

**ПЕРСПЕКТИВЫ СОВМЕСТНЫХ РЕАЛИЗАЦИЙ ТРАНСПОРТНО-
ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЕКТОВ
ТУРЦИИ И КАЗАХСТАНА****ОРХАН КЮЧЮК, ГУЛЬЗИРА ЖАКСЫГУЛОВА,
МАЙЯ МЫРЗАБЕКОВА***Университет Кастамону, г.Кастамону, Турция
*+90 534 7919645, e-mail: melekmaiya@mail.ru***АННОТАЦИЯ:**

Общие политические угрозы, ограничения на транзитное движение, санкции несут негативные последствия для развития международных транзитных коридоров. Преодолеть эти проблемы можно только реализацией масштабных транспортно-логистических и экономических проектов, которые «сошьют» макрорегион воедино, обеспечив связь между ресурсами, производствами и рынками сбыта.

Маршрут пролегающий через Каспийский транзитный коридор является значимым и более скоростным и экономичным для открытия новых возможностей рынка, позволяющий как Турции, так и Казахстану стать одними из крупнейших в мире торговых и энергетических хабов.

Сотрудничество Турции и Казахстана в рамках развития международной торговли и транспортно-логистических систем позволит странам расширять границы, основываясь на принципах открытости, равенства и взаимной выгоды. В этой связи перед Казахстаном и Турцией открывается целый ряд перспектив в плане открытия новых транспортных маршрутов, включая транзитные.

Ключевые слова: Транскаспийского международного транспортного маршрута, проект «Шелковый ветер», логистические системы Турции и Казахстана

Abstract

Purpose – the main purpose a comprehensive overview of the various aspects of the development of transport and logistics systems in Turkey and Kazakhstan and perspectives of its further development in accordance with current international trends in the field of transport and logistics.

Methodology – when writing article general scientific methods and receptions, including methods of empirical research, methods of theoretical knowledge, general-logical methods and methods of research are used.

Originality/value – importance of work is that the logistics and transport are one of the priority directions of realization of strategy "Kazakhstan-2050". Considering geographical and strategic position of the Turkey and Kazakhstan in questions of formation of the international corridors, it is possible to declare with confidence that transport in Turkey and Kazakhstan - one of priority aspects of development.

Findings – Implementation of transport and transit potential of the Republic of Kazakhstan and Turkey stands as a separate aspect of the task of forming a basis for a qualitative breakthrough in the economic development of the countrys. This aspect requires the provision to increase the attractiveness and create a modern and efficient transport and logistics system.

Keywords - transports logistics, transits and transports potentials of Turkey and Kazakhstan, logistics systems of Turkey and Kazakhstan, green logistics

JELL: M11

I. ВВЕДЕНИЕ(цель,задачи)

Обладая уникальным географическим расположением в Евразии - ключевом геополитическом и геоэкономическом регионе в мировой политике, где пересекаются интересы всех глобальных игроков, Казахстан на фоне мирового экономического кризиса остро ощущает на себе конкурентную борьбу между мировыми державами. Каждый из крупных международных субъектов предлагает свой путь решения региональных проблем, подталкивая остальные государства к так называемому «окончательному геополитическому выбору».

Цель доклада – является рассмотреть основные тенденции развития транспортной инфраструктуры в Турции и Казахстане на примере региональных проектов по развитию открытия новых транспортных маршрутов, включая транзитные. Изменения транспортной и

Сотрудничество Турции и Казахстана в рамках развития международной торговли и транспортно-логистических систем позволит странам расширять границы, основываясь на принципах открытости, равенства и взаимной выгоды. В этой связи перед Казахстаном и Турцией открывается целый ряд перспектив .

Основная задача рассматриваемых инициатив – открытие новых транспортных маршрутов, включая транзитные, вывод стран в число транзитных государств и создание альтернативных мультимодальных коридоров.

Инфраструктуры стран происходят одновременно с основными региональными геоэкономическими трендами развития. Страны Турция и Казахстан привлекательны своими природными ресурсами, емкими рынками сбыта потребительских и промышленных товаров, а также удобным транзитным положением. С санкциями, как феноменом новой политико-экономической реальности, и общими угрозами в связи с ухудшением политической обстановки с Россией, повлекшими негативные последствия для развития международных транзитных коридоров, столкнулась и Турция.

Российско-турецкий конфликт четко указал на то, что внешнеполитическая модель Казахстана, построенная на понимании необходимости компромисса, вступает в разногласие с внешнеполитической моделью России, как это уже было в 2014 году на фоне обострения отношений между Украиной и Россией. Ведь Турция для Казахстана такой же важный экономический и политический партнер, как и Россия.

В апреле нынешнего 2016 года главы Турции и Казахстана на официальной встрече в Стамбуле заявили о необходимости дальнейшего укрепления двустороннего сотрудничества и эффективного использования высокого транзитно-транспортного потенциала Казахстана и Турции во благо развития экономик обеих стран. Н. Назарбаев обратил внимание на то, что ведущие турецкие компании и холдинги могут принять активное участие в реализации государственных программ Индустриально-инновационного развития РК и «Нурлы жол». Главой государства особо был отмечен вклад в экономику Казахстана турецким бизнесом - за последние десять лет объем инвестиций в казахстанскую экономику превысил 2 миллиарда долларов США; в 2015 году из десяти иностранных компаний, ведущих в Казахстане активную инвестиционную деятельность, три были турецкими; в настоящее время реализуется 91 совместный проект Казахстана и Турции на общую сумму порядка 3 миллиарда долларов США (Источник: <http://inform.kz/rus/article/2892518>).

Президент Турции Р. Эрдоган, в свою очередь отметил, что, несмотря на имеющиеся трудности, товарооборот между двумя странами необходимо довести в ближайшее время до 10 миллиардов долл.

Экономика Турции – одна из наиболее динамичных среди развивающихся стран, служит естественным мостом между Западом и Востоком, соединяя Азию и Европу. Ключевое положение Турции дает доступ ко множеству рынков с 1,6 миллиардами работников, общий ВВП, которых составляет 27 триллионов долларов США, а объем внешней торговли – более 8 триллионов долларов, что соответствует приблизительно половине общей мировой торговли. Объемы торговли в Турции значительно растут, и регион увеличивает свое присутствие в мировой торговле. В 2014 году на долю Турции пришлось почти 1,1 процента объема мировой торговли, и ожидается, что к 2025 году доля страны в мировой торговле увеличится до 1,5 процентов.

Развитие экономики в условиях современного рынка предполагает необходимость оптимизации деятельности, что означает, необходимость особого внимания и тщательного изучения процессов создания транспортно-логистических систем. Логистика охватывает такие виды деятельности, как обмен информацией, транспортная доставка, управление запасами, складом, переработка грузов и упаковка (Küçük, 2016: 34).

Турецкая экономика, среднегодовой рост которой был равен почти 5 процентам за последние 12 лет, предоставляет множество возможностей для логистического сектора. В дополнение к интенсивному росту экономики у Турции один из самых крупных и молодых резервов рабочей силы в Европе: более 65 процентов населения имеют возраст от 24 до 54 лет. Преимущества рынка рабочей силы Турции отражаются в сфере логистики.

Выгодное географическое положение Турции, обеспечивающее легкий доступ в Восточную Европу, Центральную Азию, на Средний Восток и в Северную Африку, позволяет стране быть центральным звеном для грузоперевозок, осуществляемых в регионе, на сумму более 2 триллионов долларов США. Нынешний объем логистической сферы Турции оценивается в 80–100 миллиардов долларов США и, по прогнозам, достигнет 150–200 миллиардов долларов США к 2023 году.

II. ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ .

Сотрудничество Турции и Казахстана в рамках развития международной торговли и транспортно-логистических систем позволит странам расширять границы, основываясь на принципах открытости, равенства и взаимной выгоды. В этой связи перед Казахстаном и Турцией открывается

целый ряд перспектив в плане открытия новых транспортных маршрутов, включая транзитные.

Используя свои основные преимущества – геополитическое место расположения и уникальные транзитные возможности, как Турция, так и Казахстан, располагая необходимым потенциалом для серьезной переориентации внешнеторгового баланса, могут сосредоточиться на расширении пропускной способности транспортно-логистической системы на направлении международного транзитного коридора «Западный Китай – Западная Европа». Казахстан, занимая важное место в этом маршруте, имеет главное преимущество, которым обладают транзитные коридоры, проходящие через территорию Казахстана - существенное сокращение расстояний. Этот путь между Европой и Китаем через Казахстан расстояние перевозок уменьшается в два раза по сравнению с морским путем и на тысячу километров по сравнению с транзитом по территории России. Коридор «Западная Европа – Западный Китай». Маршрут Китай и Казахстан следует упомянуть особо. Во-первых, в связи с недавним открытием ЖД «Жетыген– Коргас» с переходом «Хоргос» и обслуживающей его станцией Алтынколь, и, во-вторых, в связи с большим проектом строительства транзитного транспортного коридора «Западный Китай–Западная Европа» (ЗЕ–ЗК). Кроме этого, Казахстан является лидером среди торговых партнеров СУАР57, что, безусловно, делает его весьма привлекательным для КНР. Станцию Достык, соединяющую Казахстан с Китаем (ЖД Достык–Аланшанькоу) начали строить в 1960-х годов, в 1990 г. на пограничном переходе произошла стыковка железнодорожных магистралей СССР и КНР, которая и сегодня является одним из звеньев Трансазиатского транспортного коридора с ежегодным объемом перевозок около 20 млн т. Долгое время «Достык–Аланшанькоу» был единственным пунктом соединения ЖД Казахстана и Китая, но в 2013 г. был открыт маршрут «Жетыген–Коргас» (293 км) с пунктом перехода «Хоргос» и обслуживающей его станцией Алтынколь. Запуск новой ЖД линии позволил сократить расстояние от Китая до южных регионов Казахстана и стран Центральной Азии примерно на 550 км58.

III. ОБСУЖДЕНИЯ

По территории Казахстана проходит 5 МТК:

- *Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ).
- *Южный коридор ТАЖМ.
- *Центральный (среднеазиатский) коридор ТАЖМ.
- *Север-Юг.

***ТРАСЕКА62.**

Строительство трансконтинентального автодорожного коридора «Западный Китай – Западная Европа» является уникальным примером того, как одни региональные инфраструктурные инициативы могут не только не конкурировать, но и органично интегрироваться и использовать возможности параллельных инициатив. Казахстан активно реализует проект, подключая ресурсы своего участия в таких проектах международных транспортных коридоров, как Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), Север–Юг, коридоры Трансазиатской железной магистрали (ТЖМ), Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) ООН, Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество (ЦАРЭС). Кроме этого, для реализации проектов Казахстан взаимодействует с участниками таких интеграционных структур и международных организаций, как ШОС, СНГ, ТС (ЕЭК), ЕврАзЭС, ЕЭК и др. (Источник: <http://europe-china.kz/info/>).

Для взаимовыгодного сотрудничества Турции и Казахстана перспективными видятся продвижение проектов связанных с возрождением Шелкового пути. На сегодняшний день существует целый ряд геополитических проектов, предполагающих создание новых инфраструктурных и транспортно-логистических объектов, поддержанных крупными международными игроками, направленных на развитие современного Шелкового пути. Каждый из этих проектов, имея свои плюсы и минусы, несет свои вызовы и открывает новые возможности для государств евразийского пространства. И, несомненно, каждый из проектов имеет свое геополитическое содержание.

Следует упомянуть о проекте ТРАСЕКА. Данный проект был создан в 1993 г. на основе Брюссельской декларации. Первоначально ТРАСЕКА была создана при участии 8 стран – Азербайджана, Армении, Грузии, Казахстана, Киргизии, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана. Позже к проекту присоединились Украина, Монголия и Молдавия. В 2000 г. к основному проекту ТРАСЕКА – Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора «Европа–Кавказ–Азия» (ОМС) присоединились Турция, Румыния и Болгария. В 2009 г. к ОМС присоединился Иран, а Литва получила статус наблюдателя в межправкомиссии организации. Однако в связи с тем, что были введены санкции Совбеза ООН и ЕС, с 2010 г. техническая помощь Ирану проектами ЕС не оказывается (<http://traceca.orgorg>).

Рис.1. Карта развития транспортных путей в рамках ТРАСЕКА



Программа ТРАСЕКА – многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора «Европа–Кавказ–Азия», финансируемое ЕС, является основным официально признанным международным коридором, пролегающим через территории Турции, Казахстана и др. стран-участниц. ТРАСЕКА позиционируется как программа международного сотрудничества в области транспорта между Европейским союзом и странами-партнерами для развития транспортного коридора из Европы через Черное море, Кавказ, Каспийское море с выходом на страны Центральной Азии.

В 2008 г., используя ресурсы проекта NELTI, ТРАСЕКА провела исследование по сравнению трех альтернативных маршрутов доставки грузов между Европой и Азией²³:

- *Трансроссийский маршрут;
- *Транскавказский маршрут;
- *Транстурецкий (Иранский) маршрут.

Международная логистика, представляет собой концепцию документирования, хранения и управления грузопотоками, информации и денежными средствами за пределами национальных границ (Küçük, 2015:34).

Критериями сравнения послужили время, стоимость, надежность, безопасность (сохранность) груза. По результатам этого исследования наилучший показатель привлекательности транспортных маршрутов получил Трансроссийский маршрут – 3114, Транстурецкий оказался на

втором месте по этому индексу – 6646, наи меньшей привлекательностью по названным критериям был определен Транскавказский маршрут со значением индекса – 8258. Вывод о том, что транзит грузов по Трансроссийскому маршруту пока еще является более привлекательным по всем критериям, а с точки зрения стоимости пути – почти в два раза выгоднее использования альтернативных маршрутов, безусловно, является дополнительным импульсом для ЕС к еще более внимательному поиску путей повышения привлекательности альтернативных маршрутов. Не секрет, что совокупный смысл инициатив в рамках платформы ТРАСЕКА был интерпретирован российским МИД еще в 2000 г. как намерение построить транспортные коммуникации «в обход России», поскольку системный эффект проектов должен быть достигнут в результате создания альтернативных возможностей для мультимодальных (интермодальных) перевозок. «С целью реализации своих внешнеэкономических интересов и преодоления определенной транзитной зависимости от России бывшие союзные республики начали формировать новые транспортные магистрали (коридоры) с выходом на международные пути сообщения. Большинство этих магистралей проходит в обход России, что наносит ей существенный экономический ущерб. В частности, при организационно-техническом и финансовом содействии Евросоюза формируется мощный евроазиатский транспортный коридор (ТРАСЕКА), так называемый «Великий шелковый путь», в котором задействованы черноморские порты (Поти, Батуми), железные дороги Грузии и Азербайджана, каспийская паромная переправа (Баку–Туркменбаши), железнодорожные сети Туркмении, Узбекистана, Киргизии, Казахстана и Китая, а также китайские порты на тихоокеанском побережье... Таким образом, ТРАСЕКА нацелена на осуществление международных перевозок грузов минуя российскую территорию. В политическом плане Запад рассматривает данный проект как реальную возможность существенного уменьшения транспортной зависимости бывших республик СССР от России, усиления центробежных тенденций среди стран СНГ». Департамент экономического сотрудничества МИД Российской Федерации, 28.01.2000 г. (<http://www.mid.ru>)

Стратегию развития своих инициатив проект ЕС реализует через аналог наднациональных структур: межправительственную комиссию и постоянный секретариат (с активным использованием т.н. института «национальных секретарей» ТРАСЕКА) – и посредством прямого взаимодействия с транспортными, таможенными, дипломатическими ведомствами задействованных стран при поддержке «председателей национальных комиссий ТРАСЕКА». Исследователи и эксперты по инфраструктурным проектам в регионе довольно скептически

характеризуют эффективность мероприятий ТРАСЕКА. Их оценки основаны на высокой коррупции среди национальных чиновников ответственных ведомств и общей транзитной неоправданности проекта. (Рахимов.К. <http://ost.kraft.ru/252>) Однако, учитывая то, с какими странами в рамках своего транспортного проекта взаимодействует ЕС, их зависимость от внешнего финансирования национальных транспортно-логистических сетей и готовность руководств этих стран идти на заключение соглашений об оказании технической помощи, перспективы развития проектов ТРАСЕКИ на протяжении всего Шелкового пути достаточно благоприятны при условии продолжения политики их финансирования.

Еще в 2012 году в рамках программы ТРАСЕКА Казахстан выдвинул идею создания проекта «Шелковый ветер» (Silk Wind) направленного на развитие транспортного направления Казахстан – Каспийское море – Азербайджан – Грузия – Турция. Инициатива по созданию «Шёлкового ветра» была предложена одновременно с появлением китайской концепции «Экономического пояса Шёлкового пути» (ЭПШП). Идея получила поддержку стран-участниц и в ноябре 2012 года министерства транспорта Азербайджана, Грузии, Турции и Казахстана подписали меморандум о сотрудничестве в создании коридора. К концу года интерес к проекту проявила китайская сторона, а после анонсирования Пекином в 2013 году идеи Экономического пояса Шелкового пути, маршрут стал рассматриваться как один из элементов Концепции ЭПШП и получил название «Транскаспийского международного транспортного маршрута» (ТМТМ). ТМТМ проходит из Китая по территории Казахстана, Азербайджана и Грузии с последующим выходом к странам Европы через Турцию или Украину.

В октябре 2013 года странами-участницами был создан Координационный комитет по развитию ТМТМ при участии ЗАО «Азербайджанские железные дороги», АО «Грузинская железная дорога», АО «Национальная компания “Қазақстан темір жолы”», ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство», АО «Национальная компания “Актауский международный морской торговый порт”», Бакинский международный морской торговый порт, ООО «Батумский морской порт». Цель Координационного комитета – повышение привлекательности маршрута за счет взаимодействия сторон в устранении физических и нефизических барьеров и проведении согласованной конкурентноспособной тарифной политики.

После трех удачных тестовых запусков поездов по ТМТМ (на фоне введения ограничений России на транзит товаров турецкого производства) в ноябре 2015 года в Стамбуле состоялась презентация возможностей и перспектив развития Транскаспийского международного

транспортного маршрута Китай – Турция – Европа при участии крупнейших транспортных компаний стран-участниц, включая китайскую Minsheng Logistics, грузинскую Trans Caucasus Terminals, казахстанскую KTZ Express, азербайджанскую Karvan Logistics и Азербайджанское каспийское морское пароходство. Украина официально присоединилась к проекту после введенных Россией ограничений на транзит украинских товаров.

В феврале нынешнего 2016г в Баку Азербайджан, Казахстан, Грузия и Украина подписали протокол об установлении конкурентноспособных льготных тарифов на грузоперевозки по ТМТМ. Согласно документу, в кратчайшие сроки должна быть разработана единая тарифная политика в отношении китайских товаров, транспортируемых по территории стран-участниц с целью снижения себестоимости доставки грузов.

Потенциал ТМТМ: до 2020 года по ТМТМ планируется перевезти порядка 300–400 тысяч контейнеров, Операторы проекта – «Азербайджанские железные дороги», «Казахстанские железные дороги», «Железные дороги Китая», «Азербайджанское Каспийское морское пароходство» и «Бакинский международный морской торговый порт».

В апреле нынешнего 2016 года в Баку было подписано соглашение о создании Международного транскаспийского транспортного Консорциума между железнодорожными ведомствами Азербайджана, Грузии и Казахстана. Членами консорциума стали азербайджанские ООО ADY Express и ACSC Logistics, казахстанское АО KTZ Express и грузинское ООО Trans Caucasus Terminals.

Объединяет интересы Турции и Казахстана и Железнодорожная магистраль «Пекин – Лондон». По замыслу, магистраль начинается в Пекине, проходит через весь Китай до Хоргоса, далее от уже сданной в Казахстане ветки в Хоргос – Жетыген должна выйти на строящееся ответвление Жезказган – Бейнеу и оттуда – на порт Актау. Китайская часть уже реализована. Казахстанская часть стремительно заканчивается, и надо отметить, что руководство Казахстана придает большое значение этим инфраструктурным объектам. Следующий пункт – Баку, откуда ветка должна выйти на Тбилиси, а затем на турецкий Карс. Из-за имевших место разногласий между грузинской и азербайджанской сторонами строительство участка дороги в Грузии было замедлено и еще не завершено. Далее железнодорожная магистраль переходит в Турцию. Здесь для продвижения данного проекта Китай инвестирует 30 млрд долл. в строительство скоростной железнодорожной магистрали, которая должна соединить самую западную и самую восточную провинции Турции Карс – Эдирне. Окончание проекта планируется в 2023 году, после которого пересечь всю Турцию можно будет за 8 часов вместо нынешних

36. И уже через заверченный в 2013 году железнодорожный туннель «Мармарай» – выход на развитую железнодорожную сеть Европы (Каукенов А.С., 2015:97).

В Турции ведется активная работа над новыми проектами, которые будут предоставлять дополнительные железнодорожные и автомобильные магистрали, соединяющие Восток с Западом. В 2017 году планируется завершить строительство туннеля «Евразия», пересекающего пролив Босфор и третьего моста через Босфор. Кроме того, недавно премьер-министр Турции представил новый транспортный проект – трехуровневый туннель под проливом Босфор, который будет включать в себя железную дорогу и автомагистраль, соединяющие Азию с Европой.

Инвестиции в инфраструктуру Турции за последние десять лет значительно улучшили логистический сервис. Было построено множество аэропортов, шоссе с двусторонним движением, крупные города начали охватываться высокоскоростным железнодорожным сообщением, возросла пропускная способность турецких портов. Турецкое правительство в отраслевых государственных программах наметило ряд серьезных целей для еще большего улучшения логистической инфраструктуры к 2023 году. Эти цели включают, в частности:

- * строительство дополнительных 15 000 километров шоссе и автострад с двусторонним движением;

- * увеличение доли железнодорожных пассажирских и грузовых перевозок до 10 процентов и 15 процентов соответственно;

- * строительство дополнительных 9000 километров высокоскоростных железнодорожных линий;

- * строительство новых аэропортов с общей годовой пропускной способностью 400 миллионов пассажиров;

- * увеличение доли морских грузовых перевозок до 10 процентов в общем объеме грузовых перевозок, и контейнерных перевозок на 15 процентов;

- * строительство трех больших портов на каждом из морей, омывающих Турцию (Источник: <http://www.invest.gov.tr>).

Пути формирования развитой национальной транспортно-логистической инфраструктуры Казахстана, ее интеграции в международную транспортную систему и привлечения транзитных грузопотоков нашли свое отражение в Новой экономической политике Казахстана «Нұрлы жол», которая обозначила принципиально новый подход инфраструктурного развития страны. В этой связи АО «НК «Қазақстан темір жолы»» реализует масштабную программу до 2020 года с общим объемом инвестиций 36,3 млрд долл.США, включающую в себя крупные инвестиционные проекты, направленные на снятие инфраструктурных ограничений, а также наращивание компетенций, позволяющих

предоставить конкурентоспособный сервис и увеличить объемы перевозок. Уже сегодня, в целях увеличения транспортно-транзитного потенциала сухопутных транспортных коридоров, Казахстан и Китай создали железнодорожную и логистическую инфраструктуру двух пограничных переходов, которые позволят обеспечить перевозки в объеме свыше 40 млн т в год. Учитывая направления и растущий объем товаропотоков между Китаем, Россией, странами Персидского залива и Евросоюза с участием Казахстана, складывается новая архитектура трансконтинентальных транспортных коридоров. Для формирования конфигурации оптимальной ж/д сети в 2014 году были введены в эксплуатацию новые железнодорожные линии Жезказган – Бейнеу (988 км) и Аркалык – Шубарколь (214 км), Узень – Болашак – Берекет – Горган (928 км), которые более чем на 1 000 км оптимизируют маршруты грузопотоков в направлениях «Север – Юг» и «Восток – Запад». Эффектом от запуска этих линий станет снижение транспортных расходов от 10 до 30%, сроков доставки – от 1 до 3 суток и, как следствие, повышение транзитного потенциала страны.

В этой ситуации Казахстан, развивая терминалы Достык, Хоргос и Актау, планируя приобретение терминалов в Черном и Балтийском морях, располагая развитой сетью всех видов транспорта, включая собственный терминал в порту Ляньюньган (КНР), занимает активную позицию по дальнейшей интеграции в коридор ТРАСЕКА. В 2014 году объем экспортных и транзитных контейнерных перевозок через терминал порта Ляньюньган составил около 70 тыс. контейнеров (в ДФЭ), а в конце 2015 года составил свыше 250 тыс. контейнеров (в ДФЭ), планируется последующее увеличение в 2 раза к 2020 году. Прорабатываются проекты по созданию логистических терминалов в регионе Балтийского моря (Клайпеда, Литва) и Персидского залива (Бендер-Аббас, Иран), что позволит связать транспортные узлы и обеспечить выход в Мировой океан. Порт Ляньюньган, СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» и порт Актау формируют опорную логистическую систему привлечения, транспортировки и дистрибуции грузопотоков через Центральную Азию. Для эффективного управления СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» и портом Актау привлечен крупный международный оператор портовой инфраструктуры – компания Dubai Port World (Урынбасаров Б.П, 2015:36). Уделяется большое внимание развитию транскаспийского направления. В 2013 году была создана судоходная компания, которой в настоящее время осуществляются перевозки на Каспии. Планируется к 2020 году довести количество судов казахстанского флота до 20 единиц. Принимая во внимание, что порт Актау имеет важное значение в регионе и обеспечивает 25% всех перевозок на Каспии (в 2014 г. – 10,3 млн т), в 2015

году завершено расширение морского порта Актау в северном направлении» стоимостью 37,5 млрд. тенге, а так же строительство 3 сухогрузных терминалов мощностью 3 млн. тонн, благодаря чему мощность доведена до 21 млн т в год. По состоянию на 16 февраля 2016г. через данные терминалы перевалено порядка 63 тыс. тонн зерна.

В целях повышения экспортного потенциала Транскаспийского маршрута в апреле 2015г было начато строительство паромного комплекса в порту Курык стоимостью 32,1 млрд. тенге. Завершение проекта позволит увеличить существующие мощности Казахстана по перевалке паромных грузов в 3 раза, среднегодовая мощность составит порядка 4,1 млн. тонна. В декабре 2014 года была начата эксплуатация Сухого порта СЭЗ «Хоргос – Восточные Ворота». Планируемый объем обработки грузов к 2020 году – 4,4 млн т.

За последние годы сданы в эксплуатацию стратегически важные железнодорожные линии Жетыген – Коргас, Узень – госграница с Туркменистаном и Жезказган – Бейнеу, что существенно сократит протяженность перевозок, в том числе по коридору ТРАСЕКА от станции Достык/Алтынколь до порта Актау на 1 200 км. Это также снизит стоимость перевозок в среднем на 25– 35% и будет способствовать дальнейшему развитию грузоперевозок. В рамках проекта «Шелковый ветер» протяженность и скорость перевозки на маршруте Достык/Алтынколь – Карс через порты Актау и Баку практически сократятся на 25% (с 16 до 12 дней). Проект предусматривает внедрение системы предварительного обмена информацией между таможенными службами и участниками перевозочного процесса и предполагает предоставление комплексных услуг инфраструктуры логистики.

IV. ВЫВОДЫ

* Новые транспортные маршруты в обход России имеют определенный потенциал способный обеспечить новые экспортные рынки и доходы для Турции и Казахстана. Кроме того, возникает возможность получать долю от транспортного маршрута от торговли между Китаем и Европейским союзом. Таким образом, рассмотрены альтернативные транспортные маршруты, региональные проблемы и решения проблем в области логистики.

* По отчетам Каспийского Транзита 2014 года по Каспийскому транзитному коридору Турции ,проходящего по территории Грузии, Азербайджана, Казахстана, Туркменистана, Узбекистана и Кыргызстана экспорт составил \$ 8,5 млрд. Экспорт Азербайджан, Грузия и Туркменистан, составлял 75 процентов от этого показателя. А импорт из

этих стран составляет для Турции 3,23 миллиарда долларов, и 38 процентов доход из Казахстана.

* Каспийский транзитный коридор может открыть возможности новых рынков в Турции. Кроме того, турецкие грузовики направляясь загруженными в Казахстан и могут возвращаться с товаром. Турецкий грузовики могут возвращаться загруженными зерном из Казахстана, нефтепродуктами или товарами из Китая, и стоимость транспортных расходов будет снижена. Китай и Казахстан договорился о создании зоны свободной торговли в крупных железнодорожных центрах Казахстана, соединяющие Китай с Европой. И этим Казахстан сможет принять серьезную долю от транзитных грузов.

* Рост товарооборота Современного Шелкового Пути (между Китаем и Европой), согласно отчету Каспийского транзитного коридора вырастет в 2020 году до 615- 800 миллиардов долларов. А торговля Турции с Китаем составляющая в 2014 году \$ 24 млрд, к 2020 году достигнет \$ 100 млрд.

* Каспийский транзитный коридор наиболее выгодный маршрут, чем северные и южные транспортные коридоры. Тогда как доставка товара из Китая в Европу через южный коридор составляет 25-30 дней, через северный - 15 дней, через Каспийский транзитный коридор - 12-13 дней. Кроме того, транспортные расходы доставки через Каспийский транзитный коридор составит в два раза меньше расходов через территорию России

V.ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Сотрудничеству в сфере логистики Турции и Казахстана благоприятствует ряд объективных факторов:

* выгодное географическое положение Турции, которая контролирует Черноморские проливы и играет роль своеобразного моста между Европой и Азией, что открывает перед Казахстаном и странами Центральной Азии дополнительные возможности в плане реализации собственных экономических и политических интересов;

* Турция и Казахстан, продвигая каждая свои проекты региональной кооперации и создавая атмосферу доверия и взаимной заинтересованности всех участников интеграционных процессов, способствуют снижению напряженности в регионе;

* уникальные транзитные возможности и потенциал Казахстана, открытая политика и поддержка им Турции по содействию роста транзитных

перевозок по ТМТМ способствует активизации реализации совместных проектов в транспортной сфере;

* многовекторная политика, взятая на вооружение всеми центральноазиатскими государствами, поможет Турции и Казахстану углубить сотрудничество со странами региона в двустороннем формате.

Реализация всех этих инициатив важна не только для Турции и Казахстана, но и для многих евразийских народов, так как большая региональная интеграция, сотрудничество и взаимозависимость должны снизить негативный потенциал глобальной конкуренции, которая ставит под угрозу мир и безопасность на всем евразийском пространстве.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ:

Каукенов А.С. (2015), Транспортная стратегия Китая на евразийском пространстве //Материалы международная конференции Транспортные коридоры Евразии: новые пути сотрудничества, г. Астана: 97-103

Рахимов К. Инфраструктурные проекции геополитики в Центральной Азии, 252

Урынбасаров Б.П. (2015), Шелковый путь: новые возможности сотрудничества// Материалы международная конференции Транспортные коридоры Евразии: новые пути сотрудничества, г. Астана: 36-47

Küçük, Orhan (2016), Lojistik İlkeleri ve Yönetimi, 4. Baskı Seçkin Yay., Ankara.

Küçük, Orhan (2015), Uluslararası Lojistik, 2. Baskı Detay Yay., Ankara.

[http://inform.kz/rus/article/2892518.](http://inform.kz/rus/article/2892518)

<http://europe-china.kz/info/>

http://traceca_orgorg

http://traceca_orgorg

<http://www.mid.ru/>

<http://ost.kraft.ru/252>