

УДК 656.225

DOI 10.52167/1609-1817-2023-126-3-117-126

Е.Е.Карсыбаев<sup>1</sup>, М.С.Изтелеуова<sup>2</sup>, Е.С.Абсатов<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Академия гражданской авиации, Алматы, Казахстан

<sup>2</sup>Алматы менеджмент университет, Алматы, Казахстан

<sup>3</sup>Генеральный директор СТК «KAZLOGISTICS», Астана, Казахстан

E-mail: maral.izteleuova@gmail.com

## НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНЗИТНОГО И ЭКСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА КАЗАХСТАНА

**Аннотация.** В статье представлены пути дальнейшего совершенствования и роста транзитных перевозок, повышения эффективности использования провозных возможностей транспортной системы страны, мотивация их воспроизводства. Транзитные пути, проходящие по территории государства, вписываются в политику государства и позволяют выполнять обозначенные стратегии в позиционировании стремительно ускоряющемся в своём развитии мире [1]. Казахстан имеет выгодное месторасположение трансконтинентального моста. Его расположение на стыке Европы и Азии даёт возможность использования для транзитного пропуска грузопотоков, что принесет экономические и другие выгоды. Казахстан, правильно используя свое положение, не только зарабатывает за счет транзита, но и может развивать регионы на основе привлечения их к обмену товарами, создания местного производства товаров, пользующихся спросом на внешнем рынке, что также позволило бы занять стратегически выгодное место для развития мультимодальной логистики. Такое выгодное географическое положение в сухопутном коридоре между Европой и Азией представит этот маршрут привлекательным в качестве экономичного альтернативного коридора на направлении Юго-Восточная Азия – Китай – Центральная Азия – Европа.

**Ключевые слова.** Грузопотоки, логистика, хаб, Трансказахстанская железнодорожная магистраль, транснациональный товарообмен, большой транзит.

### Введение.

Оценивая в целом состояние транспорта в Республике Казахстан, следует отметить, что в структуре транспортного комплекса железнодорожный транспорт играет важную роль. Казахские железные дороги обеспечивают 47,2 % грузооборота и 6,6% пассажиропотока страны. Основные объемы грузоперевозок в международных и внутренних перевозках осуществляются железнодорожным транспортом [2].

Используя уникальное географическое положение, Казахстан в современной мировой торговле готов сыграть роль трансконтинентального и транзитного моста между Европой и Азией.

Основанием для этого является создание благоприятных условий для международных перевозок между Западом и Востоком и существенное улучшение евроазиатских транспортных связей за счет привлекательности их наземных коммуникаций, а также развития логистики. Основными странами назначения транзитных грузопотоков через Казахстан являются страны Центральной Азии (Узбекистан – 45%, Кыргызстан – 20%, Туркменистан – 6%, Таджикистан – 9%, Афганистан – 5%). На Россию приходится 5,6%, на Китай – 4,5% [2].

В условиях ухудшающейся обстановки на территории Украины и проведения спецоперации РФ, все большую актуальность приобретает проблема логистики между

Китаем и Европой. Казахстан, обладая географическим преимуществом и транспортно-инфраструктурными возможностями, имеет огромные возможности усилить свои международные и политические позиции посредством консолидации грузопотока через территорию страны. В сложившихся обстоятельствах Транскаспийский международный транспортный маршрут (далее ТМТМ) обретает особую актуальность.

### **Материалы и методы.**

Данные, представленные в статье, базируются на использовании общей методики исследований, что содержит в себе анализ ранее выполненных работ и исследований, проведение аналитических исследований, применение результатов исследования.

Возросшая роль ТМТМ в связи с меняющейся геополитической обстановкой является одной из важного реально перспективного направления. Как известно, данный коридор проходит через территории Китая, Казахстана, акваторию Каспийского моря, Азербайджана, Грузии, Турции и далее можно рассматривать варианты по Черному морю, с направлениями в страны Европы или наземными и воздушным транспортом в Евросоюз. Членами ассоциации являются около двадцати компаний. Сюда можно отнести железнодорожные администрации, порты, судоходные и логистические компании из приведенных стран [1].

В подтверждении того, что воздушный транспорт должен быть включен в глобальный маршрут грузовых перевозок необходимо отметить то, что во время официального визита в г. Анкара были проведены ряд встреч с ведущими турецкими компаниями специализирующейся в реализации и операторстве международных проектов в сфере логистики и трансграничных хабов компанией GTI, которая занимается модернизацией турецких пунктов пересечения границы на основе принципа по строительству, эксплуатации и передачи [3]. Проектным офисом проводится работа по реализации проектов трансграничных хабов в Казахстане. Результатом взаимоотношений стал подписанный документ в рамках вышеназванного официального визита по Меморандуму о сотрудничестве и взаимодействии по реализации инвестиционного проекта строительства авиа-карга терминала в рамках Центра трансграничной торговли «Евразия». Опыт авиа-карга терминала, расположенного на территории аэропорта г.Стамбул, под управлением компании S Sistem является достойным примером для перспективных проектов в Казахстане по созданию узловых грузоперевалочных хабов являющихся звеньями в глобальных логистических цепочках с вовлечением воздушного транспорта в международные транспортные коридоры.

Для создания условий продвижения грузопотока по срединному коридору (Middle Corridor) реализованы несколько проектов, в том числе построенный Актауским Морским Северным Терминалом (АМСТ), присоединение морского порта Курык к ТМТМ, который сократил срок доставки грузов из Хоргоса в Стамбул в пять раз (рисунок 1). Но названные мероприятия являются недостаточными для освоения перспективных грузопотоков, потоков продовольствия в новых сложных условиях. Нехватка продовольствия во всем мире, на которую в последние годы все чаще обращает внимание ООН, стало еще заметнее из-за войны России против Украины. По оценке генерального секретаря ООН, в 2022 году нехватка продовольствия, энергетический и финансовый кризисы станут еще ощутимее из-за войны России против Украины [4].

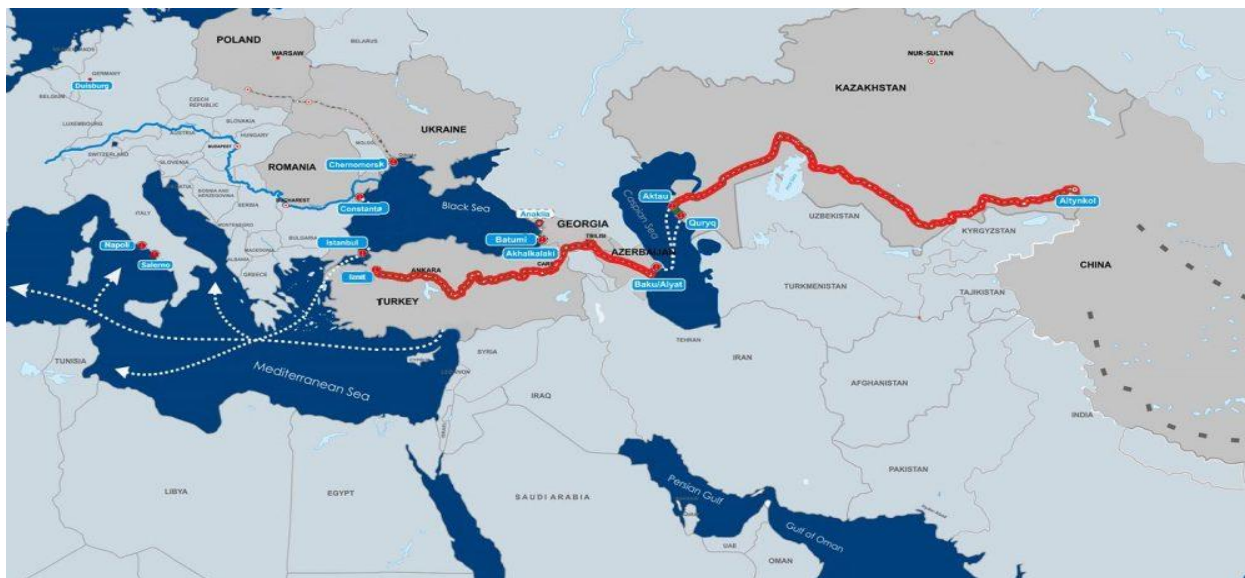


Рисунок 1 - Транскаспийский международный транспортный маршрут

Согласно Отчета по итогам деятельности Международной ассоциации Транскаспийского международного транспортного маршрута (далее – Ассоциация) за 2021 год было перевезено 25,2 тысяч контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ) и это на 20% больше в сравнении с 2020 годом [8]. В 2022 году планируется обеспечить повышение переработки грузов в шесть раз, примерно на 3,2 млн. тонн. Перспективой Ассоциации является увеличение контейнеризации грузов до уровня 50 тысяч контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (TEU), что является недостаточным для освоения перевозок грузов в связи с ухудшающейся геополитической ситуацией.

Таким образом, с учетом создавшейся сложной геополитической обстановки, прогнозируется, что, в ближайшие 10 - 15 лет большой транзит по северным для Казахстана направлениям, будет крайне ограничен. Т.е. возникла необходимость диверсификации развития среднего направления с увеличением пропускной способности как нефтепроводов, так и увеличением возможностей наземного и воздушного транспорта. В целях решения глобальной гуманитарной проблемы, а также проблемы сложившихся хаотичных транспортных маршрутов со многими узкими местами и заторами в приграничных транспортных узлах из-за геополитической обстановки необходимо предпринимать новые шаги и ставить амбициозные задачи [5].

Как известно, наиболее современным, технологичным и перспективным способом транснационального товарообмена, обеспечивающего высокую степень сохранности грузов, признана технология перевозок контейнерными поездами.

На перемещении грузопотоков в контейнерах из портов Юго-Восточной Азии (в т.ч. портов КНР) в Европу по железнодорожным магистралям через Казахстан затрачивается от 11 суток до ближних границ Европы и до 20 суток до дальних границ. Этому подтверждение следование контейнерного поезда, состоящего из 48-ми сорокофутовых контейнеров со сборным грузом, отправленный из Китая (г. Чуньцин) в Финляндию по ТМТМ в мае 2022 года. Сложный мультимодальный маршрут в 9 тыс. км до финского города Коуволла состав преодолел за 20 дней.

### **Результаты и обсуждение.**

#### *Постановка задачи исследования.*

В 2005 году группой ученых и специалистов Казахстана по заданию железнодорожной администрации был разработан амбициозный проект по технико-

экономическому обоснованию Трансказахстанской железнодорожной магистрали (ТКЖМ) [6] колеи 1435мм (далее – Проект). Проектируемый маршрут должен был проходить вдоль существующего железнодорожного направления от станции Достык–Актогай–Мойынты–Жезказган. Затем, согласно проекту, строительство узкой колеи должно было пройти по маршруту от Жезказгана до Саксаульска и далее на Бейнеу. От Бейнеу намечены два направления:

- до порта Актау и далее;
- в направлении Туркменистана, Ирана и далее с выходом на Персидский залив и с ответвлением на Турцию (рисунок 2).

Основной целью является сокращение времени доставки по узкой колее, что будет обеспечено за счет ускоренного прохождения границы.

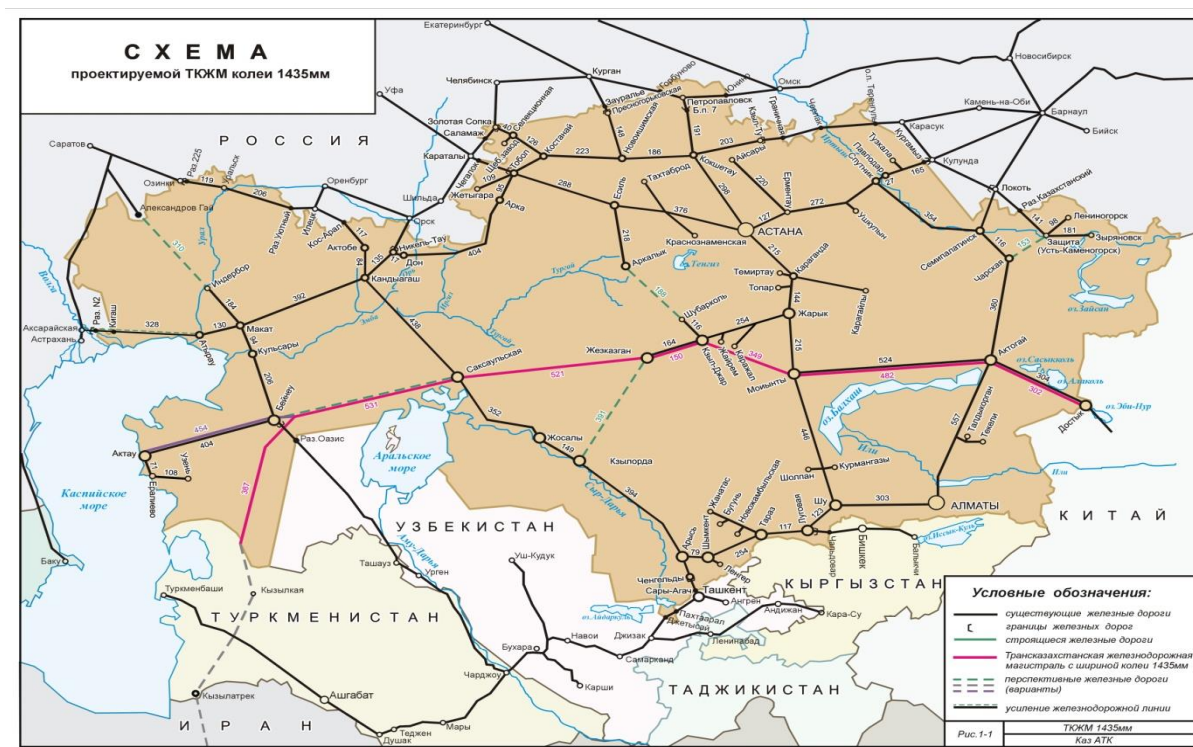


Рисунок 2 – Маршрут Трансказахстанской железнодорожной магистрали колеи 1435мм [6]

Приведем некоторые выдержки и цитаты из Проекта [6]:

- Трансказахстанская железнодорожная магистраль берет начало от границы Китая с Казахстаном, пересекает станции Мойынты, Кызыл Жар, Жезказган, Сексеул, Бейнеу. Затем переходит на территорию Туркменистана и по ней идет к Иранской железной дороге. Согласно данным проекта, предполагалось строительство новых железнодорожных линий около трёх тысяч километров в Казахстане, примерно 700 километров в Туркменистане и порядка 90 километров на территории Ирана.

Также для того, чтобы повысить привлекательность данного маршрута, рассматривается возможность строительства железной дороги в обход озера Ван в Турции.

Согласно анализу, груз может быть доставлен с восточного побережья Китая в Роттердам за 18 дней. Исследование было поддержано транспортными ассоциациями Китая, Туркменистана, Ирана и Турции, но было согласовано, что его финансирование

будет осуществляться каждой из сторон на основе концессии или иными способами на их территории. Стоимость проекта составляет около 3,5 миллиардов долларов.

Преимущества ТКЖМ, следующие:

- переход на европейский стандарт по ширине колеи на направлении от станции Достык до Государственной границы Туркменистана на протяжении 3070 км [10];
- перспектива привлечения транзита на направлениях от Юго-Восточной Азии до Европы, и Ближнего Востока;
- возможность придания европейского измерения транспортному коридору Север-Юг;
- оптимизация количества участников цепочки поставок;
- сокращение дальности перевозки грузов между Европой и Юго-Восточной Азией и наоборот [10];
- дополнительные ворота по выходу на Евросоюз из Юго-Восточной Азии.

При дальнейшей реализации проекта необходимо учесть тот факт, что требуется согласование интересов каждой страны-участницы проекта. Ситуация неоднозначная, поэтому экспертам потребуется серьезно поработать.

Следует отметить, что некоторые непосредственные участники, а также такие страны как США, Саудовская Аравия и Турция, предлагали пустить данный маршрут в обход России, не учитывая и Транссибирскую и Байкало-Амурскую магистрали, считая, что в них нет большого потенциала. Хотя не надо забывать тот факт, что Транссибирская магистраль была первым мостом, соединившим Европу с Азией, Атлантический с Тихим океаном.

Противостояние стран за транзит заставляет нас искать новые пути, а также искать ответы на вопросы дальнейшего развития транзитных маршрутов. Поэтому представителям транспортных ведомств надо помнить, что транзитные маршруты через территорию страны возможно наладить только при наличии стабильных условий перевозки, конкурентоспособного тарифа и условий обеспечения сохранности грузов, что обеспечит эффективность решения сложных задач.

#### Выводы.

1. С точки зрения развития транзитных перевозок через территорию Казахстана в направлении Азия-Европа: приоритет отдается контейнерным перевозкам из южных портов Китая и стран Юго-Восточной Азии, Азиатско-Тихоокеанского региона. региона в Европу. и обратно по железной дороге и по морю.

2. Перспективным является направление перевозки грузов из Западного региона Китая в страны Центральной Азии, СНГ, Каспийского бассейна через территорию Казахстана. В этой связи можно отметить тенденцию к увеличению объемов транзитных грузов в контейнерах между этими регионами. За последний год данный вид перевозок вырос на 4%.

3. Учитывая глобализацию мировой экономики, интенсивность роста взаимозависимости экономик Европы и Азии, роль Казахстана на транспортном рынке видится в качестве транзитного векторного моста - самого короткого и быстрого сообщения.

4. На перемещении контейнеров из портов Юго-Восточной Азии в Европу по железнодорожным магистралям через Казахстан имеет место выигрыш по времени более чем в 2 раза, обусловленной высокой скоростью перемещения грузов и меньшей протяженностью, чем транссибирская магистраль. Иначе говоря, отправитель грузов получает выигрыш не только на тарифах, но и в сокращении срока поставок товара [7].

5 Учитывая транзитное назначение ТКЖМ, основным критерием является обеспечение минимального пробега транзитного груза при определении его маршрута. Из

китайского порта Ляньюньган на Желтом море груз доставляется в Европу не более чем за 16,1 дня. Время перевозки грузов от станции Достык до порта Актау сократится с нынешних 4,5 суток (с учетом перегрузки) до 1,5-2 суток при средней скорости на участке 50 км/ч без учета времени на пограничные и таможенные операции. Это позволяет перенаправить грузы, требующие срочной доставки в Европу, с морского транспорта на железнодорожный.

На первом этапе после завершения строительства железной дороги к 2010 году планируется увеличение объема перевозок до 40 млн тонн. В дальнейшем, после ввода второй колеи, объем транзита может достигнуть до 100 млн тонн в год.

6. Эффективность маршрутных контейнерных поездов создает основу для привлечения грузоотправителей, грузополучателей, экспедиторов международных организаций к использованию транзитного потенциала Казахстана. Преимущество контейнерных поездов - в доставке грузов в самые короткие сроки, с наименьшими затратами и на высоком уровне сервиса.

7. Создание ТКЖМ положительно скажется на экономическом положении республики в целом. Роль и значение Казахстана как крупного транзитного узла евразийского значения значительно возрастут. С открытием трансконтинентальной железной дороги важнейшим фактором роста является расширение международной торговли, возрождение туризма, возможность притока иностранных инвестиций.

Опыт применения.

Так как Казахстан расположен на наиболее эффективной части трансконтинентального моста, он надеется получить значительный валютный доход от транзита товаров и туристических услуг. Страны ЕС также ожидают значительных экономических и других выгод от трансконтинентального моста. Во-первых, они выходят напрямую на китайский рынок с северо-запада Китая. Страны ЕС уступают только Японии в торговле с Китаем и имеют значительный положительный баланс. Во-вторых, трансконтинентальный мост позволяет странам ЕС развивать товарно-сырьевые рынки государств Центральной Азии, создавать в этом регионе различные стратегические базы [6].

- разработка программы развития пограничного перехода, включая сотрудничество по проекту строительства ТКЖМ шириной колеи 1435 мм в Казахстане (протокол первого заседания Подкомитета Казахстанско-китайского комитета по сотрудничеству в области железнодорожного транспорта).

Реализация проекта позволит производить транзитную перевозку грузов по ТКЖМ из портов Китая в порт Роттердам в течение 18 дней. Стоимость перевозки контейнеров из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в страны ЕС и обратно будет значительно снижена. Планируется увеличить объем грузоперевозок до 35-40 млн тонн, а в перспективе до 100 млн тонн в год, с момента его запуска в 2010 году.

8. Ориентировочная стоимость строительства магистрали составляет 3,5 млрд. долларов. Основные расчеты для определения окупаемости проекта произведены исходя от размеров движения контейнерного транзитного потока по девяти показателям прогнозируемых объемов пропуска транзитного грузопотока: 60, 50, 40, 35, 30, 25, 17, 10, 5 и для двух вариантов (в зависимости от объемов строительства). Срок окупаемости строительства ТКЖМ укладывается в пределах 3,7 до 28,9 лет.

Из приведенных выдержек и цитат, можно сделать вывод о том, что Проект, несомненно, был актуальным, выгодным не только для Казахстана, но давление извне на нашу страну не позволили начать строительство нового коридора. Проект остался на стадии исследования.

Приведем также информацию из странички Facebook Интересная жизнь НЕ ТОЛЬКО Астаны [9].

1. Приведем пример по схеме Россия-Украина-Евросоюз. До 2019 года Казахстан продавал свой газ в Россию по 166 долларов. Этот же газ Россией перепродавался в Украину по 350-450 долларов. По идее, Казахстан должен продавать газ Украине без посредников, а Россия должна получать оплату только за транзит. От этого Казахстан теряет около 1 миллиарда долларов в год [9].

2. Второй пример касается заключения с Китаем соглашения по строительству железной узкоколейной дороги. В 2000-х Россия помешала подписанию соглашения с Китаем о строительстве узкоколейной транскозахстанской железной дороги через Иран, Турцию в Европу. Согласно сделанных прогнозов ожидалось, что к 2020 году грузооборот между Китаем и ЕС достигнет 600 млн тонн. Беря на себя всего 20 процентов этого оборота, было бы возможным пропустить через нашу территорию 120 миллионов тонн транзитных грузов. В 2012 году общий объем транзитных грузов, перевезенных по железной дороге через Казахстан, составил 16 300 000 тонн, а выручка от этого составила около 1 миллиарда долларов [9].

3. Казахстан имеет зерновой терминал в порту Вентспилс. Для прохождения по своей территории наших экспортеров зерна в направлении порта Вентспилс, Россия установила трехкратный тариф. В 2009 году через Вентспилс прошло всего 75 000 тонн зерна, а мощность терминала составляет 1 500 000 тонн. В результате ежегодно в Казахстане уничтожается и теряется на полях около 1 млн тонн зерна, потому что экспорт зерна невозможен, а порты РФ забиты собственным зерном [9].

Сейчас мы говорим о построении Нового Казахстана. В создании нового Казахстана специалисты и ученые транспортной отрасли должны активно участвовать в привлечении большого транзита и создании путей для экспорта. Поэтому мы считаем, что пора снять с полки залежавшийся Проект и дать ход его основной идее. Речь идет о строительстве и создании уникальной инфраструктуры с колеей 1435мм, с возможностью использования авиатранспорта и терминалов грузового воздушного транспорта размещаемых на начальном и конечных приграничных транспортных узлах - Хоргос, Актау. Проектом предусматривается возможность использования мультимодальных технологий Rail – Air, скоростных контейнерных шаттл – поездов и других перспективных технологий [3]. Эта идея была озвучена в мае прошлого года на встрече Генерального директора СТК KAZLOGISTICS Абсатова Е.С. с профессорско-преподавательским составом и студентами АО Академия гражданской авиации.

Научность изложенных фактов состоит в создании транспортного кластера, обеспечивающего конкурентоспособность республики в транспортном секторе и развитии транзитных перевозок через РК, а также создании условий для внешнеэкономической деятельности, для индустриально-инновационного развития страны, повышения уровня предоставления транспортно-логистических услуг разного характера.

Рассматривая глобальную логистическую цепочку Восток – Запад колеи 1435мм без сомнений будут заинтересованы не только вышеназванные страны Казахстан, Турция, Азербайджан, Грузия, но и среднеазиатские братские страны. При создании соответствующей высокотехнологичной транспортно–логистической инфраструктуры колеи 1435мм на всем протяжении от порта Ляньюньган через узкоколейный Казахстан, узкоколейную паромную переправу через Каспийское море, через узкоколейный Кавказ (Азербайджан, Грузия), далее Турция – Европа товары Юго–Восточной Азии, Казахстана, стран Средней Азии будут достигать Европу от 5 до 15 суток с доставкой по мультимодальным технологиям.

### **Заключение.**

Таким образом, предлагаем 3 варианта диверсификации развития ТМТМ или Middle Corridor за счет идеи продолжения узкой колеи 1435 мм по территории Казахстана и использования мультимодальных технологий Rail – Air:

1 вариант – использование инфраструктуры аэропорта г. Талдыкорган в качестве узлового грузоперевалочного хаба и строительства железнодорожной колеи 1435 мм от станции Алтынколь или Достык, с перспективой создания в г. Талдыкорган крупного международного транспортно-логистического хаба;

2 вариант - строительство нового аэропорта в г. Конаев и строительства железнодорожной колеи 1435 мм от станции Алтынколь или Достык, с перспективой создания крупного международного транспортно-логистического хаба;

3 вариант – строительство колеи 1435 мм от станции Алтынколь или станции Достык до морского порта Актау с использованием инфраструктуры международного аэропорта г. Актау с перспективой создания крупного международного транспортно-логистического мега хаба с участием железнодорожного, морского, трубопроводного, воздушного и автомобильного транспорта.

В каждом из вариантов существуют дополнительный эффект для того или иного региона, который подлежит дополнительному исследованию.

Задача интеграции транспортной системы Казахстана в мировую транспортную систему путем совершенствования уровня транспортной инфраструктуры на пути следования ТМТМ и эффективного использования транзитного потенциала страны.

1. Создание логистической схемы по транспортировке грузов, с учетом новых вводных по переориентированию грузопотоков.

2. Нарращивание институционального и инновационного потенциала путем гармонизации правовых систем и процедур (целесообразно определить общие минимальные стандарты для транспортной инфраструктуры), а также продвижением в направлении укрепления нематериального информационного обеспечения коридора.

3. Реализация региональных проектов как составных частей модели совершенствования ТМТМ.

4. Нарращивание потенциала МК путем оказания научно-технической поддержки и реализации данного исследования.

5. Разработка совместных рабочих групп и проведение региональных исследований, учитывающих быстроизменяющиеся условия функционирования международной логистики.

## ЛИТЕРАТУРА

[1] О Концепции развития международных транспортных коридоров Республики Казахстан - ИПС "Әділет"/ <http://adilet.zan.kz>

[2] Конкурентоспособность логистики и транспорта в Республике Казахстан/ Организация Объединенных Наций. Женева, 2019 год/

[3] <https://akorda.kz/ru/kasym-zhomart-tokaev-i-redzhep-tayip-erdogan-dogovorilis-vyvesti-vzaimootnosheniya-mezhdu-kazahstanom-i-turciey-na-uroven-rasshirennogo-strategicheskogo-partnerstva-1045142> «Касым-Жомарт Токаев и Реджеп Тайип Эрдоган договорились вывести взаимоотношения между Казахстаном и Турцией на уровень расширенного стратегического партнерства», г. Анкара, 2022г.

[4] <https://www.akorda.kz/ru/kasym-zhomart-tokaev-i-redzhep-tayip-erdogan-provelibrifing-dlya-predstaviteley-smi-1045955> «Касым-Жомарт Токаев и Реджеп Тайип Эрдоган провели брифинг для представителей СМИ», г. Анкара, 2022г.

[5] <https://www.facebook.com/ktzeofficial/posts/383694501797065/> «Rail-Air – новые логистические решения в перевозках по направлению Китай-Казахстан – Европа», АО «КТЗ Express», 2015г.

[6] «Стратегия маркетинга по разработке ТЭО строительства ТКЖМ», г. Алматы, 2005г.

[7] М.А. Кобди́ков. Стратегия маркетинга по разработке ТЭО строительства Трансказахстанской железнодорожной магистрали/ <http://rostransport.com>



[8] Отчет по итогам деятельности объединения юридических лиц «Международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут» (далее – Ассоциация) за 2021 год

[9] С Украиной и Беларусью все ясно. А как у России с Казахстаном? prostopasha1914 — LiveJournal <https://prostopasha1914.livejournal.com>

[10] Субрегиональная группа ШОС. Анализ проблем, возможностей и перспектив развития. Монография/ <http://bibliorossica.com>

## REFERENCES\*

[1] On the Concept for the development of international transport corridors of the Republic of Kazakhstan - IPS "Adilet" / <http://adilet.zan.kz>

[2] Competitiveness of logistics and transport in the Republic of Kazakhstan//United Nations. Geneva, 2019.

[3] <https://akorda.kz/ru/kasym-zhomart-tokaev-i-redzhep-tayip-erdogan-dogovorilis-vyvesti-vzaimootnosheniya-mezhdu-kazahstanom-i-turciey-na-uroven-rasshirennogo-strategicheskogo-partnerstva-1045142> “Kassym-Jomart Tokayev and Recep Tayyip Erdogan agreed to bring relations between Kazakhstan and Turkey to the level of an expanded strategic partnership”, Ankara, 2022.

[4] <https://www.akorda.kz/ru/kasym-zhomart-tokaev-i-redzhep-tayip-erdogan-provelibrifing-dlya-predstaviteley-smi-1045955> “Kassym-Zhomart Tokayev and Recep Tayyip Erdogan held a briefing for media representatives”, Ankara, 2022

[5] <https://www.facebook.com/ktzeofficial/posts/383694501797065/> "Rail-Air - new logistics solutions in transportation in the direction of China-Kazakhstan - Europe", JSC "KTZ Express", 2015.

[6] "Marketing strategy for the development of a feasibility study for the construction of TKZhM", Almaty, 2005.

[7] М.А. Kobdikov. Marketing strategy for the development of a feasibility study for the construction of the Trans-Kazakhstan railway / <http://rostransport.com>

[8] Report on the results of the activities of the association of legal entities "International Association" Trans-Caspian International Transport Route "(hereinafter referred to as the Association) for 2021

[9] Everything is clear with Ukraine and Belarus. And what about Russia and Kazakhstan? prostopasha1914 — LiveJournal <https://prostopasha1914.livejournal.com>

[10] Sub-regional group of the SCO. Analysis of problems, opportunities and development prospects. Monograph/ <http://bibliorossica.com>

**Ержан Қарсыбаев**, т.ғ.д., профессор, Азаматтық авиация академиясы, Алматы, Қазақстан, [erzhlogist@mail.ru](mailto:erzhlogist@mail.ru)

**Марал Ізтелеуова**, т.ғ.д., профессор, Алматы менеджмент университеті, Алматы, Қазақстан, [maral.izteleuova@gmail.com](mailto:maral.izteleuova@gmail.com)

**Ерлан Абсатов**, STK KAZLOGISTICS бас директоры, Астана, Қазақстан, [info@kazlogistics.kz](mailto:info@kazlogistics.kz)

## ҚАЗАҚСТАННЫҢ ТРАНЗИТТІК-ЭКСПОРТТЫҚ ӘЛЕУЕТІН ІСКЕ АСЫРУДЫҢ ЖАҢА МҮМКІНДІКТЕРІ МЕН ПЕРСПЕКТИВАЛАРЫ

**Аңдатпа.** Мақалада транзиттік тасымалдауды одан әрі жетілдіру және арттыру, еліміздің көлік жүйесінің өткізу қабілетін пайдалану тиімділігін арттыру және оларды

молайтуды ынталандыру жолдары қарастырылған. Мемлекет аумағы арқылы өтетін транзиттік бағыттар мемлекеттің саясатына сәйкес келеді және оның дамуында жылдам үдеп келе жатқан әлемді позициялауда белгіленген стратегияларды жүзеге асыруға мүмкіндік береді [1]. Қазақстан трансконтинентальды көпірдің тиімді орналасуына ие. Оның Еуропа мен Азияның қиылысында орналасуы жүк ағындарын транзит үшін пайдалануға мүмкіндік береді, бұл экономикалық және басқа да пайда әкеледі. Қазақстан өз жағдайын дұрыс пайдалана отырып, транзит арқылы табыс тауып қана қоймай, сонымен қатар өңірлерді тауар айырбастауға тарту, сыртқы нарықта сұранысқа ие тауарлардың жергілікті өндірісін құру арқылы дамыта алады, бұл оған стратегиялық тұрғыдан да мүмкіндік береді. мультимодальды логистиканы дамыту үшін қолайлы орын. Еуропа мен Азия арасындағы құрлық дәлізіндегі осындай тиімді географиялық жағдай бұл бағытты Оңтүстік-Шығыс Азия – Қытай – Орталық Азия – Еуропа бағытындағы экономикалық балама дәліз ретінде тартымды етеді.

**Түйінді сөздер.** Жүк тасымалы, логистика, хаб, Трансқазақстандық теміржол, транслұттық сауда, ірі транзит, тораптар.

**Erzhan Karsybaev**, doctor of technical sciences, professor, Academy of Civil Aviation, Almaty, Kazakhstan, erzhlogist@mail.ru

**Maral Izteleuova**, doctor of technical sciences, professor, Almaty Management University, Almaty, Kazakhstan, maral.izteleuova@gmail.com

**Yerlan Absatov**, General Director of STK KAZLOGISTICS, Astana, Kazakhstan, info@kazlogistics.kz

## NEW OPPORTUNITIES AND PROSPECTS FOR REALIZING THE TRANSIT AND EXPORT POTENTIAL OF KAZAKHSTAN

**Abstract.** The article presents ways for further improvement and growth of transit traffic, increasing the efficiency of using the carrying capacity of the country's transport system, and motivating their reproduction. Transit routes passing through the territory of the state fit into the policy of the state and allow the implementation of the designated strategies in positioning the rapidly accelerating world in its development [1]. Kazakhstan has an advantageous location of the transcontinental bridge. Its location at the crossroads of Europe and Asia makes it possible to use cargo flows for transit, which will bring economic and other benefits. Kazakhstan, correctly using its position, not only earns through transit, but can also develop regions by attracting them to the exchange of goods, creating local production of goods that are in demand in the foreign market, which would also allow it to take a strategically advantageous place for the development of multimodal logistics. Such an advantageous geographical position in the land corridor between Europe and Asia will make this route attractive as an economical alternative corridor in the direction of Southeast Asia - China - Central Asia - Europe.

**Keywords.** Freight traffic, logistics, hub, Trans-Kazakhstan railway, transnational trade, large transit.

\*\*\*\*\*