

РОЛЬ КАЗАХСТАНА В УКРЕПЛЕНИИ ТРАНЗИТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ РОССИИ С АЗИАТСКИМИ РЫНКАМИ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

THE ROLE OF KAZAKHSTAN IN STRENGTHENING RUSSIA'S TRANSIT AND LOGISTICS LINKS WITH ASIAN MARKETS: PROBLEMS AND DEVELOPMENT PROSPECTS

**A. Verigina
Sh. Tursunov**

Summary. The article examines the role of the Republic of Kazakhstan in strengthening Russia's transit and logistics links with Asian markets against the background of the transformation of the global transport system and the growing importance of the Eurasian transport corridors. The purpose of the study is to determine the potential of Kazakhstani routes to ensure sustainable foreign trade relations of Russia, identify infrastructural and institutional constraints, as well as assess the prospects for further development of transit destinations. The study examines key areas of modernization of Kazakhstan's transport infrastructure, including the development of railways, expanding the capacity of border crossings with China, and the creation of multimodal logistics hubs in the Caspian Sea. Special attention is paid to the impact of these processes on the formation of new routes for Russia's foreign trade logistics. The study concluded that Kazakhstan plays a system-building role in shaping the new architecture of Eurasian logistics ties, and strengthening the transport partnership between Russia and Kazakhstan is an important condition for increasing the region's competitiveness at the global level.

Keywords: Kazakhstan, transit logistics, Russia, Eurasian transport corridors, multimodal transportation, foreign trade relations, rail transit, Caspian region, EAEU, China, container transportation, transport infrastructure, digitalization of logistics.

Веригина Анастасия Валентиновна

Кандидат экономических наук, доцент,
Российский университет транспорта, г. Москва;
Финансовый университет при Правительстве
Российской Федерации
verigina_anastat@mail.ru

Турсунов Шохрух Абдувахоб угли

Финансовый университет при Правительстве
Российской Федерации
shohruht238@gmail.com

Аннотация. В статье исследуется роль Республики Казахстан в укреплении транзитно-логистических связей России с рынками Азии на фоне трансформации глобальной транспортной системы и роста значимости евразийских транспортных коридоров. Цель исследования заключается в определении потенциала казахстанских маршрутов для обеспечения устойчивых внешнеэкономических связей России, выявлении инфраструктурных и институциональных ограничений, а также оценке перспектив дальнейшего развития транзитных направлений. В рамках исследования рассмотрены ключевые направления модернизации транспортной инфраструктуры Казахстана, включая развитие железнодорожных магистралей, расширение пропускной способности пограничных переходов с Китаем, создание мультимодальных логистических хабов на Каспии. Особое внимание уделено влиянию данных процессов на формирование новых маршрутов внешнеэкономической логистики России. Итогом исследования является вывод о том, что Казахстан играет системообразующую роль в формировании новой архитектуры евразийских логистических связей, а укрепление транспортного партнёрства между Россией и Казахстаном является важным условием повышения конкурентоспособности региона на глобальном уровне.

Ключевые слова: Казахстан, транзитная логистика, Россия, евразийские транспортные коридоры, мультимодальные перевозки, внешнеэкономические связи, железнодорожный транзит, Каспийский регион, ЕАЭС, Китай, контейнерные перевозки, транспортная инфраструктура, цифровизация логистики.

Актуальность исследования определяется масштабной перестройкой глобальных логистических цепочек и необходимостью поиска новых направлений взаимодействия России с динамично развивающимися рынками Азии. На фоне изменения транспортно-экономического ландшафта, вызванного геополитическими факторами и нарушением привычных маршрутов, страны Центральной Азии, и особенно Казахстан, приобретают стратегическое значение для формирования устойчивых каналов транзита. В этих условиях транзитный потенциал Казахстана становится одной из ключевых опор региональной логистики, создающей

фундамент для укрепления экономических связей России с Китаем, странами Центральной Азии, Ближнего Востока и акваторией Индийского океана. Географическое положение Казахстана, его участие в международных интеграционных платформах и реализация крупных инфраструктурных проектов формируют основу для развития альтернативных маршрутов, способных компенсировать ограничения традиционных направлений и увеличить устойчивость поставок.

Одним из центральных факторов, определяющих стратегическую важность Казахстана, является пересе-

чение на его территории ключевых магистральных коридоров, связывающих Китай и Европу. Республика выступает естественным геоэкономическим узлом между восточной частью континента и Каспийским регионом, предоставляя выход к портам Актау и Курык [8].

Эти порты формируют транспортно-коммуникационный мост между железнодорожной системой Евразии и морскими маршрутами, ведущими в Турцию, Иран, страны Персидского залива, Южную Азию и далее — к рынкам Восточной Африки. Такое сочетание мультимодальных возможностей обеспечивает Казахстану статус ключевого участника трансасиатских транспортных инициатив, а его территории — роль связующего звена между несколькими крупными торговыми пространствами.

Важным направлением государственной политики Казахстана на протяжении последних лет является системное наращивание транзитного потенциала страны. Усилия государства включают модернизацию железнодорожной сети, расширение пунктов пропуска с Китаем, обновление автодорожных магистралей в рамках программ «Нұрлы жол» и интеграцию в мегапроект «Западная Европа — Западный Китай» [7]. Эти меры направлены не только на увеличение пропускной способности транспортных маршрутов, но и на формирование условий для долгосрочной устойчивости грузопотоков, что особенно значимо в условиях возросшей конкуренции между евразийскими коридорами.

Существенным драйвером развития транзитных функций Казахстана стала активизация контейнерных перевозок между Китаем и Европой. Статистические данные компании Kazakhstan Temir Zholy отражают устойчивый рост транспортировки контейнеров: увеличиваются объёмы трафика через ключевые пограничные переходы Достык–Алашанькоу и Алтынколь–Хоргос, расширяется число мультимодальных перевозок через порты Каспия [4].

Для России это создает дополнительные возможности диверсификации логистических маршрутов. Использование казахстанских направлений позволяет снизить нагрузку на восточные железнодорожные полигоны, оптимизировать движение грузов по нескольким альтернативным коридорам и уменьшить риск транспортных задержек, связанных с повышенной загруженностью отдельных участков.

Несмотря на очевидные преимущества, развитие транзита через территорию Казахстана сопровождается целым рядом инфраструктурных ограничений. Прежде всего выделяются проблемы пропускной способности на границе с Китаем. Периодические сезонные скачки грузопотока приводят к формированию очередей, увеличению времени обработки вагонов и возникновению вынужденных простоев [3].

Различия в колее между железнодорожными системами Казахстана и Китая, необходимость перестановки тележек, ограниченные мощности перегрузочных терминалов — все это приводит к дополнительным временным и финансовым расходам. Прикаспийские порты также испытывают нагрузку: несмотря на проведенную модернизацию, их пропускной потенциал всё ещё ограничен в условиях резкого роста грузопотоков, особенно при неблагоприятных погодных условиях, влияющих на ритмичность морских перевозок [5]. Эти факторы увеличивают совокупные транспортные издержки, что в конечном счёте снижает конкурентоспособность маршрутов в сравнении с альтернативными коридорами.

Наряду с техническими ограничениями, значительное влияние оказывают институциональные барьеры. Даже при наличии интеграционных механизмов ЕАЭС сохраняются различия в правоприменительной практике, таможенном администрировании и тарифной политике. Серьезной проблемой остаётся недостаточная синхронизация цифровых систем, что приводит к необходимости дублирования операций, увеличивает документооборот и замедляет прохождение грузов [7].

В условиях стремительного развития цифровизации логистики данные ограничения становятся особенно ощутимыми, снижая привлекательность маршрутов для международных перевозчиков. Решение подобных проблем возможно только при скоординированной работе государственных ведомств, расширении использования электронных транспортных документов, унификации процедур транзита и внедрении механизмов предтаможенного контроля.

Экономические преимущества использования казахстанских маршрутов для России проявляются в нескольких направлениях.

Во-первых, они позволяют снизить зависимость от традиционных западных коридоров, обеспечивая диверсификацию экспортно-импортных каналов. Такой подход создаёт более устойчивую структуру внешней торговли.

Во-вторых, маршруты через территорию Казахстана способны значительно сократить время доставки грузов в азиатском направлении. При грамотной организации мультимодальных перевозок срединные коридоры становятся конкурентоспособными по отношению к морским путям, особенно для продукции с высокой добавленной стоимостью и сокращенным сроком реализации [6].

В-третьих, использование этих маршрутов открывает России возможности выхода на новые рынки Ближнего Востока и Южной Азии — регионы, демонстрирующие значительный запрос на российские товары.

Значимой составляющей является и анализ затрат: экономическая эффективность маршрутов определяется уровнем транспортных издержек, качеством логистических услуг, степенью развития терминальной инфраструктуры и прозрачностью тарифной политики. Казахстан в последние годы стремится к гармонизации тарифов, формированию совместных операторов с ключевыми транспортными компаниями, увеличению прозрачности ценообразования.

Однако достижение устойчивой конкурентоспособности требует дальнейшего углубления кооперации, включая создание единых логистических платформ и механизмов оптимизации транзакционных издержек [1].

Не менее важным аспектом становится экологическая устойчивость транспортных процессов. Рост транзитных потоков усиливает нагрузку на экологические системы, что делает актуальным внедрение энергоэффективных технологий и экологических решений в транспортной отрасли. Казахстан продвигает программы «зелёной логистики», развивает экологические стандарты в портах, обновляет парк локомотивов и внедряет современные системы контроля выбросов. Для России участие в таких инициативах может повысить привлекательность её маршрутов для международных логистических операторов, ориентированных на экологические стандарты.

Перспективность использования казахстанского транзита для России во многом определяется способностью двух государств синхронизировать структурные реформы и устранить существующие узкие места в логистической системе. Важным направлением совместной работы становится наращивание пропускной способности границы Казахстана с Китаем. Именно этот участок определяет потенциал основных маршрутов, связывающих Центральную Азию с восточной частью Евразии.

Проблема повышения throughput-показателей отражает не только необходимость модернизации пограничной инфраструктуры, но и внедрение гибких механизмов распределения грузопотоков, включая электронную очередь, согласованное планирование подач вагонов и формирование сетевых графиков движения.

Модернизация Каспийских портов — ещё одно важнейшее условие развития транзита. Актау и Курык в последние годы стали площадками масштабных инвестиционных проектов, направленных на улучшение качества обработки грузов, расширение терминальных мощностей и создание новых логистических сервисов. Однако растущая конкуренция со стороны других портов Каспийского бассейна (в частности, иранских и азербайджанских) требует от Казахстана и его партнёров постоянного совершенствования технологий: внедрения автоматизированных систем учёта, ускоренной обра-

ботки контейнеров, перехода на интегрированные логистические схемы с участием морских, железнодорожных и автомобильных перевозчиков.

Одним из ключевых направлений дальнейшего развития транзита является создание совместимых цифровых платформ. В последние годы цифровизация стала центральным элементом логистической стратегии многих стран, и Казахстан не является исключением.

Однако отсутствие полной совместимости между российскими и казахстанскими системами электронного документооборота приводит к дублированию данных, росту транзакционных затрат и увеличению времени прохождения границы. Решением может стать внедрение единой цифровой среды ЕАЭС в сфере логистики, объединяющей электронные накладные, сертификаты, таможенные документы и автоматизированные системы контроля.

Унификация тарифной политики также требует первоочередного внимания. Тарифы на транзитные перевозки должны быть прозрачными, предсказуемыми, экономически обоснованными и согласованными между операторами двух стран. На практике грузоотправители сталкиваются с ситуацией, когда стоимость перевозки складывается из нескольких разрозненных тарифов, что усложняет планирование и оказывает негативное влияние на конкурентоспособность маршрута. Формирование единых тарифных коридоров, внедрение договоров «единой ставки» и развитие межгосударственных транспортных консорциумов может стать шагом к устранению данных проблем.

Не менее важным представляется вопрос формирования международных логистических хабов. Казахстан уже развивает ряд крупных транспортно-логистических центров, включая Хоргос — Восточные ворота, где внедряется модель «сухого порта». Такие площадки позволяют осуществлять высокоскоростную перегрузку грузов, минимизировать время таможенной обработки и оптимизировать логистические цепочки. При активном участии России эти узлы могли бы стать частью единой евразийской мультимодальной сети, обеспечивающей высокую операционную гибкость и снижение затрат.

Отдельного внимания заслуживает значимость транзита через Казахстан в контексте изменения глобальной логистической географии. С середины 2020-х годов мир наблюдает тенденцию к регионализации торговых потоков, когда страны стремятся минимизировать риски, связанные с чрезмерной зависимостью от одного маршрута или поставщика.

Формирование альтернативных коридоров — не просто реакция на внешние вызовы, но и фактор экономиче-

ского роста. Для России включённость в центральноазиатские маршруты означает возможность корректировать свою экспортную политику, усиливать роль в формирующейся архитектуре Евразийского коридора и адаптироваться к новым реалиям международной торговли.

Для Казахстана же развитие транзита представляет стратегическую возможность укрепить собственный транспортно-логистический сектор, повысить инвестиционную привлекательность страны и обеспечить диверсификацию экономики. Доходы от транзита становятся важной частью экономики, а развитие транспортных коридоров способствует появлению новых рабочих мест, развитием регионов и росту спроса на сопутствующие услуги: инфраструктурные проекты, складскую логистику, сервисное обслуживание, строительство и др.

В экологическом измерении Казахстан формирует долгосрочную стратегию, опирающуюся на переход к устойчивым, энергоэффективным технологиям. Программы модернизации железнодорожного парка включают использование локомотивов нового поколения, снижение потребления топлива, внедрение систем рекуперации энергии и переход к интеллектуальному управлению перевозками.

В портах Каспия увеличивается доля электрической техники, вводятся системы мониторинга выбросов, модернизируются очистные сооружения. Для России участие в подобных инициативах создаёт возможность укрепить экологический имидж своих экспортных маршрутов, что особенно важно в условиях ужесточения международных требований к экологичности транспортной отрасли.

Необходимо отметить, что дальнейшее развитие транзита через Казахстан будет зависеть и от качества межгосударственного взаимодействия. Достичь устойчивого эффекта возможно лишь при комплексном подходе, включающем:

- синхронизацию транспортных стратегий России и Казахстана;
- согласование стандартов цифровой логистики;
- развитие международных логистических операторов;
- укрепление сотрудничества по линии ЕАЭС;
- совместную работу по развитию Каспийского региона как единого транспортного пространства.

Таким образом, Казахстан формирует основу новой транспортной архитектуры Евразии. Его транзитный потенциал, усиленный политической устойчивостью, выгодным географическим положением и стремлением к международному сотрудничеству, создаёт реальные предпосылки для дальнейшего роста товаропотоков и расширения экономических взаимодействий между Россией и Азией.

Для России вовлечённость в данные процессы становится стратегическим ресурсом. Помимо уменьшения зависимости от ограниченных маршрутов, это позволяет укреплять экспортно-импортные связи, развивать новые логистические направления, формировать конкурентоспособные транспортные предложения и усиливать свою роль как ключевого участника евразийской торговли. перспективы развития транзита через Казахстан будут влиять не только на внутреннюю структурную перестройку транспортного комплекса России, но и на интеграцию всей Евразии в глобальную логистическую систему.

Наряду с описанными факторами существенное влияние на развитие транзита через Казахстан оказывает динамика глобальных макрологистических процессов. Мир переживает этап формирования новых международных транспортных альянсов, где устойчивые маршруты становятся важным элементом национальной безопасности. Укрепление центральноазиатских коридоров всё чаще рассматривается как часть более широких трансрегиональных стратегий — таких как китайская инициатива «Пояс и путь», проекты Индии по развитию маршрута Чабхар, а также растущая активность Турции и Ирана в продвижении Среднего коридора. Казахстан, находящийся в центре пересечения этих интересов, приобретает роль «балансирующего узла», который способен связывать различные макрорегионы и распределять транспортные потоки в зависимости от внешнеэкономической конъюнктуры.

Необходимо отметить, что развитие транзитного потенциала Казахстана неразрывно связано с повышением уровня институциональной доверительности со стороны международных партнёров. Казахстан активно работает над совершенствованием правовой базы в сфере транспортных перевозок, участвует в международных конвенциях, развивает практику прозрачного регулирования. Эти усилия направлены на снижение неопределённости для участников внешнеэкономической деятельности, что является важным фактором конкурентоспособности любого международного транспортного маршрута. Для России подобная институциональная среда создаёт условия для более предсказуемого и долгосрочного планирования логистических операций.

Рост значения Казахстана в логистической архитектуре Евразии также связан с тем, что он предлагает не только транспортные мощности, но и комплекс услуг по формированию мультимодальных решений. Современная логистика давно вышла за рамки простой перевозки грузов и сегодня включает широкий спектр дополнительных сервисов: складские операции, сортировку, консолидацию, таможенное оформление, подготовку документов, страхование. Казахстанские логистические центры, расположенные вблизи ключевых транзитных

узлов, постепенно превращаются в такие многофункциональные комплексы, способные поддерживать сложные цепочки поставок. Для российских компаний это даёт возможность интегрировать собственные логистические процессы в более широкие региональные сети.

Интерес вызывает и социально-экономический аспект транзитного развития Казахстана. Регионы, через которые проходят основные маршруты — Восточно-Казахстанская, Мангистауская, Алматинская области — получают мощный импульс для модернизации инфраструктуры и развития малого и среднего бизнеса. Появление новых логистических центров, складских зон и транспортных предприятий способствует созданию рабочих мест, увеличению налоговых поступлений и формированию квалифицированного кадрового потенциала. В более широком смысле транзит становится механизмом территориального развития, что дополнительно стимулирует интерес государства к поддержке индустрии перевозок.

Не стоит упускать из виду и вопрос устойчивости транзитных маршрутов в условиях климатических изменений. Казахстан, значительная часть территории которого характеризуется континентальным климатом, сталкивается с периодическими экстремальными температурными колебаниями, что может влиять на функционирование транспортных коридоров. Снежные заносы, штормы на Каспии, жара, способная деформировать железнодорожное полотно, — всё это требует внедрения адаптационных решений. В этом контексте растёт значение технологий мониторинга, прогнозирования и планирования логистических операций с учётом климатических рисков. Инвестиции в такие технологии, безусловно, повышают устойчивость коридоров и обеспечивают большую надёжность транзитных маршрутов.

Следует отметить, что перспективы российско-казахстанского сотрудничества в сфере транзита не ограничиваются только существующими маршрутом между Китаем и Европой. Стратегический потенциал имеются и на

южных направлениях. Например, формируемый международный коридор «Север — Юг» проходит через западные регионы Казахстана, что позволяет интегрировать маршруты России и Казахстана в транспортную сеть, соединяющую Европейскую часть Евразии с Ираном, Индией и странами Персидского залива. Для России это открывает доступ к рынкам, обладающим значительным экономическим и демографическим потенциалом, а также позволяет сформировать устойчивую альтернативу перегруженным морским путям.

Таким образом, расширение транзитного сотрудничества между Россией и Казахстаном становится не только логистическим проектом, но и элементом более масштабной геоэкономической трансформации. Казахстан играет роль важного стабилизирующего фактора в евразийских торговых потоках, а его инфраструктурные инициативы, ориентированные на создание широкого мультимодального пространства, усиливают интеграцию стран региона. С точки зрения России развитие данных маршрутов обеспечивает возможность гибкого управления потоками грузов, диверсификации экспортных каналов и повышения устойчивости внешнеэкономической деятельности в условиях международной турбулентности.

В конечном счёте транзитный потенциал Казахстана является не статической характеристикой, а динамичным ресурсом, активно формируемым как внутренней политикой, так и внешними факторами международной торговли. Его дальнейшее развитие будет зависеть от способности государств региона — и прежде всего России и Казахстана — совместно развивать транспортные коридоры, устранять институциональные барьеры, внедрять цифровые технологии и придерживаться согласованной тарифной политики. Результатом такой работы может стать формирование единого транспортно-логистического пространства Евразии, способного конкурировать с другими мировыми центрами распределения грузопотоков.

ЛИТЕРАТУРА

1. Евразийская экономическая комиссия. Доклад о состоянии и перспективах развития транспортных коридоров ЕАЭС. — Москва: ЕЭК, 2023. — 122 с.
2. Ершов С.В. Евразийские транспортные коридоры и их роль в интеграции России с рынками Азии // Вестник транспортной экономики. — 2022. — № 4. — С. 17–29.
3. Иванов А., Сапарбаев Н. Трансформация логистики в Центральной Азии: инфраструктура, политика и вызовы // Центральноазиатский журнал экономических исследований. — 2023. — Том 11(1). — с. 92–108.
4. Казахстан Temir Zholy. Годовой отчёт АО «НК „ҚТЖ“» за 2023 год. — Астана: KTZ Press, 2024. — 210 с.
5. Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан. Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2030 года. — Астана, 2022. — 148 с.
6. Министерство транспорта Российской Федерации. Стратегия развития транспортной отрасли РФ до 2035 года. — М., 2021. — 89 с.
7. Назарбаев Университет. Аналитический обзор «Перспективы развития транзита Казахстана». — Нур-Султан, 2022. — 72 с.
8. Порты Актау и Курык. Ежегодный отчёт об операционной деятельности за 2023 год. — Актау, 2024. — 64 с.
9. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2023. — Geneva: United Nations Publications, 2023. — 176 p.