

С.Т. Джакубаева*, Д.Қ. Жекенов, А.Е. Мухаметжан

Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті, Алматы, Қазақстан

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

ҚАЗАҚСТАН ЖӘНЕ ОРТА ДӘЛІЗ: АЙМАҚТЫҚ ИНТЕГРАЦИЯ МЕН ЖАҒАНДЫҚ ГЕОСАЯСИ ДИНАМИКАДАҒЫ ЖАҢА БАҒДАРЛАР

Бұл мақалада Қазақстанның көлік-логистикалық стратегиясындағы Орта дәліздің рөлі аймақтық интеграция және жағандық геосаяси трансформациялар контекстінде қарастырылады. Зерттеу барысында Орта дәліздің Еуразиядағы транзиттік архитектураны қайта құрудағы орны, сондай-ақ оның Қазақстан үшін экономикалық әртараптандыру мен саяси тұрақтылықты қамтамасыз етудегі стратегиялық мәні талданады. Неолибералдық институционализм, жаңа экономикалық география және әлемдік жүйелер теориясы тұрғысынан дәліздің тиімділігі халықаралық ынтымақтастық деңгейімен, көлік шығындарының азаюымен және «ядро-жартылай периферия-периферия» динамикасындағы Қазақстанның рөлінің өзгеруімен түсіндіріледі. Эмпирикалық деректер мен халықаралық ұйымдардың ресми есептеріне сүйене отырып, мақала Орта дәліздің Қазақстанды тек транзиттік ел емес, аймақтық «gateway state» ретінде қалыптастыру мүмкіндіктерін көрсетеді. Сонымен қатар институционалдық үйлестіру, кедендік рәсімдерді жеңілдету және цифрлық логистика элементтерін енгізу Қазақстанның бәсекеге қабілеттілігін күшейтетін негізгі факторлар ретінде айқындалады. Зерттеу нәтижелері Орта дәліздің Қазақстан үшін жаңа геоэкономикалық бағдар ғана емес, жағандық геосаяси процестерде белсенді ойыншыға айналуының құралы екенін дәлелдейді. Зерттеу барысында сапалық (qualitative) және (quantitative) сандық әдістерді үйлестіре отырып, аралас «mixed methods» әдісі, салыстырмалы талдау, контент талдау, кейс-стади әдістері қолданылды.

Түйін сөздер: Орта дәліз, Қазақстан, транзиттік архитектура, көлік-логистикалық стратегия, экономикалық дәліз.

S.T. Jakubayeva*, D.K. Zhekenov, A.Ye. Mukhametzhan

Al-Farabi Kazakh National University, Almaty, Kazakhstan

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

Kazakhstan and the Middle Corridor: New Landmarks in Regional Integration and Global Geopolitical Dynamics

This article examines the role of the Middle Corridor in Kazakhstan's transport and logistics strategy within the context of regional integration and global geopolitical transformations. The study analyzes the position of the Middle Corridor in reshaping the transit architecture of Eurasia, as well as its strategic importance for Kazakhstan's economic diversification and political stability. From the perspectives of neoliberal institutionalism, new economic geography, and world-systems theory, the effectiveness of the corridor is analyzed through the level of international cooperation, the reduction of transportation costs, and the transformation of Kazakhstan's role within the "core-semi-periphery-periphery" dynamics. Drawing on empirical data and official reports from international organizations, the article highlights the potential of the Middle Corridor to position Kazakhstan not merely as a transit state, but as a regional "gateway state." Furthermore, institutional coordination, the simplification of customs procedures, and the integration of digital logistics are identified as key factors in enhancing the country's competitiveness. The findings demonstrate that the Middle Corridor constitutes not only a new geo-economic orientation for Kazakhstan, but also a tool for its emergence as an active player in global geopolitical processes. Methodologically, the study applies a mixed-methods approach, combining qualitative and quantitative techniques, including comparative analysis, content analysis, and case studies.

Keywords: Middle Corridor, Kazakhstan, transit architecture, transport and logistics strategy, Economic Corridor.

С.Т. Джакубаева*, Д.К. Жекенов, А.Е. Мухаметжан

Казахский национальный университет имени аль-Фараби, Алматы, Казахстан

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

**Казахстан и Средний коридор: новые ориентиры
в региональной интеграции и глобальной
геополитической динамике**

В данной статье рассматривается роль Среднего коридора в транспортно-логистической стратегии Казахстана в контексте региональной интеграции и глобальных геополитических трансформаций. В ходе исследования анализируется место Среднего коридора в реконструкции транзитной архитектуры Евразии, а также его стратегическое значение для экономической диверсификации и обеспечения политической стабильности Казахстана. С позиций неолиберального институционализма, новой экономической географии и теории мир-систем эффективность коридора объясняется уровнем международного сотрудничества, снижением транспортных издержек и изменением роли Казахстана в динамике «ядро – полупериферия – периферия». Опираясь на эмпирические данные и официальные отчеты международных организаций, статья демонстрирует возможности формирования образа Казахстана не только как транзитного государства, но и как регионального «gateway state». Кроме того, институциональная координация, упрощение таможенных процедур и внедрение цифровых элементов логистики определяются как ключевые факторы укрепления конкурентоспособности страны. Результаты исследования подтверждают, что Средний коридор является для Казахстана не только новым геоэкономическим ориентиром, но и инструментом становления активным участником глобальных геополитических процессов. В методологическом плане применялся смешанный подход («mixed methods»), сочетающий качественные (qualitative) и количественные (quantitative) методы, включая сравнительный анализ, контент-анализ и кейс-стади.

Ключевые слова: Средний коридор, Казахстан, транзитная архитектура, транспортно-логистическая стратегия, экономический коридор.

Кіріспе

Көлік жүйесі геосаясатта маңызды рөл атқарады, себебі олар әртүрлі географиялық аймақтарды байланыстыра отырып, сауданы, ақпарат алмасуды, мәдени және экономикалық өзара әрекеттесуді жеңілдетеді. Көлік бағыттарын бақылау мемлекеттің аймақтағы саяси ықпалын күшейтіп, оның экономикалық өсуіне ықпал ете алады. Осыған байланысты негізгі көлік артерияларын бақылау көбінесе мемлекеттер арасындағы қақтығыстар мен бақталастықтың нысанасына айналады.

Қазіргі таңдағы әлемде болып жатқан геосаяси тұрақсыздық және түрлі шектеулер әлемдік тәртіпті бірталай өзгертуге ықпал етуде. Соның бірі көлік жүйесі саласы, себебі елдердің арасындағы шиеленіс бұл салада үшінші тарапқа әсерін тигізбей қоймайды. Қазіргі таңдағы геосаяси жағдайларға байланысты көлік-логистикалық дәліздердің баламалы жолдарын тауып, әртараптандыру саясаты әр елдің экономикалық, саяси қауіпсіздігін қамтамасыз ету күн тәртібінде тұрған өзекті мәселелердің бірі.

Зерттеудің негізгі мақсаты – Орта дәліздің геосаяси тұрақсыздық қазіргі жағдайы мен болашақ әлеуетін кешенді түрде зерделейді. Сондай-ақ, Орта дәлізге қажетті іс-қимылдар мен инвес-

тицияларды айқындайды. Дүниежүзілік банк, USAID, АДБ және соңғы кездері ЕҚДБ жүргізген, негізінен өткізу қабілеті мен инвестициялық қажеттіліктерге басымдық берген алдыңғы зерттеулерді толықтыра, әрі кеңейте отырып, бұл мақалада маңызды зерттеу тұжырымдары жасалады. Біріншіден, дәлізге деген әлеуетті сұранысты тереңірек түсіну үшін модельдеу мен болжауды қамтитын саудаға кешенді талдау жүргізіледі, оның ішінде нысаналы саясат арқылы қосымша сауда мүмкіндіктерін анықтау да бар. Екіншіден, инфрақұрылымды дамыту басымдықтарын бағалау барысында негізгі назар тиімділікті арттыруға және қолданыстағы өткізу қабілетін барынша пайдалануға аударылады. Зерттеудің географиялық ауқымы Қазақстанды, Әзербайжанды және Грузияны қамтиды. Сонымен қатар, дәлізді цифрландыру жөнінде ақпарат және оның бойындағы негізгі порттарға тереңірек талдау ұсынылған.

Зерттеудің тұжырымдамалық және әдістемелік негіздері. Зерттеудегі Орта дәліздің көлік-логистикалық дәліздердің баламалы жолдарын тауып, әртараптандыру саясатындағы рөлін талдау барысында халықаралық қатынастар мен саяси экономика шеңберіндегі пәнаралық зерттеу әдіснамасы негізге алынды. Зерттеудің тұжырымдамалық негіздері негізінен үш теория

тұрғысында жасалды. Атап айтқанда, халықаралық серіктестік пен институционалды механизмдерді түсіндіретін неолибералды институционализм теориясы; өзара бәсекелестік және экономика мен геосаясат өзара байланысын зерделейтін геоэкономикалық теория; және Қазақстанның орталық-жартылай периферия-периферия жаһандық иерархиясындағы рөлін айқындайтын И.Валлерстайнның әлемдік жүйелер теориялары кеңінен қолданылды. Орта дәліздің дамуы институционалды негіздерге сүйенетіні сөзсіз, оған TRACECA, Қазақстан, Әзербайжан, Грузия, Түркия арасындағы келісімдер негіз бола алады. Институционалды теория Қазақстанның ШЫҰ, ОЭСР, «Middle corridor» қауымдастығы сияқты халықаралық көлік одақтары мен келіссөз алаңдарын құрудағы ұмтылысын айқындап түсіндіреді. Геоэкономикалық теория экономикалық кеңістікті мемлекеттердің күресі жүретін алаң ретінде қарастырады, мұнда көлік дәліздері ықпал ету құралы болып саналады. Геоэкономикалық көзқарас Орта дәліздің Қытайдың «Бір белдеу – бір жол» бастамасымен, Ресейдің дәстүрлі бағыттарымен және ЕО мен Түркияның ықпалымен бәсекелестігін түсіндіреді. Валлерстайнның әлемдік жүйелер теориясы аясында әлемдік экономика ядро, жартылай периферия, және периферия аймақтарына бөлінетіні зерделенеді. Ядро қаржы мен технологияны бақылайды, периферия шикізат жеткізеді, ал жартылай периферия делдал рөлін атқарады. Қазақстанды «жартылай периферия» ретінде қарастыруға болады, табиғи ресурстарға бай, бірақ транзиттік делдал және интегратор ретінде өз орнын күшейтуге ұмтылуда. Орта дәліз балама маршрутын дамыту Қазақстанның әлемдік жүйедегі орнын, маңыздылығын нығайтады, өйткені ол сыртқы экономикалық байланыстарды әртараптандырады, және бір орталыққа тәуелділікті азайтады. Осылайша, көлік логистикасы Қазақстанның әлемдік жүйеде «жоғарырақ деңгейге өтуінің» құралына айналып отыр. Зерттеу барысында сапалық (qualitative) және (quantitative) сандық әдістерді үйлестіре отырып, аралас «mixed methods» әдісі, салыстырмалы талдау, контент талдау, кейс-стади әдістері қолданылды.

Орта дәлізге қатысты зерттеулерге шолу

Зерттеудің тұжырымдамалық негізіне мұрындық болған Норз Дугластың институционализм теориясына сәйкес, институттар (яғни ережелер, заңдар, келісімдер) елдердің эконо-

микалық дамуы үшін шешуші рөл атқарады. Инфрақұрылымнан бөлек, институционалды орта – экономикалық тиімділіктің негізгі шарты болып табылатынын атап өткен. Осыған сәйкес, Орта дәліздің болашағы Қазақстан мен серіктес елдердің тарифтік саясат, кедендік рәсімдер және құқықтық келісімдерді үйлестіруіне тәуелді (North, 1990). Роберт Киохэйн халықаралық қатынастарды неолибералдық институционалды теория тұрғысынан талдап, халықаралық ұйымдар мен келісімдердің мемлекетаралық ынтымақтастықта тұрақтылықты қамтамасыз ететінін дәлелдейді. Демек, Орта дәліздің табысты болуы – TITR халықаралық қауымдастығы, ЕО-Қазақстан серіктестігі және ЕАЭО шеңберіндегі институционалды үйлесім арқылы нығайтыны сөзсіз (Keohane, 1984). Иммануель Валерстайнның пікірінше, жартылай Қазақстан сияқты перифериялық елдер дәліздер арқылы өз рөлін күшейте алады, бірақ толық тәуелсіздікке жетуі үшін ядро елдерімен тең серіктестік қажет (Wallerstein, 2004). Қазақстан Орта дәліз арқылы «жартылай перифериядан» аймақтық хаб рөліне көтерілуге ұмтылуда. Бұл оның геоэкономикалық маңызын арттырады. Аймақтық хаб туралы келесі ғалым, Паул Кругман (Krugman, 1991) көлік шығындарының азаюы аймақтық сауда орталықтарының қалыптасуына және жаңа хабтардың пайда болуына әкеледі деп көрсеткен. Дэвид Хаммелс (Hummels, 2007) көлік шығындарының азаюы халықаралық сауданың өсуіне тікелей әсер ететінін дәлелдеп, жеткізу шығындары – жаһандық бәсекеге қабілеттіліктің басты факторы деген қорытындыға келген. Егер Қазақстан Орта дәлізде көлік шығындарын қысқарта алса (инфрақұрылым жаңарту, цифрландыру, кеденді жеңілдету), ол Еуразиядағы транзиттік жетекші елге айнала алады. Нидерландтық ғалым Питер Найкамп көлік инфрақұрылымын аймақтық экономикалық дамудың катализаторы ретінде зерттеген. Қазақстанда дәліздің дамуы тек транзиттік кірісті ғана емес, сонымен қатар Ақтау, Атырау, Шымкент, Түркістан сияқты аймақтық қалалардың дамуын да ынталандырады деген пікір білдірген (Nijkamp, 1987). Жан-Поль Родриг көлік географиясы және «Gateway & Corridor» моделі туралы зерттеуінде (Rodrigue, 2020) көлік дәліздерін «сауда ағындарын ұйымдастыратын кеңістіктік-географиялық құрылым» ретінде қарастырады. Оның «қаппа (gateway) – дәліз (corridor)» концепциясы порттар мен хабтардың стратегиялық рөлін айқындайды. Дәліздер тек инфрақұрылым ғана емес, олар жаһандық сауда

жүйесін қайта құрастыратын стратегиялық желілер. Қазақстан Родриг ұсынған модель бойынша «gateway state» ретінде сипатталуы мүмкін. Ақтау және Құрық порттары дәліздің қақпасы болса, темір жол магистральдары Еуропа мен Қытай арасындағы негізгі «corridor» қызметін атқарады. Қазақстанның көлік жүйесін қарастырғанда Бауэрсокс пен Клосстың логистикалық теориясы (Bowersox & Closs, 1996) транзит дәліздерін тек инфрақұрылым емес, толыққанды құндылық тізбегінің бөлігі ретінде қарастыру қажеттігін көрсетеді. Орта дәліздің тиімділігін бағалау үшін жүк тасымалы ғана емес, порттық қызмет, кеден рәсімдері және ақпараттық технологиялардың үйлесімі талдануы тиіс. Петерсон мен Буранелли Қазақстанның көпвекторлы сыртқы саясатын Орта дәліздегі түрлі акторлармен (Қытай, Ресей, ЕО, Түркия) теңгерімді дамыту құралы ретінде қарастырады. Олар логистикадағы стратегиялық таңдау саясаттың бір бөлігі екенін атап өтеді (Petersen & Buranelli, 2021).

Қазақстандық ғалым У. Касенов Орта Азиядағы дәстүрлі геосаяси ықпалдар (Ресей, Қытай, Түркия, Батыс) арасындағы динамиканы талдайды және көлік дәліздеріндегі өзгерістерді осы контекстпен байланыстырады. Ол транзиттік саясаттың сыртқы саясатпен тығыз байланысы бар екенін көрсетеді (Касенов, 2021). Ж. Әбдікерімова Қазақстанның географиялық артықшылығын транзиттік әлеует ретінде қарастырып, дәліздерді дамыту – ұлттық экономиканың диверсификациясы мен өңірлік даму үшін негізгі драйвер деп тұжырымдайды. Ол Орта дәліздің (ТХКБ) мүмкіндіктерін айрықша атап, порттық инфрақұрылым мен теміржол-жүйесінің модернизациясы қажеттігін көрсетеді (Әбдікерімова, 2022). А. Сейітқазина Орта дәлізді геэкономикалық тұрғыдан талдайды: дәліздің өсуі – Еуразиядағы экономикалық қайтақұрылым мен сауда альянстарының өзгерісінің көрінісі. Ол дәліздің Ресей арқылы өтетін классикалық маршруттарға тәуелділікті азайтуға, сондай-ақ аймақтық интеграцияға ықпал ететінін айтады (Сейітқазина, 2023). Сонымен қатар, Орта дәліз – стратегиялық альтернатива; бірақ оның бәсекеге қабілеттілігі инфрақұрылым, тарифтер мен транзит жылдамдығына тәуелді деген пайымға келеді (Сейітқазина, 2023).

Ойталқы

Орта дәліз (ОД) – Қытайды Еуропамен байланыстыратын мультимодальды көлік дәлізі. Ресейдің Украинаға басып кіруінен кейін бұл ба-

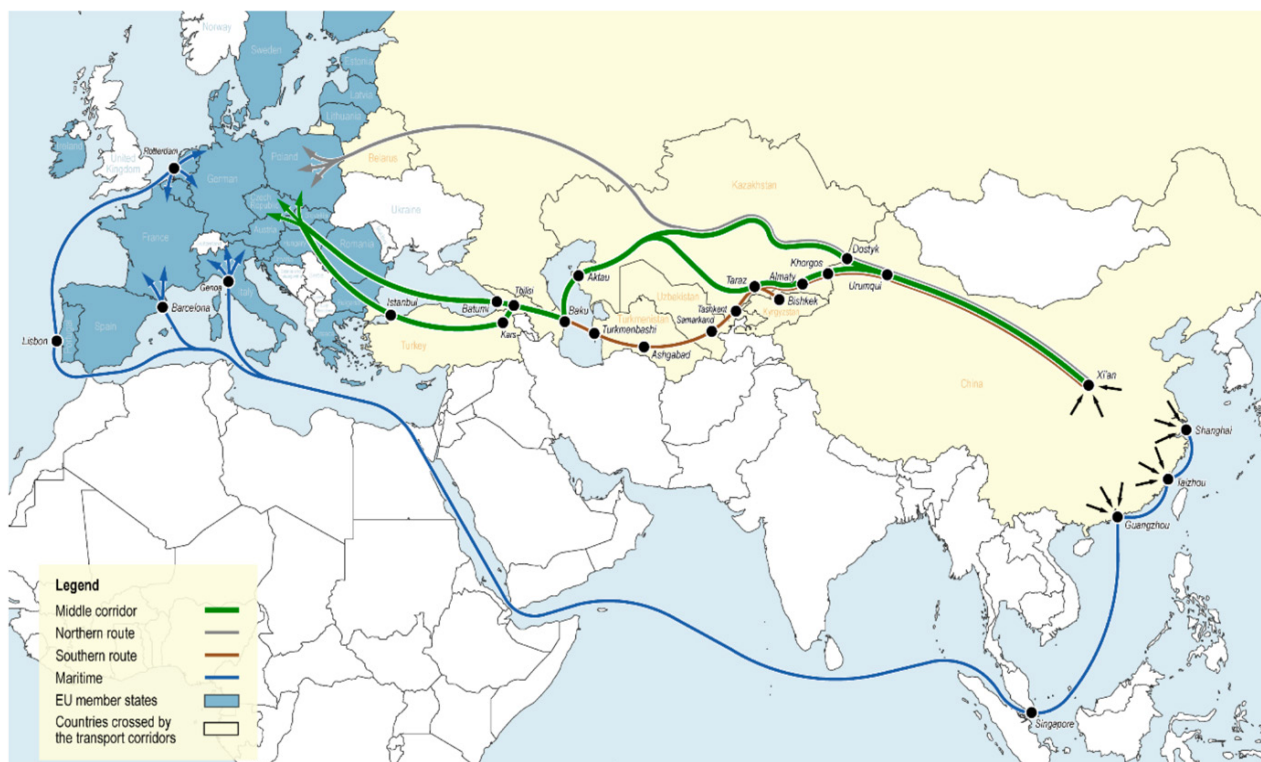
ғытқа қызығушылық айтарлықтай артты. Орта дәліз Қытайдан Қазақстанға Достық немесе Қорғас/Алтынкөл теміржол өткелдері арқылы өтеді. Қазақстан аумағын теміржолмен кесіп өтіп, Ақтау портына жеткеннен кейін жүк Каспий теңізі арқылы Әзербайжандағы Баку/Алат портына жеткізіледі. Одан әрі Әзербайжан мен Грузия аумағы арқылы теміржолмен өтеді де, соңғы кезеңде Түркия арқылы немесе Қара теңіз арқылы теміржол бағытында Еуропаға шығады (1-сурет). Қазіргі таңда Түркиядағы инфрақұрылымның тиімсіздігі мен олқылықтарына байланысты операторлар Қара теңіз бағытын көбірек пайдаланады. Бұл зерттеуде негізгі назар Қазақстан, Әзербайжан және Грузия арқылы өтетін бағытқа аударылған. Орта дәліз көптеген шекара өткелдері, көлік түрлерін ауыстыру қажеттілігі және операциялық тиімсіздік салдарынан Ресей арқылы өтетін Солтүстік дәлізден шамамен үш есе ұзағырақ. Оның жалпы ұзындығы теңіз бағытымен салыстыруға болады. Соның салдарынан алыс қашықтықтағы сауда үшін бұл бағыттың тартымдылығы төмен болып отыр.

Қазақстан Дүниежүзілік Банктің LPI (logistic performance index) көрсеткіші бойынша 11 позицияға көтеріліп, қазіргі уақытта әлемнің 166 елінің ішінде 77-ші орында тұр. Көптеген сарапшылар мұны Қазақстанда ірі логистикалық және көлік орталықтарын құрумен байланыстырады. Түркітілдес елдердің бөлінуінде Қазақстан Әзербайжанмен (118-ші) және Қырғызстанмен (146-шы) салыстырғанда ең жақсы көрсеткіштерді көрсетті. Дүниежүзілік Банктің ресми дереккөздерінен алынған даму көрсеткіштерінің жинағы бойынша LPI деректеріне сәйкес (1=төменнен 5=жоғарыға дейін) Қазақстан 2016 жылы 2,81, 2022 жылы 2,7 деңгейінде екендігі көрсетілген. COVID-19 пандемиясына байланысты 2020 жылға арналған деректер жоқ.

Әлемдегі геосаяси тұрақсыздыққа қарамастан Қазақстанның жаһандық сауда ағындарын қайта бөлуден пайда алу мүмкіндіктеріне қатысты сарапшылар түрлі пікірлер айтуда. Қазақстан үшін зор әлеуеті бар мүмкіндіктердің бірі – елдің транзиттік рөлін нығайтумен байланысты. Әсіресе геосаяси шектеулер жағдайында және Ресей арқылы өтетін дәстүрлі бағыттарға тәуелділікті төмендету мақсатында сұранысы артып келе жатқан негізі балама Орта дәлізді дамыту маңызды рөл атқарады. Сонымен қатар, Шығыс пен Батыс арасындағы сенімді әріптес ретінде Қазақстан логистика мен көлік инфрақұрылымына инвестиция тарта алады. Бұған қоса, өңдеу өнеркәсібі, ауыл шаруашылығы экспорты және

цифрлық қызметтер салаларында жаңа мүмкіндіктер ашылып, елдің әртараптандырылған жеткізу тізбектеріне қосылуына жол ашады. Бұл жолда жетістікке жетудің негізгі шарты – өзге-

рістерге жедел бейімделу, көршілес елдермен қажет шараларды үйлестіру және халықаралық бизнес үшін қолайлы жағдай қалыптастыру болып табылады.



1-сурет – Еуропа мен Азияны байланыстыратын сауда дәліздерінің ішіндегі Орта дәліз
Дереккөз: World Bank. (2022). Central Asia Transport and Logistics Strategy. Washington, DC.

Дегенмен, жаңа жаһандық архитектура жағдайында Қазақстанның тұрақты экономикалық хабқа айнала алатынына сенімді. Ресейге қарсы санкциялық қысым жағдайына ұқсас Қазақстан тауарлардың импорты мен реэкспортын қатар дамыту мүмкіндігіне ие. Жаһандық ауқымда жылына 3-4 миллиард доллар деңгейінде қайта сату көлемі мардымсыз болып қала берсе де, ұлттық экономика үшін бұл сома нақты (Институт мировой экономики и политики, 2022). Мұндай әлеуетті іске асыру тек тыйым салу шаралары арқылы араласпауды ғана емес, сонымен қатар қойма инфрақұрылымын белсенді дамытуды талап етеді.

Ресейдің Украинаға басып кіруі Орта дәлізге сауда жолдарын әртараптандыру және экономикалық тұрақтылықты арттыру үшін Ресей арқылы өтетін бағыттарға тәуелділікті азайтатын балама дәліз ретінде жаңа мүмкіндіктер ашты.

2022 жылы Орта дәліз арқылы контейнер ағыны 2021 жылмен салыстырғанда 33%-ға өсті. Алайда, Ресейдің Украинаға басып кіруінен кейін жүк жөнелтушілер бұрын-соңды болмаған көлемдегі жүкті бірден Орта дәлізге бағыттағандықтан, оның шектеулері айқындала бастады. Техникалық қуаттар толық пайдаланылмағанына қарамастан, шекарадан өту, жүк ауыстырып тиеу және үйлестіру мәселелері тасымалдаудың айтарлықтай кідіруіне және балама дәліздерге ауысуға әкелді. Соның қорытындысы бойынша 2023 жылдың бастапқы сегіз айында контейнерлік трафик 2022 жылдың аталған кезеңімен салыстырғанда 37%-ға төмендеді.

Орта дәліздің қазіргі түйткілдері мен болашағын ескере отырып, Әзербайжан, Грузия, Қазақстан және Түркия бұл бағыттың тиімділігін арттырудың маңыздылығын атап өтеді әрі халықаралық қауымдастықтан белсенді қолдау

күтеді. 2022 жылдың қарашасында аталған елдер Орта дәлізді дамытуға арналған негізгі инвестициялар мен шараларды қамтитын «Жол картасын» бекітті. 2023 жылдың маусымында Әзербайжан, Грузия және Қазақстан бірлескен логистикалық операторды құру туралы уағдаласты. Сонымен қатар, Дүниежүзілік банк, ЕО, ЕҚДБ, АДБ сияқты ірі қаржы институттары мен басқа да халықаралық және екіжақты серіктестер техникалық көмек пен инвестиция бөлуге әзір екендерін мәлімдеді.

Қытай мен Еуропа арасындағы құрлық көпірі ретіндегі дәліздің рөліне айтарлықтай назар аударылып отырғанымен, ол дәліз бойындағы елдер үшін әлдеқайда маңызды мәнге ие. Ресейдің Украинаға басып кіруі Орта дәлізге (ОД) континентаралық сауда жолы ретінде қызығушылықты арттырып, құбылмалы геосаяси жағдайда экономикалық тұрақтылық пен баламалы мүмкіндіктерді қамтамасыз ету қажеттілігін алға тартты (Евразийская экономическая комиссия, 2023). Дегенмен, сауда және экономикалық тұрғыдан алғанда, ОД ең алдымен Әзірбайжан, Грузия және Қазақстан үшін сауда жолдарын өртарлаптандыру мен өзара байланыстарды кеңейтудің мүмкіндігі болып табылады. Бұл елдер Ресейге негізгі сауда серіктесі әрі жаһандық сауда порттарына шығу арнасы ретінде айтарлықтай тәуелді. Мәселен, Қазақстанда импорттың 39 пайызы Ресейден келеді¹. Осыған байланысты, Орта дәліз аталған елдер үшін өзге мемлекеттермен сауданы кеңейтіп, өртарлаптандырудың бірден-бір мүмкіндігі. Сайып келгенде, бұл зерттеу түрлі балама бағыттары бар (оның ішінде теңіз тасымалы) құрлықаралық тасымал мен салыстырмалы түрде Орта дәлізге көбірек тәуелді аймақтық тасымалды ара-жігін ажыратып көрсетеді.

Зерттеу аясында әзірленген сауда моделі Қытай мен ЕО арасындағы жалпы сауда көлемі 2030 жылға қарай шамамен 30 пайызға өсетінін болжайды. Бұл сауда теңгерімсіз күйінде қалып, жалпы көлемнің 62 % батысқа бағытталған ағындарға тиесілі болады. Әзербайжан, Грузия және Қазақстан арасындағы жиынтық сауда көлемі шамамен 37%-ға өседі деп күтілуде, бұл негізінен Қазақстан экспортының ұлғаюымен байланысты. Сондай-ақ осы үш ел мен ЕО арасындағы сауда айналымы 28%-ға артады деген болжам бар (ҚР Ұлттық экономика министрлігі,

2024). Жүк ағындарының дәліздер мен бағыттар бойынша бөлінуі дәліздердің негізгі сипаттамаларына (құны мен жеткізу уақытына) және әрбір жүктің уақыт пен құнға сезімталдық деңгейін көрсететін ерекшеліктеріне байланысты айқындалады. Бұл модельде қандай да бір бағыт немесе дәліз үшін өткізу қабілетіне шектеулер қойылмаған.

Сауда моделіне сәйкес, 2030 жылға қарай Орта дәліздегі жүк көлемі үш есеге артады деп күтілуде. Алайда ол негізінен аймақтық дәліз ретінде қала береді, ал құрлық аралық сауда жалпы көлемнің тек шағын бөлігін ғана құрайды.

Каспий теңізі арқылы өтетін Орта дәліздегі жүк ағыны 2030 жылға қарай үш есеге өсіп, 11-миллион тоннаға жетеді деп болжануда (2-сурет).

Тіпті дәліз тиімді жұмыс істейді деген болжамның өзінде, Орта дәліз негізінен өңірлік дәліз болып қала береді, ал құрлықаралық сауда 2030 жылға қарай оның жалпы көлемінің 40 пайызынан азын ғана құрайды (2-сурет). Сол сияқты, Орта дәліз мұндай сауда үшін негізгі ойыншыға айналмайды. Бұған құрлықаралық сауда үшін түрлі баламалы байланыстың бар болуы, әсіресе Азия мен Еуропа арасындағы теңіз арқылы тасымалдаудың мүмкіндігі әсер етеді.

Орта дәліз толық іске асырылған жағдайда, Каспий теңізі арқылы өтетін жүк ағыны 2021 жылмен салыстырғанда үш есеге өсіп, 2030 жылға қарай 11 миллион тоннаға жетеді деп күтілуде. Осы көлемнің шамамен 4 миллион тоннасы контейнерлік тасымалға тиесілі болады. Егер Орта дәлізді жетілдіру жүзеге аспаса, тасымалға деген сұраныс болжанған өсімнен шамамен 35%-ға төмен болуы мүмкін.

Орта дәліз бойынша транзиттік жүктердің негізгі бөлігі Еуропа мен Қазақстан арасындағы, сондай-ақ Еуропа мен Қытай арасындағы саудаға тиесілі болады. 2030 жылға қарай дәлізді пайдалану көлеміндегі ең үлкен өсім (+5268%) Қытай мен Еуропа арасындағы саудада байқалады деп күтілуде, бірақ бұл жалпы сауда көлемінің небәрі шамамен 1%-ын ғана құрайды. Орта дәліз толық пайдаланылған жағдайда, Каспий теңізі арқылы өтетін сауда көлемі 2030 жылы қатысушы елдер арасындағы сауданың 60%-дан астамын құрап, 2021 жылғы 40%-дық көрсеткіштен айтарлықтай артады.



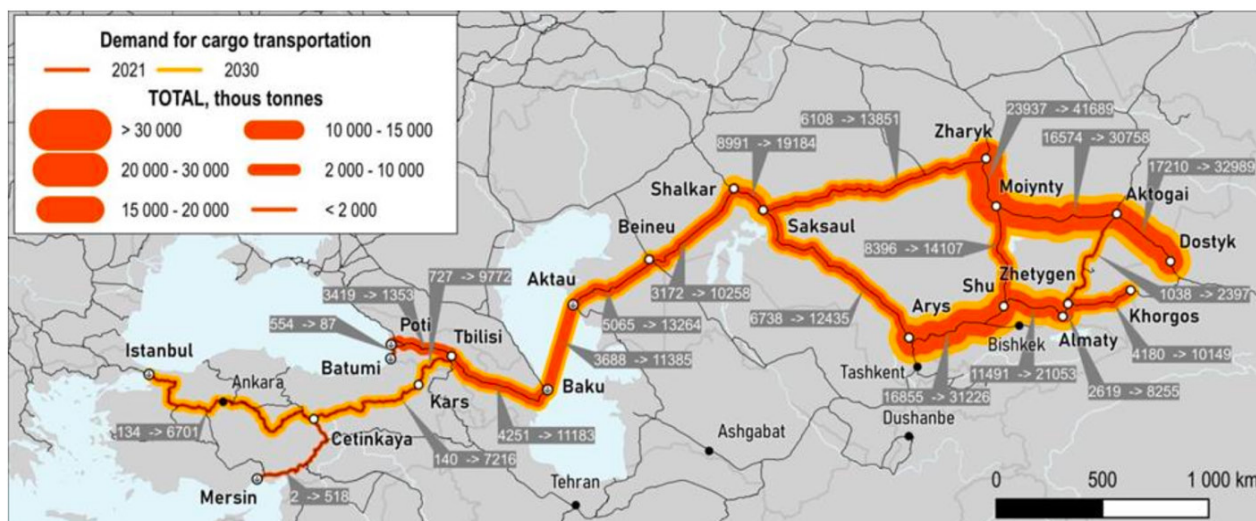
2-сурет – Каспий теңізі арқылы өтетін Орта дәліздегі жүк ағынының 2030 жылға дейінгі болжамды көрсеткіші

Дереккөз: InfraForecast бағдарламасындағы жеңілдетілген сауда және көлік модельдеуі негізінде жүргізілген есептеулер. Ескерту: = белгісі 2021 жылдан 2030 жылға дейінгі пайыздық өсімге баламалы екенін білдіреді.

Орта дәлізді толыққанды іске қосу жүк айналымын айтарлықтай арттыруға мүмкіндік беретіні сөзсіз, соның ішінде контейнерлік тасымал 1,5 есеге өсуі күтілуде. Орта дәлізді дамыту жүк ағындарын әртараптандыруға ықпал етіп, басымдықты қосылған құны жоғары тауарларға (мысалы, тыңайтқыштарға) беруге мүмкіндік береді – олардың көлемі шамамен екі есеге өсуі мүмкін. Бұдан бөлек, металл өнімдері, өңделген азық-түлік, машина жасау және химия өнеркәсібі тауарлары үшін де оң әсер күтіледі. Егер ұсынылған барлық жетілдіру шаралары жүзеге асса, қазіргі таңда Солтүстік дәлізді пайдаланатын жедел жеткізуді қажет ететін және қымбат жүктердің бір бөлігі Орта дәлізге ауысады. Нәтижесінде шикізаттың үлесі 60%-дан 53%-ға дейін төмендейді. Дегенмен Каспий теңізі арқылы өтетін Орта дәліздің негізгі жүктері – мұнай, мұнай өнімдері, қара және түсті металдар – әлі де елеулі көлемде тасымалданатын болады. Бұл жүктер Орта дәліздің шығыс бөлігінен жөнелтілетіндіктен (3-сурет), жалпы сұраныс дәліздің

шығыс сегменттерінде жоғары болып қала береді. Мұның Орта дәліз елдерінің деңгейінде дәлізді дамытудың әсеріне қатысты өзіндік салдары бар. Орта дәліз Орталық Азия мен Оңтүстік Кавказ үшін сауда маршруттары мен серіктестерін әртараптандыруға мүмкіндік береді.

Орта дәліз Қазақстан, Әзірбайжан және Грузия үшін сауда маршруттарын әртараптандыруда маңызды рөл атқара алады. Бұл аталған елдерге өздерінің жеткізу тізбектерін қайта бағыттап, сауда тұрақтылығын арттыруға және дәстүрлі аймақтық серіктестерге (Ресей мен Қытайға) тәуелділікті азайтуға мүмкіндік береді. Мұны, ең алдымен, импортты әртараптандыру, Еуропаға экспорт үлесін арттыру және Таяу Шығыс, Солтүстік Африка, Оңтүстік және Оңтүстік-Шығыс Азиядағы жаңа әлеуетті нарықтарға шығу арқылы жүзеге асыру жоспарланып отыр. Жаңа нарықтарға экспорт көлемін ұлғайту бұл елдердің экспорт құрылымын әртараптандырып қана қоймай, күрделі өнімдер өндірісін дамытудың да жолын ашады.



3-сурет – 2021 және 2030 жылдардағы Орта дәліз бойындағы жүк ағындары

Ескерту: Ашық қызғылт сары сызықтың қалыңдығы 2021 жылы Орта дәліздің тиісті бөлігіндегі импорт-экспорт және транзиттік тасымалдардың жиынтық көлемін көрсетеді.

Сары жиектің қалыңдығы 2030 жылға болжанған тасымал көлеміне пропорционалды.

Сұр түсті жазбаларда 2021 және 2030 жылдардағы нақты тасымал көлемі мың тоннамен көрсетілген.

Мақсатты саясат қолдану арқылы Қазақстан, Әзірбайжан және Грузия өндірістік қызметтердің шоғырлануын ынталандыру есебінен экспорт көлемін және өнімдердің қосылған құнын арттыра алады. 2021–2030 жылдар аралығында осы үш елдің жүк базасының жалпы әлеуетті өсімі 90 миллион тоннаға (+44 пайыз) жетеді деп күтілуде. Оның ішінде 70 миллион тоннасы Қазақстанның қосымша экспортына тиесілі. Ең үлкен сауда әлеуеті қазіргі таңда көлік қатынасының жеткіліксіздігі мен сауда шығындарының жоғары болуына байланысты қолжетімсіз болып отырған жаңа нарықтарға экспортты ұлғайтуда жатыр.

Логистикалық кластерлерді дамыту және мамандандырылған қызметтерді шоғырландыру кәсіпорындарға кешенді логистикалық шешімдер ұсынуға және географиялық орналасудың артықшылықтарын тиімді пайдалануға мүмкіндік береді. Мұндай агломерациялық орталықтар қосылған құны жоғары тауарлар өндірісінің дамуына серпін береді.

Қатысты мүдделі тараптар арасында жүргізілген сауалнама нәтижелері Орта дәліздегі тасымал құнының қымбат әрі ең маңыздысы – тұрақсыз екенін айқындады. Бағалар құбылмалы болғанымен, олар баламалы Солтүстік дәліздің тұрақты тарифіне жақын, алайда Орта дәліз арқылы тасымалдау уақыты екі есе ұзаққа созылады; 2022 жылы жүкті Достық немесе Қорғас

арқылы Констанцаға жеткізу орта есеппен 50–53 күнді құрады. Көлік үдерісіндегі ең үлкен кідірістер теңіз өткелдерінде байқалады, тіпті порттардың өткізу мүмкіндігі жеткілікті болған күннің өзінде. Зерттеу барысында анықталғандай, басты түйтіктер кемелердің жеткіліксіздігі мен құжаттарды рәсімдеу кезінде жіберілетін қателерден туындайды. Сондай-ақ тасымал құнының жоғарылығы, жеткізу мерзімінің тұрақсыздығы, жүкті қадағалау жүйесінің жоқтығы, ауыстырып тиеу мен соңғы жеткізу кезінде туындайтын қиындықтар, жылжымалы құрам мен логистикалық орталықтардың сапасының төмендігі Орта дәліз бойындағы теміржол тасымалына айтарлықтай теріс әсер етеді.

Бұл қорытындылар мүдделі тараптардың сауалнамасы нәтижелерін және осы зерттеу аясында жүргізілген бағалауды растады. Орта дәліздегі өткізу қабілетінің шектеулері мен операциялық қиындықтардың негізгі себептері – дәлізді басқару және үйлестірудің жеткіліксіздігі, порттар мен теңіз қызметтеріндегі тар орындар, теміржолдағы шектеулер мен шекарадан өту рәсімдері болып табылады. Бұлардың барлығы деректер мен ақпарат алмасудағы қиындықтарға келіп тіреледі. Орта мерзімде қомақты инвестициялар қажет болғанымен, тиімділікті арттыру есебінен айтарлықтай нәтижелерге қол жеткізуге болады, бұл өз кезегінде тасымалдау уақытын екі есеге қысқартуға мүмкіндік береді.

Зерттеу нәтижелері мен тұжырымдары

Ең бірінші және ең маңызды мәселе – дәлізді үйлестіру мен басқарудың жоқтығы. Көптеген операторлар мен түйісу нүктелерінің болуы, сондай-ақ жүкті бастапқы пункттен соңғы межеге дейін жеткізуге жауапты бірыңғай оператордың болмауы уақыттың интерфейстер мен ауыстырып тиеу кезінде жоғалуына әкеледі. Жақында бірыңғай оператор құру туралы келісімге қол қойылды, егер ол дұрыс жүзеге асырылса, бұл мәселені шешіп, тасымалдаудың мерзімін азайтуға және жүк жіберушілердің сенімін күшейтуге мүмкіндік береді.

Екінші маңызды мәселе Каспий және Қара теңіздеріндегі порттардың, сондай-ақ Каспийдегі кеме қатынасының төмен тиімділігіне байланысты. Порттар толық қуатында жұмыс істемейді әрі қажетті жабдықтармен толық қамтамасыз етілмеген. Кейбір порттарда теміржолдың алғашқы және соңғы учаскелеріндегі қатынас нашар дамыған, ал кей кездері қатты жел салдарынан ұзақ уақыт бойы қолжетімсіз болып қалады. Мұның бәрі порттағы тоқтап қалу уақытын ұзартып, шығындардың өсуіне әкеледі. Сонымен қатар Каспий теңізін кесіп өтетін кемелер саны жеткіліксіз, бар кемелер баяу жүреді. Жағдайды күрделендіретін тағы бір фактор – тасымал тарифтерінің арақашықтықпен салыстырғанда тым жоғары болуы.

Үшінші кедергі теміржол инфрақұрылымының жағдайына қатысты екендігін атап өткен жөн. Теориялық тұрғыдан алғанда, Орта дәліз арқылы өтетін ұзақ қашықтықтар мен жүк түрлерін ескерсек, теміржолдың салыстырмалы артықшылығы бар. Алайда, іс жүзінде теміржол жұмысы порт пен теміржол түйіскен нүктелердегі жергілікті шектеулерден зардап шегуде, атап айтқанда жабдықтың жетіспеушілігі, байланыстардың нашарлығы және тиімсіз операциялық тәжірибелер кідірістер мен шығындардың өсуіне әкеліп отыр.

Төртінші кедергі – шекара өткелдеріндегі кідірістер. Мұнда әртүрлі елдердің теміржол операторлары түйісетінін тілге тиек еткен жөн. Бұл кідірістердің бір бөлігі бесінші негізгі кедергімен байланысты: ол қызмет көрсетушілер мен реттеуші органдар арасындағы деректер алмасудың тиімсіздігіне қатысты.

Соңғысы, көптеген Орта дәліз қатысушылары заманауи ақпараттық технологиялық шешімдерді қолданғанымен, бұл жүйелер бірыңғай түрде пайдаланылмайды әрі өзара интеграция-

ланбаған. Соның салдарынан құжаттардың қайталануы, деректерге қойылатын талаптардың стандартталмауы және бір ел ішіндегі қызмет көрсетушілер арасында да, дәліз елдері арасында да түйісу нүктелерінде тиімсіз үрдістер орын алып отыр.

Дәліздің тартымдылығын арттыру үшін қысқа мерзімді тиімділікке қол жеткізуді (жақсы үйлестіру, логистика және цифрландыру арқылы) орта мерзімді инвестициялармен үйлестіру қажет. Алдағы 10 жыл ішінде Орта дәлізге ірі инвестициялар қажет болады, олардың басым бөлігі мүдделі елдер тарапынан айқындалып, Жол картасында келісілген (2022 жылғы қарашада «Жол картасына» қол қойылған). Алайда, қысқа мерзімде үйлестіруді барысында да, логистиканы және цифрландыруды жетілдіру сияқты шаралар арқылы ауқымды тиімділікке қол жеткізуге болатыны сөзсіз.

Зерттеудің негізгі тұжырымдарына тоқталсақ:

Біріншіден, Орта дәлізді экономикалық дәліз ретінде қайта қарастыру қажет. Бұл зерттеудің негізгі қорытындысы – Орта дәліздің базалық сұранысы эндогенді, яғни дәліз елдерінің өз ішінде қалыптасады. Осыған байланысты Орта дәліз экономикалық дәліз ретінде дамуға зор әлеуетке ие: мұнда көліктік байланысты жақсарту мен дәліз өтетін аймақтардың табиғи экономикалық әлеуеті арасында синергия орнап, ол өз кезегінде қосымша жетілдірулерге ынталандырады. Экономикалық дәлізді дамыту бірнеше шарттарды қажет етеді, соның ең бастысы – елдік шекарадан тыс, дәлізді бірыңғай сауда жолы және экономикалық аймақ ретінде дамытуға, тиімді ілгерілетуге және барынша пайдалануға құзыреті бар институционалдық тетік құру керек.

Екіншіден, дәліз бойымен толыққанды логистикалық шешімдер ұсыну күн тәртібіндегі өзекті мәселе. Байланысты жақсарту бойынша алғашқы жетістіктердің бірі – дәліз бойындағы операциялардың үздіксіз жүруін қамтамасыз ету. Бұл мақсатқа жету үшін дәлізге қатысушы елдердегі қызмет жеткізушілер ең алдымен операциялар мен логистикалық қызметтердің сенімділігі мен болжамдылығын қамтамасыз етуге басымдық беруі қажет. Сондай-ақ тарифтік саясаттың ашықтығын қамтамасыз етіп, жүк ағындарын біріктіретін инфрақұрылымды дамыту маңызды. Дәліздің тиімділігі ең көп көлемдегі жүкті тасымалдау кезінде толық ашылады, ал бұл өз кезегінде өткізу қабілетін үздіксіз арттыруға және қызмет сапасын жақсартуға негіз

болады. Сонымен қатар, қазіргі бытыраңқы тәжірибелерге қарағанда, дәліз бойымен толыққанды қызмет стандарттары мен бірыңғай тарифтерді ұсыну аса маңызды.

Үшіншіден, үдерістерді реформалау және жеңілдету қажет. Көпмодальды дәліз ретінде Орта дәліздегі операциялар тасымал, деректер және төлемдер алмасудың бірнеше кезеңдерімен сипатталады. Алайда мұндай алмасулар қосымша шығындар мен сенімсіздікке алып келетін кедергілердің көзі болуы мүмкін. Бұл есепте контейнерлік тасымалды жеке, әрі қарқынды дамып келе жатқан санат ретінде басқару үшін халықаралық контейнер операторымен тығыз әріптестік орнату ұсынылады. Сонымен қатар, транзиттік жүктерді рәсімдеуді жеңілдету үшін шекара қызметтерінің, әсіресе кеден органдарының іс-қимылдарын үйлестіру қажет. Дәліздің көлік жүйесінде маңызды рөл атқаратын үш елдің теміржол әкімшіліктері арасындағы үйлесімді жұмыс та ерекше мәнге ие.

Төртіншіден, цифрлық деректер ағындарының әлеуетін пайдалану аса маңызды. Орта дәліздің мүдделі тараптары үшін басты мәселелердің бірі – жүктердің қозғалысы туралы ақпараттың шектеулілігі және шекарадағы немесе көліктің әртүрлі түрлерінің түйісуінде пайда болатын кідірістер. Дәліздегі үдерістерді цифрландыруды және қызмет көрсетушілер мен жүк жөнелтушілер (немесе олардың агенттері) арасындағы ақпарат алмасуды жедел әрі дәл қамтамасыз ету үшін цифрлық деректер ағындарын пайдалану керек екендішіг айрықша атап өткен жөн. Орта дәліздегі үдерістер мен қызмет түрлерін цифрлық трансформациялауға арналған, бірыңғай, әрі үйлесімді құрылымды іске асыруға бағытталған «жол картасын» әзірлеу маңызды.

Бесіншіден, дәліз бойындағы инфрақұрылым мен заманауи жабдықтауға басымдық беру арқылы процесті жетілдіруді әрі қарай жалғастыру. Дәліз елдері өткізу қабілетін арттыру үшін Жол картасын қабылдап, іске асырып жатқанымен, бұл зерттеу нақты тәуекелдерге байланысты басымдық беруді қажет ететін жекелеген элементтер бар екенін көрсетеді. Бұған порттар мен теміржолдар арасындағы байланысты жақсарту, тиімділікті арттыруға арналған арнайы жабдықтар сатып алу, порт жұмысына кедергі келтіретін ауа райы жағдайларына әрекет ету және Каспий теңізі деңгейінің төмендеуіне бейімделу кіреді. Жоғары жел жылдамдығынан туындайтын тәуекелдерді тиісті жабдықты сатып алу

арқылы азайтуға болады. Бірақ теңіз деңгейінің төмендеуі порт акваториясын тереңдету немесе отыруы аз жаңа буын кемелерін пайдалану сияқты инженерлік шешімдерді қажет етуі мүмкін. Бұл бағытта заманауи навигациялық құралдарға, кеме қозғалысын басқару жүйелеріне және сүйреткіш пен лоцмандық қызметтер үшін жетілдірілген рәсімдерге инвестиция салу да қажет болуы мүмкін. Қазақстанда өткізу қабілетін арттыруға қатысты бәсекелес басымдықтар айқын транзиттік саясатты талап етеді.

Мұндай шаралар 2030 жылға қарай Орта дәліз бойынша жүк тасымалы көлемін 2021 жылмен салыстырғанда үш есеге ұлғайтып, транзит уақытын екі есе қысқартуға мүмкіндік береді. Инвестициялар мен саяси шаралар үйлесімді іске асқан жағдайда, Орта дәліз құрлықаралық сауда үшін белгілі бір экономикалық және геосаяси тұрақтылықты қамтамасыз етіп, Орталық Азия мен Оңтүстік Кавказдың сауда және даму әлеуетін ашуға, сондай-ақ Қытай, Еуропа және әлемдік нарықтарға сенімді бағыт ұсынуға септігін тигізе алады.

Қорытынды

Қазақстан үшін зор әлеуеті бар мүмкіндіктердің бірі – елдің транзиттік рөлін нығайтумен байланысты. Әсіресе геосаяси шектеулер жағдайында және Ресей арқылы өтетін дәстүрлі бағыттарға тәуелділікті төмендету мақсатында сұранысы артып келе жатқан негізі балама Орта дәлізді дамыту маңызды рөл атқарады. Сонымен қатар, Шығыс пен Батыс арасындағы сенімді әріптес ретінде Қазақстан логистика мен көлік инфрақұрылымына инвестиция тарта алады. Бұған қоса, өндеу өнеркәсібі, ауыл шаруашылығы экспорты және цифрлық қызметтер салаларында жаңа мүмкіндіктер ашылып, елдің әртараптандырылған жеткізу тізбектеріне қосылуына жол ашады. Бұл жолда жетістікке жетудің негізгі шарты – өзгерістерге жедел бейімделу, көршілес елдермен қажет шараларды үйлестіру және халықаралық бизнес үшін қолайлы жағдай қалыптастыру болып табылады.

Қытай мен Еуропа арасындағы құрлық көпірі ретіндегі дәліздің рөліне айтарлықтай назар аударылып отырғанымен, ол дәліз бойындағы елдер үшін әлдеқайда маңызды мәнге ие. Ресейдің Украинаға басып кіруі Орта дәлізге (ОД) континентаралық сауда жолы ретінде қызығушылықты арттырып, құбылмалы геосаяси жағ-

дайда экономикалық тұрақтылық пен баламалы мүмкіндіктерді қамтамасыз ету қажеттілігін алға тартты. Дегенмен, сауда және экономикалық тұрғыдан алғанда, ОД ең алдымен Әзірбайжан, Грузия және Қазақстан үшін сауда жолдарын әртараптандыру мен өзара байланыстарды кеңейтудің мүмкіндігі болып табылады. Қорыта келе, жаңа жаһандық архитектура жағдайында көлік-логистикалық стратегиясын тиімді жүргі-

зіе алған жағдайда Қазақстанның тұрақты экономикалық хабқа айнала алатыны сөзсіз.

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

Әдебиеттер

- Әбдікерімова, Ж. (2022). *Қазақстанның көлік-логистикалық әлеуеті: транзиттік дәліздердің даму бағыттары*. Алматы: Қазақ университеті.
- Сейітқазина, А. (2023). Орта дәліз: жаңа геоэкономикалық мүмкіндіктер. *Халықаралық қатынастар журналы*, (3), 45–56.
- ҚР Ұлттық экономика министрлігі. (2024). *Қазақстандағы транзиттік тасымалдардың статистикалық жинағы*. Астана: ҚР Ұлттық экономика министрлігі.
- Касенов, У. (2021). *Геополитика и международные отношения Центральной Азии*. Алматы: Дәуір.
- Евразийская экономическая комиссия. (2023). *Отчет о развитии транспортных коридоров в условиях санкционного давления*. Москва: Евразийская экономическая комиссия.
- Институт мировой экономики и политики. (2022). *Казахстан в условиях глобальных санкций*. Астана: Институт мировой экономики и политики.
- UNCTAD. (2023). *Review of Maritime Transport 2023*. Geneva: United Nations.
- World Bank. (2022). *Central Asia Transport and Logistics Strategy*. Washington, DC: World Bank.
- Petersen, A., & Buranelli, F. (2021). Kazakhstan's multivector foreign policy: Balancing geopolitics and geo-economics. *Journal of Eurasian Studies*, 12(2), 123–138. <https://doi.org/10.1177/18793665211002435>
- Cornell, S., & Starr, F. (2022). *The Long Game on the Silk Road: The Future of China–Central Asia Relations*. Washington, DC: Central Asia-Caucasus Institute.
- Bowersox, D. J., & Closs, D. J. (1996). *Logistical Management: The Integrated Supply Chain Process*. New York, NY: McGraw-Hill.
- Christopher, M. (2016). *Logistics & Supply Chain Management* (5th ed.). Harlow: Pearson Education.
- Rodrigue, J.-P. (2020). *The Geography of Transport Systems* (5th ed.). New York, NY: Routledge.
- Krugman, P. (1991). Increasing Returns and Economic Geography. *Journal of Political Economy*, 99(3), 483–499. <https://doi.org/10.1086/261763>
- North, D. C. (1990). *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Keohane, R. O. (1984). *After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Wallerstein, I. (2004). *World-Systems Analysis: An Introduction*. Durham, NC: Duke University Press.
- Nijkamp, P. (1986). Infrastructure and Regional Development: A Multidimensional Policy Analysis. *Empirical Economics*, 11(1), 1–21. <https://doi.org/10.1007/BF01973272>
- Hummels, D. (2007). Transportation Costs and International Trade in the Second Era of Globalization. *Journal of Economic Perspectives*, 21(3), 131–154. <https://doi.org/10.1257/jep.21.3.131>

References

- Abdikerimova, Zh. (2022). *Qazaqstannyn kólik-logistikalyq áleueti: tranzittik dáilizderdiń damu baǵyttary*. Almaty: Qazaq universiteti.
- Bowersox, D. J., & Closs, D. J. (1996). *Logistical Management: The Integrated Supply Chain Process*. New York, NY: McGraw-Hill.
- Christopher, M. (2016). *Logistics & Supply Chain Management* (5th ed.). Harlow: Pearson Education.
- Cornell, S., & Starr, F. (2022). *The Long Game on the Silk Road: The Future of China–Central Asia Relations*. Washington, DC: Central Asia-Caucasus Institute.
- Evraziiskaia ekonomicheskaiia komissiiia. (2023). *Otchet o razvitií transportnykh koridorov v usloviakh sanktsionnogo davleniia*. Moskva: Evraziiskaia ekonomicheskaiia komissiiia.
- Hummels, D. (2007). Transportation costs and international trade in the second era of globalization. *Journal of Economic Perspectives*, 21(3), 131–154. <https://doi.org/10.1257/jep.21.3.131>
- Institut mirovoi ekonomiki i politiki. (2022). *Kazakhstan v usloviakh global'nykh sanktsii*. Astana: Institut mirovoi ekonomiki i politiki.

- Kasenov, U. (2021). *Geopolitika i mezhdunarodnye otnosheniia Tsentral'noi Azii*. Almaty: Dáúir.
- Keohane, R. O. (1984). *After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Krugman, P. (1991). Increasing Returns and Economic Geography. *Journal of Political Economy*, 99(3), 483–499. <https://doi.org/10.1086/261763>
- Nijkamp, P. (1986). Infrastructure and Regional Development: A Multidimensional Policy Analysis. *Empirical Economics*, 11(1), 1–21. <https://doi.org/10.1007/BF01973272>
- North, D. C. (1990). *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Petersen, A., & Buranelli, F. (2021). Kazakhstan's Multivector Foreign Policy: Balancing Geopolitics and Geo-economics. *Journal of Eurasian Studies*, 12(2), 123–138. <https://doi.org/10.1177/18793665211002435>
- Qazaqstan Respublikasy Ulttyq ekonomika ministrligi. (2024). *Qazaqstandaǵy tranzittik tasymaldardyń statistikalıq jınaǵy*. Astana: Qazaqstan Respublikasy Ulttyq ekonomika ministrligi.
- Rodrigue, J.-P. (2020). *The Geography of Transport Systems* (5th ed.). New York, NY: Routledge.
- Seitqazina, A. (2023). Орта дәліз: жаңа геоэкономикалық мүмкіндіктер. *Ғалымдар қатынастар журналы*, (3), 45–56.
- UNCTAD. (2023). *Review of Maritime Transport 2023*. Geneva: United Nations.
- Wallerstein, I. (2004). *World-Systems Analysis: An Introduction*. Durham, NC: Duke University Press.
- World Bank. (2022). *Central Asia Transport and Logistics Strategy*. Washington, DC: World Bank.

Авторлар туралы мәлімет:

Джакубаева Салтанат Толеуовна – PhD, Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университетіндегі Таяу Шығыс және Оңтүстік Азия кафедрасының доценті м.а. (Алматы, Қазақстан, e-mail: jakubayeva.s@gmail.com).

Жекенов Думан Курмангазиевич – PhD, Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университетіндегі халықаралық қатынастар және әлемдік экономика кафедрасының қауымдастырылған профессоры, (Алматы, Қазақстан, e-mail: duman.zhekenov@gmail.com).

Мухаметжан Ақбота Ерлікқызы – Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университетіндегі халықаралық қатынастар және әлемдік экономика кафедрасының оқытушысы (Алматы, Қазақстан, e-mail: mukhametzhana.akbota@gmail.com).

Information about authors:

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

Duman Zhekenov – PhD, associate professor of the Department of International Relations and World Economy of the Al-Farabi Kazakh National University (Almaty, Kazakhstan, e-mail: duman.zhekenov@gmail.com).

Akbota Mukhametzhana – Lecturer at the Department of International Relations and World Economy of the Al-Farabi Kazakh National University (Almaty, Kazakhstan, e-mail: mukhametzhana.akbota@gmail.com).

Сведения об авторах:

Джакубаева Салтанат Толеуовна – PhD, и. о. доцента кафедры Ближнего Востока и Южной Азии Казахского национального университета имени аль-Фараби (Алматы, Казахстан, e-mail: jakubayeva.s@gmail.com);

Жекенов Думан Курмангазиевич – PhD, ассоциированный профессор кафедры международных отношений и мировой экономики Казахского национального университета имени аль-Фараби (Алматы, Казахстан, e-mail: duman.zhekenov@gmail.com);

Мухаметжан Ақбота Ерлікқызы – преподаватель кафедры международных отношений и мировой экономики Казахского национального университета имени аль-Фараби (Алматы, Казахстан, e-mail: mukhametzhana.akbota@gmail.com).

Жіберілді: 2 маусым 2025 жыл
Қабылданды: 28 тамыз 2025 жыл