетілдіруге, жаңа жұмыс орындарын ашуға, инвестицияларды, технологияларды, қосымша қаржы ағындарын тартуға, кәсіпкерлік белсенділікті дамытуға, салық түсімдерін ұлғайтуға мүмкіндік береді. Яғни нақты атқарылып жатқан бұл шаралар өңірдің инвестициялық тартымдылығы мен экономикалық тұрақтылығын жақсартуға ықпал етері анық.

Жалпы Орта дәліздің Қазақстан үшін маңыздылығы мен тиімділігі орасан зор. Ең алдымен Қазақстанның экономикалық дамуына серпін беретін көлік жүйесін жетілдіру, көлік-логистикалық әлеуетті әртараптандыру мүмкіндіктері ашылды. Осы орайда жаңа көлік бағыттары іске қосылып, даму үстінде. Енді сырт әлеммен тек Ресей арқылы ғана емес, Орта дәліздегі темір жол, теңіз жолы желісімен интеграциялану арқылы еуропалық нарықтармен тікелей жақын араласа бастады. Орта дәліздің негізінде Еуразиялық кеңістіктегі трансшекаралық сауданы жеңілдетуге және коммерциялық тауарлар үшін халықаралық логистикалық дәлізді ұйымдастыру жүзеге асуда.

Осы орайда 2024 жылдың 28 ақпанында Қасым-Жомарт Тоқаев Сиань қаласындағы көлік-логистика орталығын ашудың маңызды екенін атап өтіп, бұл рәсімге телекөпір арқылы қатыса отырып, нысанды іске қосты. Қасым-Жомарт Тоқаев пен Си Цзиньпин Қазақстан мен Қытайдың бірлескен жобасы аясында Қытайдың Шэньси қаласын Қазақстанмен, Орталық Азиямен және одан әрі Еуропамен байланыстыратын Сиань құрғақ портында логистика орталығын салу жөнінде уағдаласқан болатын. Сиань – Қытайдың тораптық транзиттік орталығы және ең ірі құрғақ порты. Қытай мен Еуропа Одағы арасына қатынайтын контейнерлік пойыздардың 40 пайызына жуығы осы жерден жөнелтіледі. «Сиань қаласындағы құрғақ портта орналасқан Қазақстан терминалының жобалық қуаты – жылына 66,5 мың ЖФЭ (жиырма футтық эквивалент). Терминал еліміздің экспорттаушылары үшін жаңа өткізу нарықтарына жол ашады, жүктерді жеткізу мерзімін едәуір қысқартады және Қазақстанның еуразиядағы сенімді транзиттік хаб ретіндегі позициясын нығайтуға мүмкіндік береді», – делінген Ақорданың ресми сайтында (kaz.nur.kz, 2024).

Сондай-ақ халықаралық логистикалық дәлізді ұйымдастыруға қатысты шараларға Қазақстан, Қытай және Еуропалық одақ ұлттық логистикалық операторлары арасындағы үшжақты ынтымақтастық туралы алғашқы меморандум да дәйектеме бола алады. Сонымен бірге, бүгінгі жаһандану жағдайында бұл шаралар Қазақстанның бәсекеге қабілеттілігін арттыра түседі. Сонымен бірге, Орта дәліздің дамуы мен нығая түсуі шекаралас екі елдің,

яғни Қазақстан мен Қытайдың геосаяси және геоэкономикалық тұрғыдан даму мен ынтымақтастыққа деген бірлескен ұмтылысы, бұл екі елдің ғана емес, тұтастай алғанда бүкіл өңірдің өркендеуі үшін қолайлы жағдайлар жасауға қабілетті өзара тиімді әріптестіктің үлгісі болып табылады.

Қаржыландыру

Мақаладағы зерттеу АР19679313 «Баламалы көлік дәліздерін қалыптастыру жағдайында Қазақстанның транзиттік-көліктік әлеуетінің бәсекеге қабілеттілігі» атты жоба аясында ҚР Ғылым және жоғары білім министрлігінің грантық қаржыландыруымен жүзеге асырылды.

Әдебиеттер

United Nations. (2022, April 13). "Global Impact of War in Ukraine on Food, Energy and Finance Systems." Retrieved from <https://news.un.org/pages/wp-content/uploads/2022/04/UN-GCRG-Brief-1.pdf>

Whelan, S. (2023, February 3). Ukraine invasion will impact China-Europe rail freight and push up rates. Retrieved from <https://theloadstar.com/Ukraine-invasion-will-impact-china-europe-rail-freight-and-push-up-rates/>

WTO Secretariat. (2022, April 11). WTO Secretariat note examines impact of the crisis in Ukraine on global trade and development. Retrieved from https://www.wto.org/english/news_e/news22_e/Devel_08apr22_e.htm

Айбекова, С. (2024, February 5). Третий ж/д вокзал в Алматы: когда и где его построят. Retrieved from <https://www.nur.kz/society/2059097-tretiy-zhd-vokzal-v-almaty-kogda-i-gde-ego-postroyat/>

Айдаров, Е. (2022, August 29). Еуразияға төте жолдың әлеуетін Қытай Қазақстан мен Орта Азия елдерінен қарастырады. Retrieved from https://inbusiness.kz/kz/author_news/euraziyaga-tote-zholdyn-aleuetin-kytaj-kazakstan-men-orta-aziya-elderinen-karasty rady

Бакесова, С. (2024, January 19). Орта дәліз: ауқымды жұмыс атқарылды. Retrieved from <https://rail-news.kz/kz/interview/16538-orta-daliz-auqymdy-zumys-atqaryldy.html>

Бақыт, Н. (2023, October 18). «Бір белдеу, бір жол» жүк тасымалдау мерзімін екі есе қысқартып, көлік шығынын азайтады – Тоқаев. Retrieved from <https://aikyn.kz/257302/bir-beldeu--bir-zhol--zhuk-tasymaldau-merzimin-eki-ese-k-ysk-artyp--kolik-shyg-ynyn-azaytady---tok-ae v>

Әлімова, Е. (2024, February 3). АҚШ-пен серіктестік аймақтағы Ресей мен Қытай ықпалын азайта ма? Retrieved from <https://www.azattyq.org/a/32803755.html>

Әлімова, Е. (2024, February 3). Орта дәлізбен жүк тасымалдау көлемі артпақ. Retrieved from <https://www.azattyq.org/a/32803755.html>

Жұмбабекұлы, Д. (2023, October 18). Мемлекет басшысы: «Бір белдеу, бір жол» – XXI ғасырдың мегажобасы. Retrieved from <https://halyq-uni.kz/news/26690-memleket-basshysy-bir-beldeu-bir-zhol-khkhi-gasyrdyn-megazhobasy/>

Кондратьев, В. (2023, October 4). Геополитика транспортных коридоров на Каспии – мнение иранского эксперта. Retrieved from <https://casp-geo.ru/geopolitika-transportnyh-koridorov-na-kaspii-mnenie-iranskogo-eksperta/>

Қазақстан Азия мен Еуропа арасындағы маңызды құрлық дәлізіне айналуға. (2023, February 24). Retrieved from https://www.kt.kz/kaz/state/_1377947158.html

Қазақстан Президенті мен Мажарстан Премьер-министрі шағын құрамда келіссөз өткізді. (2023, November 2). Retrieved from <https://www.akorda.kz/kz/kazakhstan-prezidenti-men-mazharstan-premer-ministri-shagyn-kuramda-kelissoz-otkisdi-210318>

Қанатқызы, А. (2024, January 10). Жаңадан құрылған Алатау қаласына қатысты тың деректер пайда болды. Retrieved from <https://baq.kz/zhanadan-qurylgan-alatau-qalasy-na-qatysty-ty-n-dereker-payda-boldy-321003/>

Қытай мен Еуропа арасындағы құрлықтық жүк тасымалының 80 пайызы Қазақстан арқылы өтеді. (2023, June 20). Retrieved from https://forbes.kz/news/2023/06/20/newsid_303582

На рекордный уровень вышли железнодорожные перевозки между Казахстаном и Китаем. (2023, December 26). Retrieved from https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/rekordnyiy-uroven-vyishli-jeleznodorojnyie-perevozki-521456/

Насекенова, Д. (2023, December 26). Итоги развития транспортной отрасли Казахстана в 2023 году подвели в Минтранспорта. Retrieved from <https://astanatv.kz/ru/news/101003/>

Перевозки грузов железной дорогой между РК и Китаем выросли на 22 %. (2023, November 10). Retrieved from <https://sknews.kz/news/view/perevozki-gruzov-ghelezhoy-dorogoy-meghdu-rk-i-kitaem-vyrosli-na-22/>

Президент Казахстана принял участие в Диалоге высокого уровня по глобальному развитию БРИКС+. (2022, June 24). Retrieved from <https://www.akorda.kz/ru/prezident-kazahstana-prinyal-uchastie-v-dialoge-vysokogo-urovnya-po-globalnomu-razvitiyu-briks-245321>

Тоқаев Сиань қаласындағы көлік-логистика терминалын телекөпір арқылы іске қосты. (2024, February 28). Retrieved from <https://kaz.nur.kz/politics/2063507-toqaev-sian-qalasyndagy-kolik-logistika-ortalyganyn-asylu-rasimine-telekopir-arqyly-qatysty/>

Транскаспий дәлізі арқылы жүк тасымалдау көлемі 5 есеге ұлғаюы мүмкін – Тоқаев. (2023, September 14). Retrieved from <https://sputnik.kz/20230914/transkaspий-dalizi-arqyly-zhuk-tasymaldau-kolemi-5-ese-ulgayuy-mumkin--toqaeв-38454607.html>

References

Aibekova, S. (2024, February 5). Tretiy zh/d vokzal v Almaty: kogda i gde ego postroyat. Retrieved from <https://www.nur.kz/society/2059097-tretiy-zhd-vokzal-v-almaty-kogda-i-gde-ego-postroyat/> [in Russian]

Aidarov, E. (2022, August 29). Euraziyaga tote zholdyn aleuetin Qytay Qazaqstan men Orta Aziya elderinen qarastyrady. Retrieved from https://inbusiness.kz/kz/author_news/euraziyaga-tote-zholdyn-aleuetin-kytaj-kazakstan-men-orta-aziya-elderinen-karastyrady [in Kazakh]

Alymova, E. (2024, February 3). AQSh-pen seriktestik aymaqtagy Resey men Qytay yqpalyн azayta ma? Retrieved from <https://www.azattyq.org/a/32803755.html> [in Kazakh]

Alymova, E. (2024, February 3). Orta dalizben zhuk tasymaldau kolemi artpaq. Retrieved from <https://www.azattyq.org/a/32803755.html> [in Kazakh]

Bakesova, S. (2024, January 19). Orta daliz: auqymdy zhumys atqaryldy. Retrieved from <https://rail-news.kz/kz/interview/16538-orta-daliz-auqymdy-zhumys-atqaryldy.html> [in Kazakh]

Baqyt, N. (2023, October 18). “Bir beldeu, bir zhol” zhuk tasymaldau merzimin eki ese qysqartyp, kolik shyghynyn azaytady – Toqaeв. Retrieved from <https://aikyn.kz/257302/bir-beldeu--bir-zhol--zhuk-tasymaldau-merzimin-eki-ese-k-y-sk-artyp--kolik-shyghynyn-azaytady---tok-aev> [in Kazakh]

Jumabekuly, D. (2023, October 18). Memleket basshysy: “Bir beldeu, bir zhol” – XXI gasyrdyn megazhobasy. Retrieved from <https://halyq-uni.kz/news/26690-memleket-basshysy-bir-beldeu-bir-zhol-khkhi-gasyrdyn-megazhobasy/> [in Kazakh]

Kanatqyzy, A. (2024, January 10). Zhanadan qurylgan Alatau qalasyna qatysty tyn derekter payda boldy. Retrieved from <https://baq.kz/zhanadan-qurylgan-alatau-qalasyna-qatysty-tyn-derekter-payda-boldy-321003/> [in Kazakh]

Kazakhstan Aziya men Europa arasindagy manyzdy quryq dalizine aynaluda. (2023, February 24). Retrieved from https://www.kt.kz/kaz/state/_1377947158.html [in Kazakh]

Kazakhstan Prezidenti men Mazharstan Premer-ministri shagyn quramda kelissoz otkisdi. (2023, November 2). Retrieved from <https://www.akorda.kz/kz/kazakhstan-prezidenti-men-mazharstan-premer-ministri-shagyn-kuramda-kelissoz-otkisdi-210318> [in Kazakh]

Konratyev, V. (2023, October 4). Geopolitika transportnykh koridorov na Kaspii – mnenie iranskogo eksperta. Retrieved from <https://casp-geo.ru/geopolitika-transportnyh-koridorov-na-kaspii-mnenie-iranskogo-eksperta/> [in Russian]

Na rekordnyi uroven vyshli zheleznodorozhnye perevozki mezhdru Kazakhstanom i Kitaem. (2023, December 26). Retrieved from https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/rekordnyiy-uroven-vyshli-jeleznodorozhnye-perevozki-521456/ [in Russian]

Nasekenova, D. (2023, December 26). Itogi razvitiya transportnoi otrasli Kazakhstana v 2023 godu podveli v Mintransporta. Retrieved from <https://astanatv.kz/ry/news/101003/> [in Russian]

Perevozki gruzov zheleznoy dorogoy mezhdru RK i Kitaem vyrosli na 22 %. (2023, November 10). Retrieved from <https://sknews.kz/news/view/perevozki-gruzov-ghelezhoy-dorogoy-meghdu-rk-i-kitaem-vyrosli-na-22/> [in Russian]

President Kazakhstana prinyal uchastie v Dialoge vysokogo urovnya po globalnomu razvitiyu BRICS+. (2022, June 24). Retrieved from <https://www.akorda.kz/ru/prezident-kazakhstan-prinyal-uchastie-v-dialoge-vysokogo-urovnya-po-globalnomu-razvitiyu-briks-245321> [in Russian]

Toqaeв Sian qalasyndagy kolik-logistika terminalyn telekopir arqyly iske qosty. (2024, February 28). Retrieved from <https://kaz.nur.kz/politics/2063507-toqaeв-sian-qalasyndagy-kolik-logistika-ortalyganyn-asyly-rasimine-telekopir-arqyly-qatysty/> [in Kazakh]

Transkaspий dalizi arqyly zhuk tasymaldau kolemi 5 ese ulgayuy mumkin – Toqaeв. (2023, September 14). Retrieved from <https://sputnik.kz/20230914/transkaspий-dalizi-arqyly-zhuk-tasymaldau-kolemi-5-ese-ulgayuy-mumkin--toqaeв-38454607.html> [in Kazakh]

United Nations. (2022, April 13). “Global Impact of War in Ukraine on Food, Energy and Finance Systems.” Retrieved from <https://news.un.org/pages/wp-content/uploads/2022/04/UN-GCRG-Brief-1.pdf>

Whelan, S. (2023, February 3). Ukraine invasion will impact China-Europe rail freight and push up rates. Retrieved from <https://theloadstar.com/Ukraine-invasion-will-impact-china-europe-rail-freight-and-push-up-rates/>

WTO Secretariat. (2022, April 11). WTO Secretariat note examines impact of the crisis in Ukraine on global trade and development. Retrieved from https://www.wto.org/english/news_e/news22_e/Devel_08apr22_e.htm

Авторлар туралы мәлімет:

Алипбаев Амангелды Рахметолданович – т.ғ.к., Әл-Фараби атындағы Қазақ Ұлттық университеті «Халықаралық қатынастар және әлемдік экономика» кафедрасының доценті (Қазақстан, Алматы қ., e-mail: alipbayev19@gmail.com)

Джакубаева Салтанат Төлеуовна (корреспондент автор) – PhD, Әл-Фараби атындағы Қазақ Ұлттық университеті «Таяу Шығыс және Оңтүстік Азия кафедрасы» кафедрасының доценті м.а (Қазақстан, Алматы қ., e-mail: jakubayeva.s@gmail.com)

Information about authors:

Amangeldy Alipbayev -Ph. D., associate professor of the Department of international relations and world economy of the Al-Farabi Kazakh National University (Kazakhstan, Almaty, e-mail: alipbayev19@gmail.com)

Saltanat Jakubaeva (corresponding author) – PhD, acting associate professor of the Department of the Middle East and South Asia of the Al-Farabi Kazakh National University (Kazakhstan Almaty,, e-mail: jakubayeva.s@gmail.com)

Алғаш жіберілді: 20 ақпан, 2024 ж.

Қабылданды: 20 мамыр, 2024 ж.