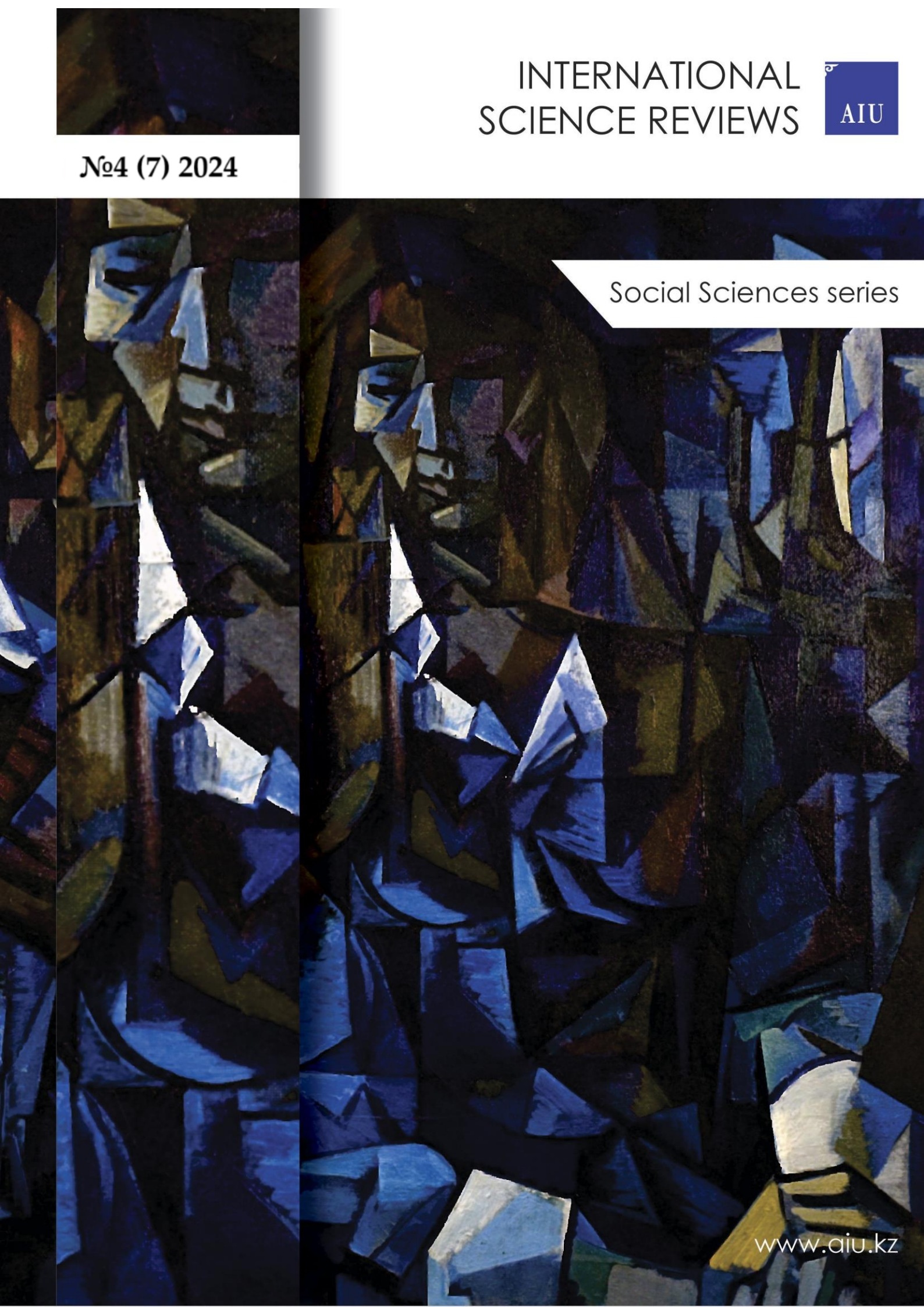




INTERNATIONAL SCIENCE REVIEWS



№4 (7) 2024

Social Sciences series

www.aiu.kz



International Science Reviews

Social Sciences series

Published since 2020

No. 4 (7) / 2024

Astana 2024

International Science Reviews. Social Sciences series
журналының редакциялық алқасы

БАС РЕДАКТОР

- **Амандыкова Сауле Кошкеновна**, заң ғылымдарының докторы, профессор, Астана халықаралық университеті (Қазақстан);

БАС РЕДАКТОРДЫҢ ОРЫНБАСАРЫ

- **Ибраева Айгерим Ергалиевна** – PhD, әлеуметтік-гуманитарлық ғылымдары жоғары мектебінің деканы, Астана халықаралық университеті (Қазақстан);

РЕДАКТОРЛАР:

- **Хайрмуханмедов Нурбек Исабаевич**, PhD, құқық жоғары мектебінің деканы, Астана халықаралық университеті (Қазақстан);
- **Смагулова Зубираш Калыбековна**, PhD, экономика жоғары мектебінің деканы, Астана халықаралық университеті (Қазақстан);
- **Ахмадиева Жанна Куанышевна**, педагогика ғылымдарының кандидаты, Педагогика институтының директоры, Астана халықаралық университеті (Қазақстан);
- **Яцек Залесны**, заң ғылымдарының докторы, профессор, Варшава университеті (Польша);
- **Милен Балтов**, PhD, профессор, Бургас еркін университеті (Болгария);
- **Ришард Пукала**, PhD, профессор, студенттер жұмыс жөніндегі проректор, Бронислав Маркевич қолданбалы ғылымдар мемлекеттік университеті (Польша);
- **Шаляпин Олег Васильевич**, педагогика ғылымдарының докторы, Новосибирск мемлекеттік педагогикалық университетінің профессоры (Ресей);
- **Нағымжанова Қарақат Мұқашқызы**, педагогика ғылымдарының докторы, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті (Қазақстан);
- **Аленов Марат Амрадинович**, заң ғылымдарының докторы, Астана халықаралық университеті (Қазақстан);

- **Аймурзина Бағлан Төлегенқызы**, экономика ғылымдарының докторы, профессор, Астана халықаралық университеті (Қазақстан);
- **Нурмагамбетов Аманжол Мағзумович**, заң ғылымдарының докторы, профессор, Астана халықаралық университеті (Қазақстан);
- **Анафинова Мадина Латыповна**, филология ғылымдарының кандидаты, Астана халықаралық университеті (Қазақстан);
- **Жұмабаева Заида Ефимовна**, педагогика ғылымдарының кандидаты, профессор, Астана халықаралық университеті (Қазақстан);
- **Окутаева Сауле Төлегеновна**, PhD, Астана халықаралық университеті (Қазақстан);
- **Самарханов Талант Нұржақыпұлы**, PhD, Астана халықаралық университеті (Қазақстан);
- **Сейсекенова Айнаш Байкенженовна**, филология ғылымдарының кандидаты, Астана халықаралық университеті (Қазақстан);
- **Шахметова Назира Аханқызы**, филология ғылымдарының кандидаты, Астана халықаралық университеті (Қазақстан).

International Science Reviews. Social Sciences series

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

- **Амандыкова Сауле Кошкеновна** – доктор юридических наук, профессор, Международный университет Астана (Казахстан)

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА

- **Ибраева Айгерим Ергалиевна** – PhD, декан Высшей школы социально-гуманитарных наук, Международный университет Астана (Казахстан);

РЕДАКТОРЫ:

- **Хайрмуханмедов Нурбек Исабаевич**, PhD, декан высшей школы права, Международный университет Астана (Казахстан);
- **Смагулова Зубираш Калыбековна**, PhD, декан высшей школы экономики, Международный университет Астана (Казахстан);
- **Ахмадиева Жанна Куанышевна**, кандидат педагогических наук, доцент, директор педагогического института, Международный университет Астана (Казахстан);
- **Яцек Залесны**, доктор юридических наук, профессор, Варшавский университет (Польша);
- **Милен Балтов**, PhD, профессор, Бургасский свободный университет (Болгария);
- **Ришард Пукала**, PhD, профессор, проректор по работе со студентами, Государственный университет прикладных наук Бронислава Маркевича (Польша);
- **Шаляпин Олег Васильевич**, доктор педагогических наук, профессор, Новосибирский государственный педагогический университет (Россия);
- **Нагымжанова Каракат Мукашовна**, доктор педагогических наук, Евразийский национальный университет имени Л.Н. Гумилева (Казахстан);
- **Аленов Марат Амрадинович**, доктор юридических наук, Международный университет Астана (Казахстан);
- **Аймурзина Баглан Толегеновна**, доктор экономических наук, профессор, Международный университет Астана (Казахстан);

- **Нурмагамбетов Аманжол Магзумович** – доктор юридических наук, профессор, Международный университет Астана (Казахстан);
- **Анафинова Мадина Латыповна**, кандидат филологических наук, Международный университет Астана (Казахстан);
- **Жумабаева Зайда Ефимовна**, кандидат педагогических наук, профессор, Международный университет Астана (Казахстан);
- **Окутаева Сауле Толегеновна**, PhD, Международный университет Астана (Казахстан);
- **Самарханов Талант Нуржакыпович**, PhD, Международный университет Астана (Казахстан);
- **Сейсекенова Айнаш Байкенженовна** кандидат филологических наук, Международный университет Астана (Казахстан);
- **Шахметова Назира Аханқызы**, кандидат филологических наук, Международный университет Астана (Казахстан).

Editorial team of the journal
International Science Reviews. Social Sciences series

CHIEF EDITOR

- **Saule Amandykova**, Doctor of Legal Sciences, Professor, Astana International University (Kazakhstan)

DEPUTY CHIEF EDITOR

- **Aigerim Ibrayeva**, PhD, Dean of the Higher School of Social Sciences and Humanities, Astana International University (Kazakhstan);

EDITORS:

- **Nurbek Khairmukhanmedov**, PhD, Dean of the Higher School of Law, Astana International University (Kazakhstan);
- **Zubirash Smagulova**, PhD, Dean of the Higher School of Economics, Astana International University (Kazakhstan);
- **Zhanna Akhmediyeva**, Candidate of Pedagogical Sciences, Director of the Pedagogical Institute, Astana International University (Kazakhstan);
- **Jacek Zalesny**, Doctor of Legal Sciences, Professor, Warsaw University (Poland);
- **Milen Baltov**, PhD, Professor, Burgas Free University (Bulgaria);
- **Ryszard Pukała**, PhD, Professor, Vice-Rector for Student Affairs, Bronislaw Markiewicz State University of Applied Sciences (Poland);
- **Oleg Shalyapin**, Doctor of Pedagogical Sciences, Professor, Novosibirsk State Pedagogical University (Russia);
- **Karakat Nagymzhanova**, Doctor of Pedagogical Sciences, L.N. Gumilyov Eurasian National University (Kazakhstan);
- **Marat Alenov**, Doctor of Legal Sciences, Astana International University (Kazakhstan);
- **Baglan Aimurzina**, Doctor of Economic Sciences, Professor, Astana International University (Kazakhstan);
- **Amanzhol Nurmagambetov**, Doctor of Legal Sciences, Professor, Astana International University (Kazakhstan);
- **Madina Anafinova**, Candidate of Philology, Astana International University (Kazakhstan);

- **Zaida Zhumabaeva**, Candidate of Pedagogical Sciences, Professor, Astana International University (Kazakhstan);
- **Saule Okutayeva**, PhD, Astana International University (Kazakhstan);
- **Talant Samarkhanov**, PhD, Astana International University (Kazakhstan);
- **Ainash Seisekenova**, Candidate of Philological Sciences, Astana International University (Kazakhstan);
- **Nazira Shahmetova**, Candidate of Philology, Astana International University (Kazakhstan).

Editorial address: 8, Kabanbay Batyr avenue, of.316, Astana, Kazakhstan, 010000

Tel.: (7172) 24-18-52 (ext. 316)

E-mail: aiu.socialscience@yandex.kz

International Science Reviews

Social Sciences series

Owner: Astana International University

Periodicity: quarterly

Circulation: 500 copies

МАЗМҰНЫ

Секция
ҚҰҚЫҚ

<u>Султанов А.Т., Жамбаев Е.С.</u> ЕУРОПАЛЫҚ ОДАҚ ЕЛДЕРІНДЕ КОМПЛАЕНС-БАҚЫЛАУДЫҢ ҚОЛДАНЫЛУЫН ЗАМАНАУИ БАҒАЛАУ.....	12
--	----

Секция
ЭКОНОМИКА ЖӘНЕ ҚАРЖЫ

<u>Галиев С.Ж., Корабаев Т.С., Курманбаев А., Дупак Б.Ю.</u> ЭКОНОМИКАНЫ ЖАҒЫРТУ ЖАҒДАЙЫНДА ҚАМТАМАСЫЗ ЕТІЛГЕН ЦИФРЛЫҚ АКТИВТЕРДІ ІСКЕ АСЫРУДЫҢ ӘДІСНАМАЛЫҚ ЖӘНЕ ТЕХНОЛОГИЯЛЫҚ АСПЕКТІЛЕРІ.....	16
<u>Аймағанбетова А.С., Семенов А.В.</u> ҚАЗАҚСТАНДА МЕНЕДЖМЕНТ ПЕН МЕНЕДЖЕРЛЕРДІ ОҚЫТУДА ЖАСАНДЫ ИНТЕЛЛЕКТТІ ҚОЛДАНУ.....	25
<u>Жанұзақ Н.Б., Смагулова З.К., Мороз В.В.</u> БАСҚАРУ ШЕШІМДЕРІН ҚАБЫЛДАУДЫҢ НЕГІЗГІ АСПЕКТІЛЕРІ.....	31
<u>Кажыкен М., Абдрахманов К., Ирсалиев Н., Табынбаев Б.</u> ҚАЗАҚСТАННЫҢ «ОРТА ДӘЛІЗДІ» ДАМУДАҒЫ РӨЛІ.....	40
<u>Узбаканова Ш.Б.</u> ЭКОЛОГИЯЛЫҚ ИННОВАЦИЯЛАРДЫ ЕУРОПА ЕЛДЕРІНДЕ ҚОЛДАНУ ТӘЖІРИБЕСІ.....	48
<u>Исин К.Б., Курамаева Г.Н.</u> ТҰРАҚТЫ ДАМУ ҮШІН КОМПАНИЯЛАРДЫҢ ДАМУ РЕЗЕРВТЕРІН БАСҚАРУ.....	52

«INTERNATIONAL SCIENCE REVIEWS»

СОДЕРЖАНИЕ

Секция
ПРАВО

<u>Султанов А.Т., Жамбаев Е.С.</u> СОВРЕМЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИМЕНЕНИЯ КОМПАЕНС-КОНТРОЛЯ В СТРАНАХ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА.....	12
--	----

Секция
ЭКОНОМИКА и ФИНАНСЫ

<u>Галиев С.Ж., Корабаев Т.С., Курманбаев А., Дупак Б.Ю.</u> ЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РЕАЛИЗАЦИИ ОБЕСПЕЧЕННЫХ ЦИВРОВЫХ АКТИВОВ В УСЛОВИЯХ МОДЕРНИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ.....	16
<u>Аймаганбетова А.С., Семенов А.В.</u> ПРИМЕНЕНИЕ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА В УПРАВЛЕНИИ И ОБУЧЕНИИ МЕНЕДЖЕРОВ В КАЗАХСТАНЕ.....	25
<u>Жанұзақ Н.Б., Смагулова З.К., Мороз В.В.</u> КЛЮЧЕВЫЕ АСПЕКТЫ ПРИНЯТИЯ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ.....	31
<u>Кажыкен М., Абдрахманов К., Ирсаилов Н., Табынбаев Б.</u> РОЛЬ КАЗАХСТАНА В РАЗВИТИИ «СРЕДНЕГО КОРИДОРА».....	40
<u>Узбаканова Ш.Б.</u> ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ ЭКО- ИННОВАЦИИ В СТРАНАХ ЕВРОПЫ.....	48
<u>Исин К.Б., Курамаева Г.Н.</u> УПРАВЛЕНИЕ РЕЗЕРВАМИ РАЗВИТИЯ КОМПАНИЙ ДЛЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ.....	52

«INTERNATIONAL SCIENCE REVIEWS»**CONTENT****Section****LAW**

<u>Sultanov A.T., Zhambaev E.S.</u> MODERN ASSESSMENT OF THE APPLICATION OF COMPLIANCE CONTROL IN THE EUROPEAN UNION COUNTRIES.....	12
--	----

Section**ECONOMICS AND FINANCE**

<u>Galiev S.Zh., Korabayev T.S., Kurmanbayev A., Dupak B.Y.</u> METHODOLOGICAL AND TECHNOLOGICAL ASPECTS OF THE REALIZATION OF SECURED CIV ASSETS IN THE CONTEXT OF ECONOMIC MODERNIZATION.....	16
--	----

<u>Aimaganbetova A.S., Semenov A.V.</u> THE APPLICATION OF ARTIFICIAL INTELLIGENCE IN MANAGEMENT AND TRAINING OF MANAGERS IN KAZAKHSTAN.....	25
---	----

<u>Zhanuzak N.B., Smagulova Z.K., Moroz V.V.</u> KEY ASPECTS OF MANAGERIAL DECISION-MAKING.....	31
--	----

<u>Kazhykena M., Abdrakhmanovb K., Irsaliyevc N., Tabynbayev B.</u> THE ROLE OF KAZAKHSTAN IN THE DEVELOPMENT OF THE «MIDDLE CORRIDOR».....	40
--	----

<u>Uzbakanova Sh.B.</u> EXPERIENCE OF APPLYING ECO-INNOVATION IN EUROPEAN COUNTRIES.....	48
---	----

<u>Isin K.B.</u> MANAGEMENT OF DEVELOPMENT RESERVES OF COMPANIES FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT.....	52
--	----

Роль Казахстана в развитии «среднего коридора»

Кажыкен М^{1.}, Абдрахманов К^{2.}, Ирсалиев Н^{3.}, Табынбаев Б^{4.}

¹ д.э.н., профессор Высшей школы экономики, Международного университета Астана

² м.э.н., докторант Высшей школы искусств и гуманитарных наук, Международного университета Астана

³ НИИ «Нового сухопутно-морского транспортного коридора Азия - Европа», Международного университета Астана

⁴ НИИ «Нового сухопутно-морского транспортного коридора Азия - Европа», Международного университета Астана

Аннотация. В данной работе исследуется роль Республики Казахстан в развитии «Среднего коридора», вопросы практического взаимодействия Республики Казахстан и Китайской Народной Республики, позиции ряда международных организаций (АБР, ВБ, ЕБРР) и интересы стран Центральной Азии. Объектом исследования является «Средний коридор», а также сопряженная с ним транспортная инфраструктура. Кроме того, в этой работе особое внимание уделяется международной торговле, как фактору развития стран Центральной Азии.

Ключевые слова: «Средний коридор», транспортный маршрут, логистика, «Один пояс – один путь», международный коридор.

ВВЕДЕНИЕ

Предшественником «Среднего коридора» была программа международного сотрудничества между Европейским союзом и странами партнерами по организации транспортного коридора «Европа – Кавказ – Азия» (Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia (TRACECA), которая поддерживалась и финансировалась Евросоюзом. Одной из целей было «развитие экономических отношений, торговли и транспортного сообщения вдоль всего коридора.

«Средний коридор» является ключевым компонентом в глобальной системе торговых путей, связывающей Китай и Европу. Его история восходит к древним торговым путям, однако его современное развитие началось в конце XX - начале XXI века, вследствие усиливающейся глобализации и растущей потребности в альтернативных маршрутах транспортировки товаров. Причиной

формирования «Среднего коридора» стало его стратегическое значение для стран Центральной Азии. Казахстан, Азербайджан и Грузия рассматривают этот маршрут как возможность повысить свою роль в международной торговле и привлечь дополнительные инвестиции в инфраструктурные проекты.

Материалы и методы

Данные взяты из открытых источников. В том числе отчетов государственных органов и международных организаций. Использованы следующие методы: ретроспективный анализ, сопоставительный анализ.

Результаты

«Средний коридор» приобретает стратегическое значение для Казахстана, играя ключевую роль в развитии транзитного потенциала страны и её интеграции в международные транспортные цепочки. Это особенно актуально в условиях изменения глобальных логистических маршрутов,

вызванных геополитическими и экономическими сдвигами.

Транспортно-логистическая отрасль Казахстана дает до 7% ВВП и занимает 4-е место в его структуре. Правительство понимает, что стратегически важно развивать транспорт и логистику, эффективно управлять глобальными цепочками поставок, обеспечить предоставление комплекса логистических услуг. Транспортно-логистические коридоры, проходящие через Казахстан, в перспективе должны в полной мере обеспечивать растущие объемы перевозок.

Поэтому в декабре 2022 года правительство Казахстана приняло «Концепцию развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года» (далее – Концепция ТЛК-2030) [1].

В Послании Президента народу Казахстана Президент Касым-Жомарт Токаев подчеркнул, что «стратегическим приоритетом является развитие транспортно-логистического сектора. Расположение Казахстана в самом центре Евразии является нашим огромным конкурентным преимуществом. Поэтому инвестиции, которые мы вкладываем в транспортную инфраструктуру, конечно же, окупятся» [2].

Казахстан может использовать возможности, которые открывает перед ним китайская инициатива «Один пояс – один путь» [3]. В частности, уже создает экономические стимулы для китайских инвестиций в несырьевые секторы экономики. В 2022 году начато строительство завода по производству автомобилей китайских марок Changan, Chery и Haval. После ввода в эксплуатацию мощности предприятия составят более 90 тыс. автомобилей в год. Позитивным результатом проекта станет производство в Казахстане некоторых

деталей и узлов для автомобиля. Будут прорабатываться новые пакеты стимулов.

Президенты Казахстана и Китая договорились увеличить объем взаимной торговли до \$40 млрд [4]. Казахстан готов и дальше активно сотрудничать в инвестиционной сфере. Казахстан может нарастить свой экспорт в Китай по 135 несырьевым товарным позициям.

Китай является важнейшим экономическим партнером Казахстана и потенциал китайских предпринимателей позволит реализовывать совместные проекты. Ключевой формой сотрудничества может выступить создание совместных предприятий. Казахстан демонстрирует высокий инвестиционный потенциал, путем создания благоприятного бизнес-климата для инвесторов. Это и снижение административных барьеров, и упрощение процедур, и улучшение таможенного и налогового администрирования.

В целом, «Средний коридор» является не только важным транспортным коридором, но и катализатором экономического роста Казахстана, способствуя диверсификации экономики и укреплению позиций страны на международной арене. Этот маршрут демонстрирует стратегическое значение в развитии регионального сотрудничества, что подтверждается усилиями Казахстана в интеграции в мировую экономику.

Для обеспечения «бесшовной» мультимодальной транспортировки грузов продолжится развитие терминальной сети, включая создание внешних терминальных мощностей в портах Ирана, Азербайджана, Грузии и Турции. Совместно с инвесторами планируется создание цифрового мультимодального коридора для «бесшовного» перемещения товаров через территорию Казахстана наряду с поддержкой импортных и экспортных операций.

Для обеспечения интермодальной взаимосвязанности отдельных видов транспорта будет запущен интернет-портал общедоступной информации о расписании и тарифах.

Через Алматы проходят два крупных международных коридора – «Средний коридор» и «Трансазиатский коридор» (южное направление). За 10 месяцев 2023 года объем перевозок грузов по ним составил 266,1 тыс. тонн, в том числе по линии Транскаспийского международного транспортного коридора - 54 тыс. тонн, по Трансазиатскому коридору - 212,1 тыс. тонн. Для увеличения эффективности маршрутов в ближайшие годы в Алматы будет реализован ряд логистических проектов.

В целях обеспечения инфраструктурной составляющей своего участка международных маршрутов, Казахстан приступил к возведению новой железнодорожной линии в обход станции Алматы. Возведение данной дороги связано с тем, что динамично растут показатели отправки товаров между Казахстаном и Китаем, которые в 2022 году превысили 23 млн тонн, показав исторический максимум. С начала 2023 года перевозки выросли еще на 22%. В этих условиях железнодорожный узел мегаполиса испытывает повышенную нагрузку.

В Алматы строится современная платформа транспортно-логистических услуг и электронной коммерции [5]. По информации АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы», создание данной площадки, а также строительство логистического терминала ведется на базе грузового терминала «Кедентранссервис» железнодорожной станции «Алматы-2». Создание платформы и терминала позволит увеличить объемы хранения, сократить время обработки грузов и сроки доставки. Также будут консолидированы грузы из

разных регионов Китая для грузополучателей Казахстана и предоставлен спектр транспортно-логистических услуг с учетом «последней мили». Проект реализуется совместно с Xi'an Free Trade Port Construction and Operation Co (Сухим портом Сианя в Китае).

Продолжается строительство вторых путей на железнодорожном участке «Достык – Мойынты», а также развитие портов Курык и Актау. Наряду с этим, наращиваются логистические мощности в ключевых узлах коридора. Ведётся строительство казахстанских терминалов в китайском Сиане и грузинском порту Потти.

Строительство вторых путей на участке «Достык – Мойынты» позволит увеличить его пропускную способность в 5 раз, и увеличит скорость следования контейнерных поездов до 1,5 тыс. км в сутки. Открытие третьего железнодорожного пограничного перехода на границе с Китайской Народной Республикой увеличит пропускную способность инфраструктуры на 20 млн. тонн.

Большое внимание уделяется мерам поддержки предпринимательской инициативы в виде заключения долгосрочных договоров. Правительством Казахстана большой упор делается на локализацию производств с целью увеличения добавленной стоимости продуктового портфеля наших производителей, технологическое перевооружение отрасли и развитие R&D-центров для собственных разработок, тем самым наращивая научный и кадровый потенциал отрасли страны.

Казахстанский бизнес активно интегрируется в региональную транспортно-логистическую систему, инвестируя собственный капитал в развитие технологичной инфраструктуры и подвижного состава для удовлетворения

растущего спроса в подвижном составе и сервисе со стороны соседних государств.

По инициативе казахстанских компаний планируется создание современного мультимодального транспортно-логистического центра с контейнерным терминалом с мощностью до 200 тыс. ДФЭ в Узбекистане для покрытия растущего спроса в подвижном составе и контейнерах со стороны предпринимателей соседней республики. Проектом предусматривается строительство железнодорожной инфраструктуры, контейнерных площадок с возможностью одновременного хранения более 11 тыс. контейнеров, современных складских комплексов класса А и А+ общей площадью порядка 250 тыс. кв. метров.

К началу 2024 года в городах Астане, Шымкенте и Караганде созданы крупнейшие современные региональные торгово-логистические центры, соответствующие международным стандартам и предлагающие комплекс логистических услуг, в том числе во взаимодействии с центрами таможенного обслуживания в режиме «одного окна». Прогнозная оценочная потребность в современных складских помещениях международного класса (с возможностью выбора клиентом широкого ассортимента услуг по хранению на сухих климатических складах и овощехранилищах, переработке контейнеров, а также в получении комплексных транспортно-логистических услуг в режиме «одного окна») на ближайшие 5 лет составляет порядка 2 млн. квадратных метров. Ожидаемый потенциальный объем переработки и дистрибуции грузов в Казахстане с покрытием регионов сопредельных стран составит порядка 20 млн. тонн в год.

Данная инфраструктура позволит усилить логистические цепочки поставок с обработкой транзитных грузопотоков и

частичной доработкой либо консолидацией и распределением поставок на региональные рынки сопредельных стран.

Формирование казахстанской компоненты «Среднего коридора» является важнейшим шагом в укреплении позиций Казахстана как стратегического транзитного узла между Востоком и Западом. Географическое положение страны, ее уникальная роль в международной логистике и транспортных потоках определяют значимость создания эффективной транспортной инфраструктуры для развития Транскаспийского международного транспортного маршрута. Казахстан активно модернизирует свою железнодорожную и портовую инфраструктуру, создавая необходимые условия для интеграции в глобальные торговые цепочки и повышения конкурентоспособности на мировых рынках.

На протяжении последних лет Казахстан демонстрирует успешное взаимодействие с ключевыми партнерами, такими как Китай, Россия и другие государства Центральной Азии, в рамках реализации проектов, связанных с развитием «Среднего коридора». Казахская часть маршрута активно развивается через создание новых и модернизацию существующих транспортных и логистических объектов, таких как порты в Актау и Курык, железные дороги и транспортные терминалы. Это позволяет значительно увеличить пропускную способность маршрута, сокращать время доставки и улучшать общую эффективность транзитных перевозок.

Кроме того, Казахстан активно работает над улучшением нормативно-правовой базы, направленной на упрощение административных процедур, таких как таможенные процедуры, и

улучшение логистической координации между различными странами и участниками транспортного процесса. Важным аспектом также является развитие цифровых технологий, которые позволяют оптимизировать управление грузоперевозками, повысить прозрачность и скорость обработки информации, а также интегрировать Казахстан в международные логистические сети.

Сотрудничество с Китаем, который является одним из крупнейших инвесторов в развитие инфраструктуры Среднего коридора, играет ключевую роль в укреплении позиций Казахстана как важнейшего транспортного хаба. Китайские компании активно вкладывают в модернизацию железных дорог, портов и других логистических объектов, что значительно ускоряет развитие всей инфраструктуры коридора. В свою очередь, Казахстан становится важной частью глобальной транспортной сети, укрепляя свои экономические связи и привлекая новые инвестиции.

В рамках дальнейшего развития казахстанской части «Среднего коридора» необходимо продолжать модернизацию транспортной инфраструктуры, стимулировать инвестиции в инновационные технологии, а также активно сотрудничать с международными партнерами для обеспечения устойчивости и роста транзитного потенциала. Важно также учитывать экологические и социальные аспекты, разрабатывая проекты с учетом устойчивого развития и минимизации воздействия на окружающую среду.

Таким образом, Казахстан продолжает укреплять свою роль в развитии «Среднего коридора», создавая необходимые условия для повышения эффективности транспортных потоков и расширения международного сотрудничества. Стратегическое расположение страны и ее активная роль в

международных проектах, таких как «Один пояс, один путь», позволяют Казахстану не только увеличить свою роль в глобальной логистической сети, но и стать важным участником в международной торговле и экономическом развитии.

Правительство Республики Казахстан принята Концепция развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года. Концепцией определены основополагающие принципы, в том числе принцип интермодальной и международной интеграции, который заключается в разработке и реализации отраслевых программных документов развития для отдельного вида транспорта с учетом его взаимосвязанности с другими его видами и интеграции в региональную (международную) транспортную систему, а также в определении и устранении имеющихся «узких мест», ограничивающих пропускную способность и препятствующих развитию международных транспортных коридоров.

Концепцией предусмотрены меры по обеспечению стабильной и безопасной транспортной связности, то есть приведение всей транспортной инфраструктуры Казахстана в соответствие со стандартами в области безопасности для обеспечения доступной, безопасной и инклюзивной мобильности. В частности, улучшены подходы к стандартизации оказания услуг и обеспечения безопасности грузовых перевозок. Государственное регулирование будет направлено на разграничение прав, обязанностей и ответственности участников перевозочного процесса. Предусматривается разработка и унификация технологических стандартов, норм и правил в сфере безопасности перевозочного процесса. Для предотвращения аварийных случаев на

морском транспорте будет внедрена система управления движением судов в портах Актау, Курык и Баутино.

Кроме того, в июне 2024 года принят Закон Республики Казахстан «О ратификации Соглашения между правительствами государств – членов Организации тюркских государств о создании упрощенного таможенного коридора». Целью соглашения является развитие транзитно-транспортного потенциала и торгово-экономических отношений. Ратификация Соглашения будет способствовать развитию торгово-экономических отношений и укреплению взаимной экономической интеграции между странами Организации тюркских государств.

Обсуждение

«Средний коридор» создавался как проект трансконтинентальной интеграции, в том числе для связанности коридоров «Север-Юг» и «Запад-Восток». «Средний коридор» оказался важным элементом диверсификации международных транспортных маршрутов, так как он предлагает альтернативные маршруты. В частности, военные события, начавшиеся в Украине в 2022 году, значительно изменили расстановку сил на международной арене и привели к возрождению интереса к «Среднему коридору». Этот маршрут стал привлекательным как способ диверсификации торговых путей, что позволяет уменьшить зависимость от российских маршрутов и повысить устойчивость глобальной торговой системы [6].

Одним из ключевых факторов, стимулирующих развитие «Среднего коридора», стала инициатива Китая «Один пояс, один путь» (ОПОП), объявленная в 2013 году. Эта инициатива преследует цель создать глобальную сеть транспортных коридоров, связывающих Азию, Европу и Африку, и обеспечить

китайским товарам доступ к новым рынкам. Если до 2022 года Транскаспийский международный транспортный коридор не входил в число основных коридоров ОПОП, то в настоящее время он рассматривается в качестве приоритетного направления. В настоящее время «Средний коридор» фактически начинает интегрироваться в ОПОП, становясь одним из ключевых его маршрутов. Это свидетельствует о гибкости обоих проектов, способности их институтов адаптироваться к изменениям. Таким образом, «Средний коридор» превратился в важный инструмент для интеграции стран региона в глобальную экономику и укрепления их позиций на мировой арене [7].

Сегодня Китай, Казахстан, Азербайджан, Турция активно продвигают Транскаспийский международный транспортный коридор, закрытие западных рынков для России увеличивает товарооборот между ЮВА и Европой и увеличивает значимость указанного коридора [8].

В целом, история «Среднего коридора» демонстрирует его значимость как альтернативного маршрута для торговли между Азией и Европой. Он играет важную роль в обеспечении стабильности и диверсификации торговых путей, что особенно актуально в условиях происходящих изменений в регионах, через которые проходят международные маршруты. Развитие этого маршрута требует продолжения международного сотрудничества и инвестиций в инфраструктуру, что позволит сделать его конкурентоспособным на глобальном уровне.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Целью данного научного исследования является анализ роли Казахстана и Китая в развитии «Среднего коридора», выявление ключевых факторов, влияющих на его эффективность, а также

оценка перспектив дальнейшего сотрудничества между двумя странами для повышения конкурентоспособности этого маршрута.

Начатое исследование целесообразно продолжить чтобы глубже изучить тенденции и факторы, влияющие на формирование и функционирование «Среднего коридора». В частности необходимо решить следующие задачи. Первое, проанализировать

геополитические факторы, влияющие на развитие «Среднего коридора», с учетом стратегических интересов Казахстана и Китая. Второе, оценить развитость инфраструктуры и потребности в инвестициях. Третье, изучить конкурентные транспортные коридоры и определить место «Среднего коридора» в международной транспортной сети. Четвертое, проанализировать существующую тарифную политику.

ЛИТЕРАТУРА

1. Концепция развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года (<https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2200001116>)
2. Послание Президента народу Казахстана – 2024 (https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/poslanie-prezidenta-narodu-kazahstana-2024-polnyiy-tekst-546676/).
3. Кажыкен М. Какие возможности для развития казахстанской экономики открывает «Экономический пояс Шелкового пути» // Экономика и статистика. № 2, 2019. - с.19-24.
4. Казахстан и Китай договорились увеличить объем взаимной торговли до 40 миллиардов долларов (<https://dairynews.today/kz/news/kazakhstan-i-kitay-dogovorilis-uvelichit-obem-vzai.html>).
5. Всемирный банк рассказал, как Казахстану увеличить грузоперевозки (<https://lsm.kz/tmtm-vsemirnyj-bank>).
6. World Bank (2023). «Средний торгово-транспортный коридор: политика и инвестиции для увеличения объемов грузоперевозок в три раза и сокращения времени в пути вдвое к 2030 году». Вашингтон, округ Колумбия: Всемирный банк.
7. Аналитический доклад ЕАБР 2024/5 «Евразийский транспортный каркас» Июнь 2024 г., Алматы
8. «Новая эпоха инициативы «Один пояс - Один путь». https://www.inform.kz/ru/novaya-epoha-iniciativy-odin-poyas-odin-put_a3994273

Қазақстанның «орта дәлізді» дамытудағы рөлі

Түйін. Бұл мақалада Қазақстан Республикасының «Орта дәлізді» дамытудағы рөлі, Қазақстан Республикасы мен Қытай Халық Республикасының практикалық ынтымақтастық мәселелері, сондай-ақ, бірқатар халықаралық ұйымдардың (АБР, ДБ, ЕҚДБ) позициялары мен Орталық Азия елдерінің мүдделері зерттеледі. Зерттеу объектісі ретінде «Орта дәліз» және оған байланысты көліктік инфрақұрылым ұарастырылып отыр. Сонымен қатар, зерттеу жұмысында Орталық Азия елдерінің дамуына ықпал ететін фактор ретінде халықаралық саудаға ерекше назар аударылады.

Кілт сөздер: «Орта дәліз», көлік маршруты, логистика, «Бір белдеу, бір жол», халықаралық дәліз.

The role of kazakhstan in the development of the "middle corridor"

Abstract. This study explores the role of the Republic of Kazakhstan in the development of the "Middle Corridor," the practical aspects of cooperation between the Republic of Kazakhstan and the People's Republic of China, the positions of several international organizations (ADB, WB, EBRD), and the interests of Central Asian countries. The focus of the research is the "Middle Corridor" and its associated transport infrastructure. Additionally, this work pays particular attention to international trade as a driving factor in the development of Central Asian countries.

Keywords: Middle Corridor, transport route, logistics, Belt and Road Initiative, international corridor