

М.М. Мұратова¹
Ж.М. Медеубаева²
А. Тугаев³

^{1,2}Л.Н. Гумилев атындағы Еуразиялық ұлттық университеті, Астана, Қазақстан
³«Тұран-Астана» университеті, Астана, Қазақстан
(E-mail: maria_muratova@mail.ru)

Қазақстан мен Еуропалық Одақ арасындағы Транскаспий тасымал бағытының бүгінгі жайы мен әлеуеті

Аңдатпа. Мақалада ағымдағы геосаяси ахуал жағдайында ерекше геэкономикалық мәнге ие болып отырған Транскаспий халықаралық көлік бағытының жай-жапсарын талдау мақсаты қойылған. Бүгінгі күні Украина соғысына байланысты Ресейге салынған санкциялардың нәтижесінде Еуропалық Одақта орын алған энергетикалық дағдарыспен Қазақстанның тасымал саласындағы бір елге тәуелділігінің жағымсыз әсерлері бұл дәліздің мәнін ерекше көтеріп отыр. Қазақстан басшылығының сыртқы экономикалық байланыстар жолдарын әртараптандыру әрекеттері және Еуропалық Одақтың энергия көздерімен қамтамасыз етудің жаңа мүмкіндіктерін іздестіру саясатындағы бұдан арғы қадамдар осы дәліздің әлеуетінің артып, барынша іске қосылуына ықпал етеді деп ойлауға негіз бар. Сонымен қатар, Еуропалық Одақ Қазақстанның Транскаспий халықаралық көлік бағытын дамыту жөніндегі саясатын толығымен қолдай отырып, оның «Жаһандық қақпа» жаңа бағдарламасына сәйкестігін атап өтеді.

Түйін сөздер: Еуропалық Одақ, Қазақстан, Транскаспий халықаралық көлік бағыты (ТХКБ), энергетикалық дағдарыс, диверсификация, «Жаһандық қақпа» бағдарламасы.

DOI: <https://doi.org/10.32523/2616-6887/2023-142-1-84-93>
Түсті: 10.06.2022 / Жариялауға қабылданды: 17.11.2022

Кіріспе

Ресейдің Украинаға басып кіруі және анти-ресейлік санкциялар Еуразиядағы көлік-логистикалық байланыстар картасына түбегейлі өзгерістер әкелді. Дәстүрлі болып қалған Солтүстік дәліздің жабылуы Еуразияның көптеген елдері үшін мәселеге айналып, экономика мен әлеуметтік салаларда еңсеруі қиын жағдай тудырды. Бірақ Ресейдің логистикалық тізбектен шығуы Қазақстан сияқты Шығыс пен Батыс арасындағы байланыстырушы елдер үшін өз транзиттік әлеуетін тиімдірек іске асыруға мүмкіндіктер

ашылды. Бұл тұрғыда мультимодальды тасымалдау жолы және Қытайдан Шығыс және Батыс Еуропаға жүктерді жеткізуге ресейлік «Транссибке» балама болып табылатын Транскаспий халықаралық көлік бағытының (бұдан әрі- ТХКБ) маңыздылығы өсті. Сондықтан, қазірге кезге дейін мән берілмей келген осы транскаспийлік бағытты ғылыми тұрғыдан сараптау, яғни, оның бүгінгі жайы мен мәселелерін, болашақтағы мүмкіндіктерін ашып көрсетудің мәні айшықты деп білеміз. Сонымен бірге, ТХКБ-ны одан ары дамытуда аса мән берілітін жағдай оның төңірегіндегі геосаяси ахуал.

Осы дәлізді іске өске қосу бойынша құрылған қатысушы елдер Ассоциясының аясындағы қатынастар және Орталық Азия аймағындағы ірі акторлардың ықпалы, өзара тай-таласы көп нәрсені шешері белгілі.

ТХКБ-ны қолға алу Қазақстан мен Еуропалық Одақ арасындағы қатынастардың бүгінгі жайына да назар салғызады. Өткен жылдың басына дейін жағымды деңгейде өрістеп келе жатқан ҚР мен ЕО арасындағы байланыстар қандай өзгерістерге ұшырады екен, қандай беталыстар пайда болды екен деген сұрақ көкейде тұрады белгілі.

Зерттеу әдістері

Мәселені талдауда кейс-стади тәсілі қолданылды. Қазақстандағы Украинадағы соғыстың салдарынан қалыптасқан экономикалық ахуал, Еуропалық Одақ елдеріндегі Ресейге қарсы салынған санкциялар нәтижесінде орын алған энергетикалық дағдарыс жеке кейстер ретінде жинақталып, талданды. Транскаспий халықаралық көлік бағыты да кейс аясында қарастырылып, логистикалық құрылымы, әрекет ету жағдайлары мен қарқыны сараланды.

Салыстырмалық әдіс негізінде өзге дәліздерге қарағанда ТХКБ-ның артықшылықтары мен осал жерлері көрсетілді.

Деректерді талдауда қазірде кеңінен қолданылатын контент анализдің қолданыстық мәні де жұмыс барсында айқын болды.

Зерттеу нәтижелері мен талқылау

Қазақстан мен Еуропалық Одақтағы ағымдағы экономикалық қиындықтар

Қазақстанның экономика мен тасымал саласындағы біржақтылықтың салдары. Қазақстанның сыртқы экономикалық қызметінің басты мәселелерінің бірі Каспий құбыр консорциумына баламалардың болмауы болып табылады (бұдан әрі - КҚК).

Бүгінгі таңда қазақстандық мұнайдың 90%-дан астамы әлемдік нарыққа Каспий құбыр консорциумы арқылы тасымалданады. Мәселен, 2021 жылы 53,1 млн.тонна КҚК арқылы және 11 млн. тонна Атырау-Самара мұнай құбыры арқылы жөнелтілді, бұл жалпы экспорт 67,6 млн. тоннаның 93,3%-н құрайды [1].

Мұнай Қазақстан жалпы бюджетінің үштен бірін және экспортының жартысынан көбін құрайды, осыған байланысты КҚК-мен кез келген ықтимал мәселелер елдің ұлттық қауіпсіздігіне тікелей қауіп төндіруі мүмкін.

Сонымен қатар, құбырға деген жоғары тәуелділіктен және оның геосаяси турбуленттіліктің эпицентрі болып табылатын Ресей Федерациясының аумағы арқылы өтуіне байланысты КҚК-ны Қазақстанға әсер ету тетігі ретінде пайдалану мүмкіншілігі жоққа шығарылмайды. Айта кету керек, КҚК қызметі 2022 жылы ресейлік тараптан бірнеше рет тоқтатылған болатын [2].

Қазақстан Үкіметі тарапынан сауда маршруттарын диверсификациялау әрекеттері бұғанға дейін да болды. КҚК баламасы ретінде 2006 жылдың маусым айында ашылған Түркия арқылы Жерорта теңізіне апаратын жолды қамтамасыз етуге арналған Баку – Тбилиси – Джейхан (бұдан әрі – БТД) құбыры болуы тиіс еді. Бірақ жоба КҚК-мен салыстырғанда капиталды көп қажетсінетіндігіне байланысты ешқашан толық іске асырылған жоқ: егер КҚК бойынша тариф тоннасына шамамен \$38 болса, онда БТД бойынша \$90 болды. БТД бойынша мұндай бағалар оның мультимодальды жолмен тасымалдауға кететін шығындарымен байланысты болып келеді [3].

КҚК мұнай құбыры 2001 жылы Теңіз және Қарашығанақ кен орындары үшін негізгі экспорттық маршрут ретінде салынды және Қара теңізге дейінгі ең қысқа жол болып табылады, бұл ретте ол мұнай тасымалдау үшін ең аз операцияларды қажет ететіні экспорттың неғұрлым жоғары кірістілігін қамтамасыз етеді.

Бүгінгі таңда КҚК-ны толықтай алмастыру мүмкін емес, ал баламалы маршруттар

бойынша жылдық көлемі 54 млн.тоннадан 17,5 млн. тоннаны ғана жөнелту мүмкіндігі байқалады [3].

Сонымен қатар, 2024 жылдан бастап Энергетика министрлігі мұнай өндірудің жыл сайынғы көлемін 100 млн. тоннаға дейін өсуді күтуде, осыған байланысты КҚК арқылы үздіксіз тасымалдауды қамтамасыз ету қажет болып табылады [3].

Жалпы, қазіргі таңда осы мәселелерге байланысты Қазақстанның күн тәртібінде сауда қатынастарын қайта құру және сауда бағыттарын диверсификациялау қажеттілігі мәселелері түр.

Еуропалық Одақтағы энергетикалық дағдарыс. Соңғы екі онжылдық ішінде Еуропалық Одақ жаңартылмалы энергия көздеріне ауқымды көшуді жүзеге асыруда, осыған байланысты өз кен орындарын жабу және өндірісті қысқарту бойынша саясат жүргізуде. Алайда, жел жылдамдығының төмендеуі, қалыптан тыс ыстық, құрғақшылық, күз-қыстың басталуы сияқты климаттық факторлар жел мен күн, су электр станцияларында генерация көлемін айтарлықтай төмендетеді. Мәселен, егер 2021 жылы Данияда энергия өндіру көлемі норманың шамамен 75%-н құраса, 2022 жылдың қыркүйегінде шамамен 50%-н ғана құрады [4].

Сонымен қатар, Еуропадағы энергетикалық дағдарысқа тағы бір түрткі пандемиядан кейін өнеркәсіптік өндірісті жедел қалпына келтіру болды, бұл қосымша энергияны қажет етті. Көмір және газ электр станцияларынан, Атом генерациясынан тез бас тарту энергия ресурстарының тапшылығына әкелді, өйткені қажетті көлемдер баламалы генерациямен алмастырылмады. Сондай-ақ, өткен қыстың басында Еуропадағы рекордтық аяз әсерінен газ қоймаларындағы газ көлемдері төмен болды.

Еуропаның энергия ресурстарының импорттау жөніндегі ұзақ мерзімді келісімшарттардан бас тартып, биржалық сауда және баламалы энергияның пайдасына қарай бет бұруы, өткен жылы түрлі факторлардың әсерінен газ бағасының 10 есеге көтерілуіне әкелді.

Тағы бір маңызды фактор Ресей-Украина әскери қақтығысы болды, нәтижесінде Еуроодақ ресейлік энергия тасымалдаушылардың импортынан бас тартуға мәжбүр болды. Ал айта кету керек, олардың негізгі үлесі бұғанға дейін Ресейден тасымалданған: шамамен 24,8% мұнай, 70% дейін энергетикалық көмір, 40% табиғи газ [5].

Дағдарыстың салдары Еуропа елдерін электр энергиясын тұтынуды, табиғи газға сұранысты 15%-ға қысқартуға мәжбүр етті [5]. Бірқатар елдерде электр энергиясын өндірушілерге шұғыл қаржылық көмек бөлінді. Тұтастай алғанда, энергетикалық дағдарыс қоғамдық наразылықтардың катализаторы болды. Саяси тұрғыдан алғанда, Еуропа елдері көшбасшыларының рейтингілері төмендеп және олардың отставкаға кету мүмкіндігі артып, ЕО елдеріндегі ішкі саяси дағдарыстар мен келіспеушіліктер қаупі артып келеді.

Сонымен қатар, экономикалық жағдайдың айтарлықтай нашарлауы байқалады. Еуростаттың бағалауы бойынша Еуропадағы инфляция 2022 жылдың қазан айында рекордтық жоғары деңгейге 10,7%-ға жетті. Өсім энергия бағасына байланысты болды, бұл 2021 жылдың осы айымен салыстырғанда 41,9%-ға жоғары болды. Рекордтық инфляция Еуроодақ елдерінде жалақыны көтеру талабымен көптеген ереуілдерге әкелді [6].

Осылайша, жоғарыда аталған факторларға байланысты одан әрі экономикалық рецессия қаупі Еуропалық Одақ басшыларын жеткізушілер мен жаңа сауда дәліздерін іздестіруге мәжбүрледі.

Осы тұрғыда Еуропалық Одақ өзінің «Жаһандық қақпа» жаңа бағдарламасына ТХКБ-ң сәйкестігін атап өтіп, Қазақстанның оны дамыту жөніндегі саясатын толығымен қолдайды. Мәселен, бұл бағдарламада цифрлық, энергетикалық және көлік секторларындағы байланыстарды дамытуға 300 млрд. еуро бөлу көзделіп отыр [7]. Еуропалық Одақтың ТХКБ-ң ары қарай дамып, өрістеуіне мүдделі болғандықтан оны алдығы жылжытуға үлес қосары сөзсіз.



Сурет 1. Транскаспий халықаралық көлік бағытының картасы [8].

Транскаспий халықаралық көлік бағытының мүмкіндіктері мен мәселелері

Қытайдан шыққан бұл дәліз Қазақстан, Каспий теңізі, Әзірбайжан, Грузия және Түркия арқылы өтіп, содан кейін Румыния, Польша, Украина сияқты Еуропа елдеріне жол тартады. 2022 жылдың мамырында Финляндия тағы бір бағыт болып қосылды [8].

Бағытқа 10 мың шақырым теміржол желілері, 10 теңіз порты, 70 мың бірлік жылжымалы құрам кіреді. Қазақстандық тарапқа сәйкес, бағыттың әлеуеті жылына 10 млн тонна жүк пен 200 мың контейнерге дейін жетеді.

Айта кететін жағдай, бұл жобаны іске асыру идеясы Қазақстанда, әлемдік нарыққа шығудың қосымша жолдарын қажет ететін ең құрлықтық елде басталды. 2013 жылғы 7 қарашада Астана қаласында өткен «Жаңа Жібек жолы» II Халықаралық көліктік-логистикалық бизнес-форумы шеңберінде «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» АҚ, «Әзірбайжан темір жолдары» ЖАҚ, «Грузин темір жолы» АҚ басшылары Транскаспий халықаралық көлік бағытын дамыту жөніндегі үйлестіру комитетін құру туралы келісімге қол қойылды.

ТХКБ-на жүк ағынын арттыру мақсатында 2014 жылғы ақпанда ТХКБ дамыту жөніндегі үйлестіру комитеті құрылды, оның бастапқы құрамына Қазақстан, Грузия

және Әзірбайжанның көлік-логистикалық бірлестіктері кірді. Үйлестіру кеңесінің қызметі нәтижесінде контейнерлік тасымалдарға тиімді кешенді ставкалар, мазут, газойль, астық тасымалдауға жеңілдікті тарифтер қабылданды. Тікелей халықаралық теміржол – паром қатынасында теміржол және теңіз көлігінің қатысуымен Қытай – Қазақстан – Әзірбайжан – Грузия-Түркия қатынасымен контейнерлік пойыздарды өткізу бойынша көлік компаниялары арасындағы өзара іс-қимыл технологиясы бекітілді. «Nomad Express» контейнерлік сервисін құруға қол жеткізілді, оның үш пилоттық контейнерлік пойызы 2015 жылы Шихези (Қытай) – Кишли (Әзірбайжан) бағыты бойынша; сол жылы Ляньюньган (Қытай) – Стамбул (Түркия) бағыты бойынша; 2016 жылы Ильичевск (Украина) – Достық (Қазақстан) бағыты бойынша жүзеге асырылды. 2016 жылдың желтоқсанында Қазақстан, Әзірбайжан, Грузия ТХКБ дамыту жөніндегі үйлестіру комитетінің қатысушылары «Транскаспий халықаралық көлік бағыты» Халықаралық қауымдастығын құру туралы шешім қабылдады, ал 2017 жылдың ақпанында ол өз қызметін бастады [9].

Мамандардың айтуынша, қазіргі уақытта ТХКБ Ресейлік Солтүстік маршруттың өткізу қабілеттілігінің шамамен 5%-н ғана құрайды. Бірақ халықаралық жеткізу тізбектерінің өзгерген жағдайында Солтүстік Қытай

– Еуропа маршрутының логистикалық операторлары да өз көлемін осы бағытқа ауыстыра алады. Жаңа халықаралық жағдайлар ТХКБ жұмыс істеу көрсеткіштеріне әсер етті: 2021 жылы ТХКБ бағыты бойынша жиырма фугтық эквивалентте (ЖФЭ) 25,2 мың контейнер тасымалданды, бұл 2020 жылмен салыстырғанда 20%-ға артық [10]. 2022 жылдың 7 айында жүктерді тасымалдау көлемі 845,2 мың тоннаны құрады, өткен жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда 171%-ға өсті. Жүктерді контейнерлермен тасымалдау көлемі 17,6 мың ЖФЭ құрап, 33%-ға артты [11].

Шығыс-Батыс бағыты бойынша негізінен мұнай, мұнай өнімдері, химия өнеркәсібі өнімдері тасымалданады [12]. 2022 жылдың 1 тоқсанында ТХКБ арқылы металл прокат өнімдері тасымалдана бастады, жақын арада осы бағыт арқылы астық, ұн, мыс жеткізу туралы келіссөздер жүргізілуде [13].

Қазіргі жағдайда, әрине, халықаралық қауымдастық қатысушыларының өздері де, әлемдік қоғамдастық та энергия ресурстарын еуропалық нарықтарға тасымалдау ісіндегі ТХКБ-ның қабілеттілігі мәселесіне қызығушылық танытады.

ТХКБ-ны дамыту Қазақстанның көлік-логистикалық мүмкіндіктерін диверсификациялау міндеттерімен тығыз үндеседі. Жалпы, республикада көлік саласын дамытуға үлкен көңіл бөлінеді. Соңғы 15 жылда осы салаға шамамен 35 миллиард доллар инвестицияланды, нәтижесінде 2000 км-ден астам теміржол, 19500 км автомобиль жолдары, 15 әуежай және Каспий теңізі бойындағы жаңа порт қуаттары салынды. Сонымен қатар, 2022 жылы Қазақстан Президенті Қ.Тоқаев транзиттік және көлік бағыттарын әртараптандыруды күшейтуге, сондай-ақ кешенді логистикалық шешімдерді енгізуге бағытталған 2025 жылға дейінгі 20 миллиард доллар көлеміндегі инвестициялық пакетті жариялады [14].

Ақтау порты және 2018 жылы ашылған Құрық портының халықаралық теңіз паром кешені Каспий арқылы транзиттік жүк ағынының басталуын қамтамасыз ететін

ерекше назар аударатын объектілер болып табылады. Ақтау және Құрық порттарының дамуы Қазақстанның Каспийдегі порт қуаттарын жылына 16 млн. тоннадан 26 млн. тоннаға дейін кеңейтілуін қамтамасыз етті. 2016 жылы іске қосылған қуаттылығы 4 млн. тонна теміржол паром терминалы мұнай өнімдері, халық тұтынатын тауарлар, химикаттар, жабдықтар және металл өнімдері сияқты жүктерді ауыстырып тиеуді қамтамасыз етеді. 2018 жылдың тамыз айында жүк көлігіне қызмет көрсету үшін қуаты 2 млн. тонна автомобиль паром терминалы іске қосылды [15].

Ақтау теңіз портының арнайы экономикалық аймағында контейнерлік хаб құру мен жеке паром флотын салу қазіргі таңда Қазақстанның жоспарында (өзінің жағалауда орналасқанына қарамастан тәуелсіздік алғаннан бері Каспий теңізіне паром флотын алып үлгермеген). Айта кету керек, Еуропалық Қайта Құру және даму банкі (ЕҚДБ) оператордың қаржылық тұрақтылығын арттыру және ТХКБ-ны жаңғырту үшін «Қазақстан темір жолы» ҰК облигацияларына \$104 млн дейін инвестиция салуды жоспарлап отыр [16].

Қазақстандық энергоресурстар жеткізілетін аумақ болып табылатын ресейлік тараптың әлімжеттік әрекеттеріне байланысты ТХКБ-ң мәні Қазақстан үшін еселеп артты. Қазақстандық мұнайды Еуропаға жеткізетін құбырлардың вентилін бірнеше рет жауып, Ресей Республиканы баламалы мүмкіндіктерді белсенді іздеуге итермелейді. Еуропалық нарықтарға қазақстандық экспортты жеткізу жолдарын диверсификациялаудың жаңа мүмкіндіктері Президент Қ. Тоқаевтың Еуропалық Одақтың бірқатар көшбасшыларымен өткізген әңгімелерінің негізгі тақырыптарының бірі болды. 2022 жылғы маусымда ҚР Бельгия Корольдігіндегі Елшілігі «Транскаспий халықаралық көлік бағыты» Халықаралық қауымдастығының және «Қазақстан темір жолы» ҰК АҚ қолдауымен «Қазақстан мен Еуропалық Одақ арасындағы Транзит және көлік ынтымақтастығы: Middle Corridor даму

перспективалары» тақырыбында дөңгелек үстел ұйымдастырды. Қатысушылар арасында БҰҰ, ЕҚЫҰ, ЕИБ, ЕҚДБ, ДEX, ТЖЫҰ, ТРАСЕКА, ДКУ және т.б., сондай-ақ «Community of European Railway and Infrastructure Companies», «Reilfreight», «FERRMED» сияқты ЕО теміржол қауымдастықтарының өкілдері және т.б. болды. Іс-шара соңында ТХКБ қауымдастығының өкілдері мен ТХКБ маршрутын пайдалануға мүдделі әртүрлі еуропалық компаниялар арасында В2В кездесулер мен іскерлік келіссөздер өтті. Дөңгелек үстелге қатысушылардың Бельгияның Антверпен портының техникалық мүмкіндіктерімен танысуы тараптардың әлеуетті маршруттарды анықтау мен іске асыру жөніндегі нақты ниеттері туралы айтады.

Бағыттың өткізу қабілетін арттыру бойынша жүргізіліп жатқан жұмыстарды сараптау, логистикалық инфрақұрылымды кеңейту динамикасы Қазақстанның және ТХКБ Халықаралық қауымдастығының басқа қатысушы елдерінің ниеттерінің шынайылығын көрсетеді. Мәселен, 2019 жылдың сәуір айында Ақтау және Баку порттары арасында жаңа фидерлік сервис іске қосылды, соның арқасында ТХКБ бойынша контейнерлік тасымалдау көлемі өткен жылмен салыстырғанда 71%-ға артты. 2020 жылы Әзірбайжан мен Түркияны байланыстыратын Баку - Ахалкалаки — Карс теміржолы пайдалануға берілді. Бағытта қолданылған контейнерлік тасымалдарға кешенді мөлшерлемелер базалық мөлшерлемелерден 60-70%-ға төмендетілді, мазут, газойль, астық тасымалдауға икемді тарифтік саясат белгіленді [17].

Батуми портының ТХКБ бағыты бойынша порт қуаты қазірдің өзінде тиеу көлемін арттыруға мүмкіндік береді. Грузия тарапы аумақты кеңейту және өткізу қабілетін 1 млн. TEU және Поти портының 5 млн. тонна сусымалы жүктеріне дейін ұлғайту бойынша жұмыстар жүргізуде.

Түркияның Қазақстан, Әзірбайжан және Грузияның ТХКБ-ны дамыту жөніндегі бастамасына қосылуы сөзсіз үлкен маңызға ие.

2022 жылдың сәуірінде бұл төрт ел «Шығыс-Батыс Транскаспий дәлізі туралы» төрт жақты декларацияға қол қойды. Құжатта транзиттік әлеуетті арттыру, маршрутты халықаралық көлік жүйесіне біріктіру және тараптардың ынтымақтастығын нығайту туралы айтылды [18].

Осы бағытқа деген сұранысқа және қауымдастық қатысушыларының қолда бар логистиканы жолға қою жөніндегі жүйелі күш-жігеріне қарамастан, соңғы уақытта тасымалдардың өсу қарқынының төмендеуі байқалады. Мамандардың пікірінше, бұл жоғары жүктеме мен өткізу пункттеріндегі кептелістерге байланысты. Өз кезегінде, бұл жағдай модернизацияны қажет ететін осы тармақтардың ескіруіне байланысты болып отыр. Сарапшылардың пікірінше, осы пункттердің жұмысын синхрондау, модернизациялау және цифрландыру арқылы бағыттың өткізу қабілетін бес жыл ішінде төрт есе арттыруға болады [12].

2022 жылы 17-18 қарашада Самарқандта Еуропалық Одақ пен Орталық Азия арасында «Тұрақты дамудың жаһандық қақпасы» атты конференция өтті. Оның барысында ТХКБ ерекше аталынып өтіп, оның негізінде Орталық Азия мен Еуропалық Одақ арасындағы көлік бағыттарын әртараптандыру мәселесі көтерілді [19]. Еуропалық Одақтың «Жаһандық қақпа» бағдарламасы бойынша бөлінер қаржы ТХКБ бойындағы мәселердің шешілуін жолға қоюға мүмкіндік берері анық.

Қорытынды

Украинадағы тоқтаусыз соғыс және соның салдарынан әлемдік саясат пен геоэкономикадағы бұрын-соңды болмаған турбуленттілік, ең алдымен, Еуропа континентіндегі экономикалық құрылымның өміршеңдігін қолдау үшін жаңа мүмкіндіктерді одан әрі іздеуді және іске қосуды талап етуі мүмкін. Сондықтан, энергоресурстарға сұраныстың жоғары толқынында ТХКБ қауымдастығының қатысушылары бағыттың өткізу қабілетін арттыру және жеткізу географиясын кеңейту бойынша жұмысты жандандырады деп күтуге

болады. Сонымен бірге, бұл дәліздің әлеуетінің артып, еліміздің мүддесіне сай жұмыс істеуі Еуропалық Одақ пен Қазақстанның және осы көлік бағытының бойында орналасқан мемлекеттердің арасындағы жағымды, жасампаз байланыстарының тигізер әсері үлкен. ЕО мен ҚР арасындағы қатынастарында соңғы кездерде орын алып отырған белсенділік, әріптестік ТХКБ-ның болашағы үшін басты факторлардың бірі.

Бір үміттендірер жағдай Қазақстан Президенті Қасымжомарт Тоқаевтың үстіміздегі жылдың қаңтарындағы Біріккен Араб Эмираттарына барған сапарында орын алды. 2023 жылдың 16 қаңтарында Президент

«Abu Dhabi Ports Group» компаниясының бас директоры Мұхаммед әл-Шамисимен кездесу барысында Қазақстандағы көлік және логистика саласындағы инвестициялық жобаларды іске асыру мәселелерін қарастырды. «Abu Dhabi Ports Group» компаниясы Каспий теңізінде теңіз және порт құрылымын дамытып, «ҚазМұнайГаз» ҰҚ-мен стратегиялық серіктестік орнату жөнінде келісімге қол қою жоспарын алдыға қойды [20]. Біздің ойымызша, қарастырылып отырған тасымал бағытының бүгінгі күні өзектілігінің сақталуы осындай жоғары дәрежедегі қадамдардың жиілуіне сенім тудырады.

Әдебиеттер тізімі

1. Почти вся казахстанская нефть экспортируется через Россию [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: https://ratel.kz/raw/pochti_vsja_kazahstanskaja_neft_eksportiruetsja_cherez_rossiju (дата обращения: 15.10.2022).
2. В КТК объяснили причину частичной приостановки работ по отгрузке нефти [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: https://forbes.kz/process/expertise/v_ktk_obyuasnili_prichinu_chastichnoy_priostanovki_rabot_po_otgruzke_nefti/ (дата обращения: 15.10.2022).
3. Как казахстанский экспорт нефти оказался в одной корзине [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: https://forbes.kz/process/energetics/prinujdenie_kalturnative_1667747133/ (дата обращения: 17.11.2022).
4. Мировой энергетический кризис: кто виноват и что делать? [Электрон. ресурс] – 2021. – URL: <https://energypolicy.ru/mirovoj-energeticheskij-krizis-kto-vinovat-i-cto-delat/business/2022/13/16/> (дата обращения: 20.10.2022).
5. What the EU has done to address the energy crisis [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/eu-action-address-energy-crisis_en (дата обращения: 25.11.2022).
6. Euro zone inflation hits record high of 10.7% as growth slows sharply [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: <https://www.cnbc.com/2022/10/31/euro-zone-inflation-hits-10point7percent-in-october-.html> (дата обращения: 25.11.2022).
7. Prospects for development of Middle Corridor discussed in Brussels [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: https://www.inform.kz/en/prospects-for-development-of-middle-corridor-discussed-in-brussels_a3945604 (дата обращения: 05.12.2022).
8. The Trans-Caspian International Transport Route [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: <https://middlecorridor.com/en/route> (дата обращения 05.12.2022).
9. Middle Corridor. History [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: <https://middlecorridor.com/ru/obassotsiatsii/history> (дата обращения: 05.12.2022).
10. Растущую значимость Транскаспийского международного транспортного маршрута обсудили в Турции [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: <https://middlecorridor.com/ru/press-tsentr/novosti/rastushchuyuznachimost-transkaspiskogo-mezhdunarodnogo-transportnogo-marshruta-obsudili-v-turtsii> (дата обращения: 10.10.2022).
11. Потенциал перевозок казахстанских грузов по Транскаспийскому маршруту оценивается в 4 млн тонн в год [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: <https://www.inform.kz/ru/potencial-perevozok-kazahstanskih->

gruzov-po-transkaspiyskomu-marshrutu-ocenivaetsya-v-4-mln-tonn-v-god_a3970631 (дата обращения 05.10.2022)

12. Трудности перевозок: что мешает Казахстану развивать транзитные пути [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: <https://www.kazlogistics.kz/ru/news/new/1019> (дата обращения 07.12.2022)

13. Использовать мощности ТМТМ для оптимизации цепочек поставок предложили в Казтрейде [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: <https://qaztrade.org.kz/rus/ispolzovat-moshhnosti-tmtm-dlya-optimizaczii-ctepochek-postavok-predlozhili-v-qaztrade/> (дата обращения 10.10.2022).

14. The Middle Corridor might be the answer to reconnect Asia and Europe [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: <https://traveltomorrow.com/the-middle-corridor-might-be-the-answer-to-reconnect-asia-and-europe/> (дата обращения 10.10.2022).

15. Аналитический доклад «Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территорию государств-членов [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/289/AD-O-printsipakh-i-podkhodakh-tsifrovoy-logistiki-v-sfere-transportnykh-uslug-gosudarstv-_chlenov-EAES (дата обращения 12.10.2022).

16. Выгодное расположение Транскаспийского маршрута в сочетании с серьезными инвестициями дают ему хорошие перспективы развития [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/opinions/vygodnoe-raspolozhenie-transkaspiyskogo-marshruta-v-sochetanii-s-sereznyimi-investitsiyami-dayut-emu/> (дата обращения 12.10.2022).

17. География деятельности ТМТМ [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: <https://ptlc.ru/geography/transkaspiyskiy-mezhdunarodnyu-transportnyu-marshrut-tmtm/> (дата обращения 10.10.2022).

18. Транскаспийскому маршруту в обход РФ предрекают шестикратный рост объема перевозок [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: <https://eadaily.com/ru/news/2022/05/11/transkaspiyskomu-marshrutu-v-obhod-rf-predrekaют-shestikratnyu-rost-obema-perevozok> (дата обращения: 15.10.2022).

19. Для чего ЕС хочет инвестировать в Центральную Азию: возможности и риски «глобального шлюза» [Электрон.ресурс]. – 2022. – URL: <https://ia-centr.ru/experts/darya-matyashova/dlya-chego-es-khochet-investirovat-v-tsentralnuyu-aziyu-vozmozhnosti-i-riski-globalnogo-shlyuza/> (дата обращения: 20.10.2022).

20. Президент провел встречу с генеральным директором Abu Dhabi Ports Group Мухаммедом Аль-Шамиси [Электрон.ресурс]. – 2023. – URL: <https://www.akorda.kz/ru/prezident-provel-vstrechu-s-generalnym-direktorom-abu-dhabi-ports-group-muhammedom-al-shamisi-1603020> (дата обращения: 20.10.2022).

М.М. Муратова¹, Ж.М. Медеубаева², А. Тугаев³

^{1,2}Евразийский Национальный Университет имени Л.Н. Гумилева, Астана, Казахстан

³Университет «Туран-Астана», Астана, Казахстан

Состояние и потенциал Транскаспийского международного транспортного маршрута между Казахстаном и Европейским Союзом

Аннотация. Цель данной статьи заключается в анализе состояния и потенциала Транскаспийского международного транспортного маршрута, имеющего особое геоэкономическое значение в условиях нынешней геополитической ситуации. Сегодня энергетический кризис, сложившейся в Европейском Союзе в результате санкций, наложенных на Россию, и негативные последствия ограниченности Казахстана в транзитно-логистической сфере подчеркивают значимость этого коридора. Есть основания полагать, что усилия казахстанского руководства по диверсификации путей внешнеэкономических связей и дальнейшие шаги Евросоюза по поиску новых возможностей для энергоснабжения способствуют наращиванию потенциала этого коридора во благо обеих сторон. Более того, Европейский союз всецело поддерживает политику Казахстана по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута, отмечая его соответствие под свою новую программу «Глобальные ворота».

Ключевые слова: Европейский Союз, Казахстан, Транскаспийский международный транспортный маршрут, энергетический кризис, диверсификация, программа «Глобальные ворота».

M.M. Muratova¹, Zh.M. Medeubayeva², A. Tugayev³

^{1,2}L.N. Gumilyov Eurasian National University, Astana, Kazakhstan

³«Turan-Astana» University, Astana, Kazakhstan

The state and potential of the Trans-Caspian International Transport Route between Kazakhstan and the European Union

Abstract. The purpose of this article is to analyze the status and potential of the Trans-Caspian International Transport Route, which has a special geo-economic significance in the current geopolitical situation. Today, the energy crisis in the European Union as a result of the sanctions imposed on Russia, and the negative consequences of Kazakhstan's limited transit and logistics capabilities underscore the importance of this corridor. There is reason to believe that the efforts of Kazakhstan's leadership to diversify the ways of foreign economic relations and further steps by the European Union to find new opportunities for energy supply will contribute to increasing the potential of this corridor for the benefit of both sides. Moreover, the European Union fully supports Kazakhstan's policy on the development of the Trans-Caspian International Transport Route, noting its compliance with its new «Global Gateway» program.

Keywords: European Union, Kazakhstan, Trans-Caspian International Transport Route, energy crisis, diversification, «Global Gateway» program.

References

1. Pochti vsja kazahstanskaja neft' jeksportiruetsja cherez Rossiju [Almost all of Kazakhstan's oil is exported through Russia]. Available at: https://ratel.kz/raw/pochti_vsja_kazahstanskaja_neft_eksportiruetsja_cherez_rossiju [in Russian]. (accessed 15.10.2022).
2. V KTK objasnili prichinu chastichnoj priostanovki rabot po otgruzke nefti [The CPC explained the reason for the partial suspension of oil shipment]. Available at: https://forbes.kz/process/expertise/v_ktk_obyasnili_prichinu_chastichnoj_priostanovki_rabot_po_otgruzke_nefti [in Russian]. (accessed 15.10.2022).
3. Kak kazahstanskij jeksport nefti okazalsja v odnoj korzine [How Kazakhstan's oil exports ended up in one basket]. Available at: https://forbes.kz/process/energetics/prinujdenie_kalternative_1667747133/ [in Russian]. (accessed 17.11.2022).
4. Mirovoj jenergeticheskij krizis: kto vinovat i chto delat'? [World energy crisis: who is to blame and what to do?]. Available at: <https://energypolicy.ru/mirovoj-energeticheskij-krizis-kto-vinovat-i-chto-delat/business/2022/13/16/> [in Russian]. (accessed 20.10.2022).
5. What the EU has done to address the energy crisis. Available at: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/eu-action-address-energy-crisis_en [in Russian]. (accessed 25.11.2022).
6. Euro zone inflation hits record high of 10.7% as growth slows sharply. Available at: <https://www.cnn.com/2022/10/31/euro-zone-inflation-hits-10point7percent-in-october-.html> (accessed 25.11.2022).
7. Prospects for development of Middle Corridor discussed in Brussels. Available at: https://www.inform.kz/en/prospects-for-development-of-middle-corridor-discussed-in-brussels_a3945604 (accessed 05.10.2022).
8. The Trans-Caspian International Transport Route. Available at: <https://middlecorridor.com/en/route> (accessed 05.10.2022).
9. Middle Corridor. History. Available at: <https://middlecorridor.com/ru/ob-assotsiatsii/history> (accessed 05.10.2022).
10. Rastushhuju znachimost' Transkaspiskogo mezhdunarodnogo transportnogo marshruta obsudili v Turcii [The growing importance of Trans-Caspian international transport route was discussed in Turkey]. Available at: <https://middlecorridor.com/ru/press-tsentr/novosti/rastushchuyu-znachimost-transkaspiskogo-mezhdunarodnogo-transportnogo-marshruta-obsudili-v-turtsii> (accessed 10.10.2022).
11. Potencial perevozok kazahstanskih gruzov po Transkaspiskomu marshrutu ocenivaetsja v 4 mln tonn v god. – URL: https://www.inform.kz/ru/potencial-perevozok-kazahstanskih-gruzov-po-transkaspiskomu-marshrutu-ocenivaetsya-v-4-mln-tonn-v-god_a3970631 [in Russian]. (accessed 05.10.2022).

12. Trudnosti perevozok: chto meshaet Kazahstanu razvivat' tranzitnye puti [Difficulties in transportation: what prevents Kazakhstan from developing transit routes]. Available at: <https://www.kazlogistics.kz/ru/news/new/1019> [in Russian]. (accessed 07.10.2022).

13. Ispol'zovat' moshhnosti TMTM dlya optimizacii cepochek postavok predlozhili v Kaztrejde [Kaztrade suggested using the capacity of TMTM to optimize supply chain]. Available at: <https://qaztrade.org.kz/rus/ispolzovat-moshhnosti-tmtm-dlya-optimizaczii-czepochek-postavok-predlozhili-v-qaztrade/> [in Russian]. (accessed 10.10.2022).

14. The Middle Corridor might be the answer to reconnect Asia and Europe. – URL: <https://traveltomorrow.com/the-middle-corridor-might-be-the-answer-to-reconnect-asia-and-europe/> (accessed 10.10.2022).

15. Analiticheskij doklad «Analiz sushhestvujushhikh mezhdunarodnykh transportnykh koridorov, prohodjashhikh cherez territoriju gosudarstv-chlenov [Analytical report «Analysis of existing international transport corridors passing through the territory of member states». Available at: https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/289/AD-O-printsipakh-i-podkhodakh-tsifrovoy-logistiki-v-sfere-transportnykh-uslug-gosudarstv-_chlenov-EAES [in Russian]. (accessed 12.10.2022).

16. Vygodnoe raspolozhenie Transkaspiskogo marshruta v sochetanii s ser'eznymi investitsijami dajut emu horoshie perspektivy razvitija [Advantageous location of the Trans-Caspian route, combined with serious investment, gives it good prospects for development]. Available at: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/opinions/vygodnoe-raspolozhenie-transkaspiskogo-marshruta-v-sochetanii-s-sereznyimi-investitsiyami-dajut-emu-/> [in Russian]. (accessed 12.10.2022).

17. Geografija dejatel'nosti TMTM [Geography of TMTM activities]. Available at: <https://ptlc.ru/geography/transkaspiskiy-mezhdunarodnyy-transportnyy-marshrut-tmtm/> [in Russian]. (accessed 10.10.2022).

18. Transkaspiskomu marshrutu v obhod RF predrekajut shestikratnyj rost ob#ema perevozok [Trans-Caspian route bypassing Russia is predicted to grow sixfold in traffic]. Available at: <https://eadaily.com/ru/news/2022/05/11/transkaspiskomu-marshrutu-v-obhod-rf-predrekayut-shestikratnyj-rost-obema-perevozok> [in Russian]. (accessed 15.10.2022).

19. Dlja chego ES hochet investirovat' v Central'nuju Aziju: vozmozhnosti i riski «global'nogo shlyuza [Why EU wants to invest in Central Asia: opportunities and risks of «global gateway»]. Available at: <https://ia-centr.ru/experts/darya-matyashova/dlya-chego-es-khochet-investirovat-v-tsentralnuyu-aziyu-vozmozhnosti-i-riski-globalnogo-shlyuza/> [in Russian]. (accessed 20.12.2022).

20. Prezident provel vstrechu s general'nym direktorom Abu Dhabi Ports Group Muhammedom Al-Shamisi [President met with CEO of Abu Dhabi Ports Group Muhammed Al-Shamisi]. Available at: <https://www.akorda.kz/ru/prezident-provel-vstrechu-s-generalnym-direktorom-abu-dhabi-ports-group-muhammedom-al-shamisi-1603020> [in Russian]. (accessed 20.10.2022).

Авторлар туралы мәлімет:

Мұратова Мария Мұратқызы – халықаралық қатынастар кафедрасының докторанты, Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Астана, Қазақстан.

Медеубаева Жанар Муратбековна – тарих ғылымдарының кандидаты, халықаралық қатынастар кафедрасының профессорі м.а., Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Астана, Қазақстан.

Тугаев А. – магистрант, «Тұран-Астана» университеті, Астана, Қазақстан.

Muratova Mariya Muratkyzy – Ph.D. student of the Department of International Relations, L.N. Gumilyov Eurasian National University, Astana, Kazakhstan.

Medeubayeva Zhanar Muratbekovna – Candidate of Historical Sciences, Acting Professor of the Department of International Relations, L.N. Gumilyov Eurasian National University, Astana, Kazakhstan.

Tugayev A. – master's student, «Turan-Astana» university, Astana, Kazakhstan.