

## ИССЛЕДОВАНИЕ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ КАЗАХСТАНА В РАМКАХ ПРОЕКТА «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»

\*Ермекбаев А<sup>1.</sup>, Ни Мэн<sup>2</sup>

\*<sup>1</sup>Ph.D. доцент Казахского Национального Университета имени аль-Фараби, Алматы, Казахстан, [adilbekea@gmail.com](mailto:adilbekea@gmail.com)

<sup>2</sup>магистрант Казахского Национального Университета имени аль-Фараби, Алматы, Казахстан, [756427012@qq.com](mailto:756427012@qq.com)

**Аннотация.** Предложение стратегии развития «Один пояс, один путь» способствовало развитию отношений сотрудничества между Китаем и Казахстаном. С продвижением стратегии «Один пояс, один путь» торгово-экономическое сотрудничество между Китаем и Казахстаном будет и дальше углубляться. В этом контексте логистическая отрасль Казахстана откроет хорошие возможности для развития. В статье резюмируется состояние развития логистической и транспортной отрасли Казахстана и предлагается способствовать развитию логистической отрасли Казахстана с трех сторон: содействие строительству основных логистических объектов, усиление подготовки международных логистических талантов и углубление сотрудничества между Китаем и Казахстаном.

В статье также анализируется экономический и международный статус Китая за последние годы реформ и также сотрудничество между Китаем и Казахстаном как «союзник» Китая. Так как Казахстан и Китай являются развивающимися странами с хорошими международными отношениями, впереди эта тема должна углубленно изучаться в контексте развития «пояса и пути» и извлекать дополнительные уроки из пути развития Китая. В дальнейшем, рамках «Один пояс, один путь» Казахстан должен воспользоваться возможностью сотрудничества для энергичного развития отечественной логистической отрасли и содействия экономическому развитию.

**Ключевые слова:** Один пояс - один путь, экономика, Казахстан, Китай, Развитие логистики, Центральная Азия, JEL Classification Codes: F12.

### Основные положения

В сентябре 2013 года во время своего визита в Казахстан Председатель Си Цзиньпин выдвинул инициативу совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути», который глубоко способствовал сотрудничеству и развитию между Китаем и Казахстаном. В октябре того же года президент Си Цзиньпин предложил совместное строительство инициативы «Морской шелковый путь 21 века», которая представляет собой стратегию развития «Один пояс, Один путь».

### Введение

Основная цель китайской стратегии развития «Один пояс, один путь» - углубить экономические связи между евразийскими странами и способствовать экономическому развитию и сотрудничеству между странами, расположенными вдоль маршрута возможности развития. Казахстан расположен в важном географическом положении «Экономического пояса Шелкового пути». Он должен использовать свои собственные преимущества

и возможности развития «Пояса и пути» для достижения собственного ускоренного развития по принципу «взаимной выгоды и беспроигрышный». В национальной стратегии Казахстана указывается, что Казахстан достигнет цели «построения логистической и транспортной системы мирового уровня» к 2050 году и обеспечит беспрецедентный уровень конкурентоспособности. На таком всестороннем фоне очень важно изучить текущую ситуацию в сфере логистики и транспортировки в Казахстане и выдвинуть соответствующие предложения по развитию.

В Китае многие ученые проводили исследования по развитию логистики и транспорта на фоне «пояса и пути». Хуан Мин (2005) использует такие показатели, как строительство аэропортов и портов, чтобы продемонстрировать скорость развития логистической отрасли Китая, и считает, что логистическая отрасль Китая быстро развивается и имеет широкие перспективы развития. Рен Хуа и др. (2014) изучили развитие международной логистической индустрии в Синьцзяне, выявили практические проблемы логистического сотрудничества между Синьцзяном и странами Центральной Азии и выдвинули соответствующие предложения по улучшению. Ли Хайхуэй (2015) считает, что стратегия развития «Один пояс, один путь», предложенная Китаем, является не китайской версией «Плана Маршалла», а всемирным «Планом интернет-логистики». Мэн Фанминь и др. (2018) использовали префектуру Синьцзян-Илий и Казахстан в качестве образцов для изучения модели международного сотрудничества в области логистики в контексте инициативы «Один пояс, один путь» и выдвинули соответствующие предложения.

Напротив, китайские ученые редко изучали развитие логистики и транспорта в Казахстане. Жэнь Чжюань (2015) считает, что эффективность логистики и транспортировки в Казахстане относительно высока среди стран Центральной Азии, но все же не так хороша, как в развитых странах. Чжао Чживэнь (2016) считает, что темпы экономического развития Казахстана намного превышают скорость развития логистики, и предложил Казахстану воспользоваться возможностями развития «Пояса и пути» и усилить развитие отечественной логистической отрасли. Ян Шуанву (2016) провел исследование стыковки «Один пояс, один путь» в Китае и «Яркий путь» Казахстана и считает, что цели этих двух планов в высшей степени согласованы, но при стыковке этих двух также есть проблемы.

### **Описание материалов и методов**

По мнению Битабаровой А.Г. (2019) центральноазиатский регион не занимает высокого места в списке внешнеполитических приоритетов Пекина, а торговля Китая с пятью центральноазиатскими странами по-прежнему составляет лишь около 1% от его общего объема внешней торговли. Однозначно Азиатско-Тихоокеанский регион был и остается высшим приоритетом внешней политики Китая как в стратегическом, так и в экономическом измерениях. Тем не менее, стратегическое значение

Центральной Азии для Китая не следует недооценивать, по крайней мере, в аспектах торговли и логистики.

В первую очередь, как «входные двери на запад» на пути Китая на запад, расположенный буквально между Европой и Азией, Казахстан служит все более важным мостом, соединяющим Китай с Европой и Россией, Кавказом и Западной Азией как по суше, так и через Каспийское море. Это стратегическое качество только усиливается рельефом страны, состоящим из обширных равнинных территорий в сочетании с относительно приличной транспортной инфраструктурой, что дает большое преимущество Казахстану перед другими соседями Китая на западе Кыргызстаном, Таджикистаном и, в некоторой степени, Пакистаном из-за их особенностей рельефа и со своей плохой инфраструктурой. Например, в своем анализе трех экономических коридоров, пересекающих Синьцзян, Пань Чжипин, (2018) эксперт по Центральной Азии и бывший директор Синьцзянской академии социальных наук, подчеркивает, что китайско-казахстанский экономический коридор является наиболее перспективной частью коридора Китай - Центральная Азия - Западная Азия.

Чжао Хуашэн идет еще дальше, заявляя, что «Казахстан расположен на главной оси сухопутного коридора Экономического пояса Шелкового пути, так что, если он будет заблокирован, будет также трудно беспрепятственно двигаться по Экономическому поясу Шелкового пути, поскольку целое.

Таким образом, в существующих исследованиях отсутствуют исследования текущей ситуации в области развития логистики в Казахстане и рекомендации по политике. В контексте развития «Пояса и пути» исследования по развитию логистики и транспорта в Казахстане будут способствовать дальнейшему развитию сотрудничества между Китаем и Казахстаном.

## **Результаты**

Состояние развития логистической отрасли Казахстана. В целом Казахстан является развивающейся страной, и его логистическая и транспортная инфраструктура и эффективность логистики отстают от развитых стран. В то же время, поскольку Казахстан является крупнейшей страной, не имеющей выхода к морю, его водный транспорт развит слабо.

Каналы логистических перевозок в Казахстане в основном включают автомобильный транспорт, воздушный транспорт, железнодорожный транспорт, водный транспорт и трубопроводный транспорт. Среди них автомобильные перевозки являются основным видом транспорта в логистической отрасли Казахстана и занимают чрезвычайно важное место. В целом за последние годы различные транспортные маршруты получили хорошее развитие, в основном демонстрируя тенденцию к росту из года в год.

Согласно официальным данным Казахстана, автомобильный транспорт Казахстана составляет наибольшую долю всех видов транспорта, и из года в год он демонстрирует тенденцию к увеличению. С точки зрения масштаба, с 1,512 млрд тонн в 2004 году до 3,824 млрд тонн в 2018 году среднегодовые

темпы роста достигают 6%; грузовые перевозки также демонстрируют тенденцию к многократному росту. Видно, что автомобильные перевозки в Казахстане стремительно развиваются и имеют широкие перспективы.

По сравнению с Китаем, масштабы авиаперевозок в Казахстане невелики, а масштабы грузовых авиаперевозок имеют тенденцию к снижению, но масштабы авиаперевозок пассажиров быстро развиваются. По данным Агентства по статистике Казахстана, объем грузовых авиаперевозок снизился на 25,6% с 2003 по 2016 год, с 24 200 тонн до 18 000 тонн. Напротив, авиапассажиропоток демонстрирует тенденцию к увеличению: ежегодные темпы роста пассажиропотока во многих аэропортах достигают примерно 10%, что означает скачкообразное развитие.

С точки зрения скорости развития железнодорожные перевозки увеличиваются из года в год; с точки зрения масштаба железнодорожные перевозки в Казахстане в 2003 году были несколько ниже, чем авиаперевозки, но по сравнению с 2016 годом масштабы железнодорожных перевозок почти вдвое превышают масштабы воздушных перевозок. Перевозки; с что касается пассажирских перевозок, железнодорожные перевозки демонстрируют тенденцию к быстрому росту. Особое значение (Д. Е. Хиллман, 2018) в этом отношении имеет китайско-казахстанское железнодорожное сообщение – единственное существующее железнодорожное сообщение из Китая на запад через Синьцзян, которое представляет собой ключевой элемент среднего коридора регулярных прямых *грузовых железнодорожных перевозок Китай-Европа* (ГЖПКЕ), которые резко увеличивается по частоте. Существует также северный коридор ГЖПКЕ через российскую Транссибирскую магистраль (ТСМ), однако Китай все чаще использует средний коридор, а Урумчи выступает в качестве его внутреннего транспортного узла, чтобы устранить региональное экономическое неравенство внутри страны.

Но значение Казахстана не ограничивается его ключевой ролью в укреплении региональной взаимосвязанности через железную дорогу: дороги и трубопроводы также имеют стратегическое значение. Хорошим примером является международный автодорожный коридор «Западная Европа-Западный Китай» (автомагистраль ЗЕЗК). Его строительство началось в 2009 году, и планируется, что автодорожный коридор пройдет от порта Ляньюньган на Желтом море в Китае до порта в Санкт-Петербурге на Балтийском море в России протяженностью 8 445 км. Китай и Казахстан завершили свои участки автомагистрали ЗЕЗК в ноябре и декабре 2017 года, 3425 и 2787 км соответственно, в то время как российский участок протяженностью 2233 км, завершен в 2018 году.

Как крупнейшая в мире страна, не имеющая выхода к морю, водный транспорт Казахстана развит слабо. Среди них соответствующие перевозки в основном сосредоточены в трех основных портах: международный торговый порт Актау, порт Курык и порт Баутино. Среди трех основных портов Международный торговый порт Актау является крупнейшим и единственным международным портом в Казахстане, который сильно зависит от Казахстана.

В целом водный транспорт имеет определенную тенденцию роста, и в основном экспортирует казахстанскую сельскохозяйственную продукцию и нефть.

Казахстан является важным экспортером энергии в мире, а его запасы сырой нефти занимают 12-е место в мире, поэтому трубопроводный транспорт играет огромную роль в развитии логистической отрасли. Что касается строительства трубопроводов, Казахстан в последние годы наращивает объемы строительства километража. В то же время добыча нефти также имеет тенденцию к увеличению.



Рисунок - 1. Железнодорожные маршруты Китай-Европа и их частота по 2018 г. (источник из Центра стратегических и международных исследований <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>)

### Анализ развития логистики в Казахстане

В настоящее время всемирно признанные рейтинги индекса эффективности логистики (LPI) публикуются Всемирным банком каждые два года. В 2018 году Казахстан занял 71 место в мире, поднявшись на 6 позиций. Среди них Казахстан поднялся на 21 место по показателям эффективности таможенного оформления и на 42 место по своевременности доставки товаров, а его показатели значительно улучшились. По сравнению со 133 в 2007 году его рейтинг поднялся на 62 позиции, что свидетельствует о быстром развитии логистической отрасли.

Таблица 1. Показатели транзитных грузоперевозок по видам транспорта

Транзит	Единица измерения	2013	2014	2016	2017	2020

Общий транзит через Республику Казахстан	млн тонн	18,2	18,3	23,8	25,9	37,2
по железной дороге	млн тонн	16,5	16,7	20,9	22,7	32,2
авиатранспортом	млн тонн	1,57	1,5	2,3	2,9	3,5
по водному транспорту	млн тонн	0,13	0,1	0,6	0,8	1,5

Как видим, задачи, поставленные государством перед транспортной отраслью, весьма амбициозны. При этом увеличение транзита к 2020 году удваивается с последующим увеличением до 50 млн тонн в год. А к 2050 году стоит задача увеличения в 10 раз. Реализация транзитного потенциала Казахстана требует от транспортно-логистической отрасли республики высокой интеграции в ключевые международные транспортные коридоры, в том числе влияющей на распределение грузопотоков.

### Обсуждение

Создание более конкурентоспособной и эффективной транспортной отрасли является одной из ключевых целей развития правительства Казахстана. Имеются государственные программы по развитию отрасли, но Казахстану требуется международное сотрудничество и опыт, чтобы действительно поднять ее с мертвой точки. При этом транспорт и логистика в Казахстане переживают период роста. Общий тонно-километровый грузооборот в 2016 году составил 514,7 т/км, что на 0,9% больше, чем в 2015 году. С 2007 года, когда общий объем грузобагажа по всем видам нетрубопроводного транспорта составил 2,12 миллиарда тонн, общий объем грузов достиг 3,72 миллиарда.

Эти мультимодальные маршруты сформировали транспортную инфраструктуру Казахстана, но они позволяют товарам доставляться в самые дальние уголки России из самых восточных городов Китая. Коридоры, пересекающие Казахстан, включают:

Таблица 2. Коридоры, пересекающие РК

	Коридоры	География коридора
1	Северный коридор Трансазиатско	Западная Европа – Китай, Корейский полуостров и Япония через Россию и Казахстан (участок Достык – Актогай – Саяк – Мойынты – Астана – Петропавловск)

	й железнодорож ной магистрала (ТАЖМ)	
2	Южный коридор	Китай и Юго-Восточная Азия через Турцию, Иран, государства Центральной Азии и Казахстан (участок Достык – Актогай – Алматы – Шу – Арысь – Сарыагаш)
3	ТРАСЕКА	Восточная Европа – Центральная Азия через Черное море, Кавказ и Каспийское море (участок Достык – Алматы – Актау)
4	Транспортный коридор Север- Юг	Страны Персидского залива через Россию и Иран, через Казахстан (участки Актау – Урал и Актау – Атырау)

### **Предложения по развитию логистики в Казахстане**

Казахстан и Китай являются развивающимися странами, и успешная модель экономического развития Китая заслуживает изучения и изучения у Казахстана. В то же время у Китая и Казахстана хорошие международные отношения. В рамках стратегической инициативы «Один пояс, один путь» Казахстан должен воспользоваться возможностью сотрудничества для энергичного развития отечественной логистической отрасли и содействия экономическому развитию.

### **Заключение**

На основании приведенного выше анализа Казахстану рекомендуется ускорить развитие логистической отрасли по следующим трем аспектам. В качестве основы для развития логистической отрасли, логистическая и транспортная инфраструктура может способствовать развитию логистической отрасли, продвигая соответствующее строительство. Инициатива «Один пояс, один путь» призывает к углубленному сотрудничеству между странами для достижения взаимной выгоды. Казахстану следует и дальше наращивать усилия по привлечению иностранных инвестиций по принципу «взаимной выгоды». Вливание иностранного капитала может не только принести значительные средства на строительство, но и задействовать передовые технологии других стран, ускоряя тем самым собственную логистику и транспортную инфраструктуру. Возможности развития, предоставляемые «Пояс и путь», носят международный характер, что требует большого количества талантов в области трансграничной логистики. Казахстану следует активно продвигать механизм сотрудничества школы и предприятия и стремиться развивать качественные таланты, сочетающие теорию и практику.

В то же время, развитие талантов в области международной логистики, которые не только понимают внутреннюю политику, но и знакомы с законами и постановлениями других стран, может способствовать интеграции отечественной логистической отрасли с международными стандартами. Как крупнейшая развивающаяся страна в мире, экономический и международный статус Китая быстро улучшился за последние 40 лет реформ и открытости. Казахстан принадлежит к числу развивающихся стран и является дружественной страной - «союзником» Китая. Он должен углублять сотрудничество между Китаем и Казахстаном в контексте развития «пояса и пути» и извлекать дополнительные уроки из пути развития Китая, для достижения взаимной выгоды и беспроигрышных результатов между странами. Ключевыми факторами и мерами роста транзита также являются популяризация казахстанских транспортных коридоров для привлечения объемов транзитных грузов между Китаем и ЕС, пересекающих Казахстан, системное управление коридорами и целенаправленное развитие их инфраструктуры.

#### ЛИТЕРАТУРА

- [1] 黄明. 中国物流发展现状及前景. 长春: 吉林大学 (硕士学位论文), 2005 [Хуан Мин, Состояние и перспективы развития логистики в Китае // Чанчунь: Университет Цзилинь, 2005] [Huang Ming. The status quo and prospects of China's logistics development. Changchun: Jilin University [Master's thesis], 2005.
- [2] 任华, 赵国涛. 新疆面向中亚国际物流发展研究[J]. 新疆财经, 2014. - N (4). – P. 66-73 (Жэнь Хуа, Чжао Готао. Исследование развития международной логистики в Синьцзяне перед Центральной Азией // Синьцзян Финансы. - 2014. – С. 66-73) [Ren Hua, Zhao Guotao. Research on the Development of International Logistics in Xinjiang Facing Central Asia. Xinjiang Finance and Economics, 2014. – N 4, p. 66-73].
- [3] 王海燕, 刘晏良. 中国与哈萨克斯坦在交通运输领域的制度安排与功能合作. 新疆社会科学, 2009. - N 4. – P.34-50 [Ван Хайян, Лю Яньлян. Институциональное устройство и функциональное сотрудничество между Китаем и Казахстаном в области транспорта // Социальные науки Синьцзяна. – 2009. – N 4. – С. 44-50] [Wang Haiyan, Liu Yanliang. The institutional arrangements and functional cooperation between China and Kazakhstan in the field of transportation. Xinjiang Social Sciences, 2009, N 4, p. 44-50].
- [4] 王继红. 哈萨克斯坦: 中哈合作势头正猛. 中国纺织, 2015. – N 28. – P. 17-19 [Ван Цзихун, Казахстан: Китайско-казахстанское сотрудничество набирает обороты. China Textile. - 2015. – С. 17-19] [Wang Jihong. Kazakhstan: China-Kazakhstan cooperation is gaining momentum. China Textile, 2015, N 28, p. 7-19].
- [5] 朱向阳. 共建陆海联运通道合力打造亚欧跨境运输全程物流链. 大陆桥视野, 2017. – N 11. – P.70-72 [Чжу Сянъян, Совместно создайте транспортный канал по суше и морю и вместе работайте над созданием полноценного трансграничного транспорта между Азией и Европой. // Land Bridge Vision. - 2017. – С. 70-72] [Zhu Xiangyang. Jointly build land-sea transportation channels and work together to create a full logistics chain for cross-border transportation between Asia and Europe. Land Bridge Vision. - 2017. – N 11. – P. 70-72.
- [6] Bitabarova Assel G. Unpacking Sino-Central Asian engagement along the New Silk Road: a case study of Kazakhstan // Journal of Contemporary East Asia Studies. – 2018. – N 7:2. – P. 149-173.
- [7] [一带一路] 潘志平: 丝绸之路经济带-三大经济走廊道路的考察 [Пан Чжипин. Исследование экономического пояса Шелкового пути – трех экономических коридоров] [https://www.sohu.com/a/225049337\\_618422](https://www.sohu.com/a/225049337_618422), 28.12.2021.

[8] 赵华胜“丝绸之路经济带”的关注点及切入点,《新疆师范大学学报》(哲学社会科学版),第35卷第3期,2014,27-36,2014年06月 [Чжао Хуашэн. Проблемы и точки входа проекта «Экономический пояс Шелкового пути» // Журнал Синьцзянского педагогического университета (издание по философии и социальным наукам). - 2014. - том 35, № 3. - С. 27-35.

[9] Hillman, Jonathan E. The rise of China-Europe Railways, analytical report, Center for Strategic and International Studies. <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>. 24.12.2021.

[10] Sultanov T. et al. Development of transit potential in conditions of integration of the Republic of Kazakhstan into the world transport system // Procedia Computer Science. – 2019. – N 149. – P. 430–435.

[11] Шаймарданова З.Д., Устемирова А. Китайская миграция как геополитический и экономический факт // Вестник КХНПУ им. Абая. Серия «Исторические и социально-политические науки». – 2018. - № 1. – С. 164-168. [in Rus.]

## REFERENCES

[1] Huang Ming. The status quo and prospects of China's logistics development. Changchun: Jilin University, 2005 [Master's thesis]. 黄明. 中国物流发展现状及前景. 长春: 吉林大学 (硕士学位论文), 2005.

[2] Ren Hua, Zhao Guotao. Research on the Development of International Logistics in Xinjiang Facing Central Asia. Xinjiang Finance and Economics, 2014. N 4, p. 66-73. 任华, 赵国涛. 新疆面向中亚国际物流发展研究[J]. 新疆财经, 2014. - N (4). – P. 66-73

[3] Wang Haiyan, Liu Yanliang. The institutional arrangements and functional cooperation between China and Kazakhstan in the field of transportation. Xinjiang Social Sciences, 2009, N 4, p. 44-50. 王海燕, 刘晏良. 中国与哈萨克斯坦在交通运输领域的制度安排与功能合作. 新疆社会科学, 2009. - N 4. – P. 44-50.

[4] Wang Jihong. Kazakhstan: China-Kazakhstan cooperation is gaining momentum. China Textile, 2015, N 28, p. 7-19. 王继红. 哈萨克斯坦: 中哈合作势头正猛. 中国纺织, 2015. – N 28. – P. 7-19.

[5] 朱向阳. 共建陆海联运通道合力打造亚欧跨境运输全程物流链. 大陆桥视野, 2017. – N 11. – P. 70-72 [Чжу Сянъян, Совместно создайте транспортный канал по суше и морю и вместе работайте над созданием полноценного трансграничного транспорта между Азией и Европой. // Land Bridge Vision. - 2017. – С. 70-72] [Zhu Xiangyang. Jointly build land-sea transportation channels and work together to create a full logistics chain for cross-border transportation between Asia and Europe. Land Bridge Vision. - 2017. – N 11. – P. 70-72.

[6] Bitabarova Assel G. Unpacking Sino-Central Asian engagement along the New Silk Road: a case study of Kazakhstan // Journal of Contemporary East Asia Studies. – 2018. – N 7:2. – P. 149-173.

[7] Pan Tchopin. Isledovanie ekonomitsheskogo poyasa Chelkovogo puti – treh ekonomitsheskih koridorov. [https://www.sohu.com/a/225049337\\_618422](https://www.sohu.com/a/225049337_618422), 28.12.2021. [一带一路] 潘志平: 丝绸之路经济带-三大经济走廊道路的考察]

[8] Tchjao Huachen. Problemy i tochki vkhoda proekta «Ekonomitsheskiy poyas Selkovogo puti» [Problems and Entry Points to the Silk Road Economic Belt]. Zhurnal Sin'tszyanskogo pedagogicheskogo universitetf. 2014. № , p.27-35 [赵华胜“丝绸之路经济带”的关注点及切入点,《新疆师范大学学报》(哲学社会科学版),第35卷第3期,2014,27-36,2014年06月].

[9] Hillman, Jonathan E. The rise of China-Europe Railways, analytical report, Center for Strategic and International Studies. <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>. 24.12.2021.

[10] Sultanov T. et al. Development of transit potential in conditions of integration of the Republic of Kazakhstan into the world transport system. Procedia Computer Science, 2019, N 149, p. 430–435.

[11] Shaimardanova Z.D., Ustemirova A. Kitaiskaya migratsiya kak geopoliticheskii i ekonomitsheskii fakt (Chinese migration as a geopolitical and economic fact) // Vestnik KakhNPU im. Abaya. Seriya «Istoricheskie i sotsial'no-politicheskie nauki», 2018, No. 1., pp.164-168. [in Rus.]

# «БІР БЕЛДЕУ, БІР ЖОЛ» ЖОБА ШЕҢГЕРІНДЕ ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ ЛОГИСТИКА САЛАСЫНЫҢ ДАМУЫН ЗЕРТТЕУ

\*Ермекбаев Ә<sup>1</sup>., Ни Мэн<sup>2</sup>

\*<sup>1</sup>Ph.D., Әл Фараби атындағы Қазақ ұлттық университетінің доценті,  
Алматы, Қазақстан, [adilbekea@gmail.com](mailto:adilbekea@gmail.com),

<sup>2</sup>Әл Фараби атындағы Қазақ ұлттық университетінің магистранты,  
Алматы, Қазақстан, [756427012@qq.com](mailto:756427012@qq.com)

**Андатпа.** «Бір белдеу, бір жол» даму стратегиясының ұсынысы Қытай мен Қазақстан арасындағы ынтымақтастық қатынастарының дамуына септігін тигізді. «Бір белдеу, бір жол» стратегиясын ілгерілетумен Қытай мен Қазақстан арасындағы сауда-экономикалық ынтымақтастық одан әрі тереңдей береді. Бұл тұрғыда жаңа бастама Қазақстанның логистикалық саласы дамуы үшін жақсы мүмкіндіктер ашады. Мақалада Қазақстанның логистикалық және көлік саласының даму жағдайы баяндалады және Қазақстанның логистикалық саласының дамуына үш жақтан: негізгі логистикалық объектілердің құрылысына жәрдемдесу, халықаралық логистикалық таланттарды даярлауды күшейту және Қытай мен Қазақстан арасындағы ынтымақтастықты тереңдету ұсынылады.

Сондай-ақ мақалада Қытайдың соңғы жылдардағы реформалардағы экономикалық және халықаралық мәртебесі, сондай-ақ Қытайдың «одақтасы» ретінде Қытай мен Қазақстанның ынтымақтастығы талданады. Қазақстан мен Қытай халықаралық қарым-қатынастары жақсы дамып келе жатқан елдер болғандықтан, болашақта бұл тақырыпты «белдеу мен жолды» дамыту аясында тереңірек зерттеп, Қытайдың даму жолынан көбірек сабақ алу керек. Алдағы уақытта Қазақстан «Бір белдеу, бір жол» бастамасы аясында отандық логистика саласын қарқынды дамытып, экономикалық дамуға жәрдемдесу үшін ынтымақтастық мүмкіндігін пайдалануы керек.

**Тірек сөздер:** Бір белдеу-бір жол, экономика, Қазақстан, Қытай, логистиканы дамыту, Орталық Азия, JEL Classification Codes: F12.

## STUDY OF THE DEVELOPMENT OF THE LOGISTICS INDUSTRY IN KAZAKHSTAN WITHIN THE FRAMEWORK OF THE PROJECT "ONE BELT, ONE ROAD"

\* Yermekbayev A.<sup>1</sup>, Ni Meng<sup>2</sup>

\*<sup>1</sup>Ph.D. Associate Professor of Al Farabi Kazakh National University, Almaty,  
Kazakhstan, [adilbekea@gmail.com](mailto:adilbekea@gmail.com)

<sup>2</sup>master's student at Al Farabi Kazakh National University,  
Almaty, Kazakhstan, [756427012@qq.com](mailto:756427012@qq.com)

**Annotation.** The proposal of the "One Belt, One Road" development strategy contributed to the development of cooperation relations between China and Kazakhstan. With the promotion of the "One Belt, One Road" strategy, trade and economic cooperation between China and Kazakhstan will continue to deepen. In this context, the logistics industry of Kazakhstan will open up good opportunities for development. The article summarizes the state of development of the logistics and transport industry of Kazakhstan and proposes to contribute to the development of the logistics industry of Kazakhstan from three sides: promoting the construction of major logistics facilities, strengthening the training of international logistics talents and deepening cooperation between China and Kazakhstan.

The article also analyzes the economic and international status of China in recent years of reforms and also the cooperation between China and Kazakhstan as an "ally" of China. Since Kazakhstan and China are developing countries with good international relations, in the future, this topic should be studied in depth in the context of the development of the "belt and road" and learn more lessons from China's development path. Going forward, under the Belt and Road Initiative, Kazakhstan should seize the

opportunity of cooperation to vigorously develop the domestic logistics industry and promote economic development.

**Keywords:** One belt, one road, economy, Kazakhstan, China, Logistics development, Central Asia, JEL Classification Codes: F12.

*Статья поступила 19.02.2022*