

Research paper / Оригинальная статья
<https://doi.org/10.51176/1997-9967-2024-4-85-103>
 МРПТИ 06.51.77
 JEL: F13, L91, O18



Cross-Border Interaction between Kazakhstan and Uzbekistan in Logistics: Conceptual Approaches

Gulmira Bodaubayeva^{a*}, Hans Holz hacker^b, Anatoli Beifert^c, Nurkhan Zhaken^d

^a University of International Business named after K. Sagadyiev, 8a Abay Ave., Almaty, Kazakhstan; ^b CAREC Institute, No. 66 Longteng Road, Shuimogou District, 830028, Urumqi, China; ^c Wismar University of Applied Sciences, 14 Philipp-Müller Str., 23966, Wismar, Germany; ^d Al-Farabi Kazakh National University, 71 Al-Farabi Ave., Almaty, Kazakhstan

For citation: Bodaubayeva, G., Holz hacker, H., Beifert, A., & Zhaken, N. (2024). Cross-Border Interaction between Kazakhstan and Uzbekistan in Logistics: Conceptual Approaches. *Economy: strategy and practice*, 19(4), 85-103, <https://doi.org/10.51176/1997-9967-2024-4-85-103>

ABSTRACT

The article examines cross-border cooperation between Kazakhstan and Uzbekistan, focusing on developing logistics in border regions. Central Asian regions face significant barriers, such as logistical inefficiencies, legal and customs discrepancies, and weak coordination, which hinder their ability to meet the growing demand for freight transportation. The article aims to propose conceptual approaches for harmonizing regulations, simplifying customs procedures, and removing obstacles to the movement of goods and services across border regions. The research methodology includes case studies of transport corridors and content analysis of data from international organizations and national statistical agencies. The analysis of the Trans-Caspian Route and the Southern Corridor highlights challenges such as high transport costs, lack of institutional support, geopolitical influences, and investment risks. Special attention is given to cross-border industrial logistics zones (ILZs), which could serve as strategic tools for reducing transaction costs and expediting cargo processing. These zones should be integrated with international transport networks and automated customs systems. The research results show that sustainable development of cross-border cooperation requires not only infrastructure investments but also institutional reforms, including the establishment of joint regulatory bodies and harmonization of legislation to eliminate administrative barriers. The article provides recommendations for simplifying customs procedures, establishing industrial-logistics centers, developing transport corridors, and forming a concept of cross-border interaction. Future research directions include assessing the economic impact of the proposed ILZs and exploring digital platforms for real-time coordination of freight transportation.

KEYWORDS: Economy, Economic Growth, Cross-Border Interaction, Border Region, Transit Strategy, Logistic Zones, Transport Corridor, Infrastructure

CONFLICT OF INTEREST: the authors declare that there is no conflict of interest

FINANCIAL SUPPORT: The study was carried out within the framework of grant IRN AP14869893, funding by the Science Committee MSHE RK "New formats of cooperation in the border areas of neighboring countries: factors, conditions and priorities of economic partnership for the national economies of Kazakhstan and Uzbekistan"

Article history:

Received 11 September 2024
 Accepted 05 December 2024
 Published 30 December 2024

* **Corresponding author:** Bodaubayeva G.A. – Cand. Sc. (Econ.), Associate Professor, University of International Business named after K. Sagadiyev, 8a Abay Ave., Almaty, Kazakhstan, email: g.bodaubayeva@gmail.com

Трансграничное взаимодействие Казахстана и Узбекистана в логистике: концептуальные подходы

Бодаубаева Г.А.^{a*}, Хольцхакер Х.^b, Бейферт А.^c, Жакен Н.^d

^a Университет Международного Бизнеса им. К. Сагадиева, пр. Абая 8а, Алматы, Казахстан; ^b Институт ЦАРЭС, № 66 Longteng Road, Shuimogou District, 830028, Урумчи, Китай; ^c Университет прикладных наук Висмара, ул. Ф. Мюллера 14, 23966, Висмар, Германия; ^d Казахский национальный университет имени Аль-Фараби, пр. Аль-Фараби 71, Алматы, Казахстан

Для цитирования: Бодаубаева Г.А., Хольцхакер Х., Бейферт А., Жакен Н. (2024). Трансграничное взаимодействие Казахстана и Узбекистана в логистике: концептуальные подходы. Экономика: стратегия и практика, 19(4), 85-103, <https://doi.org/10.51176/1997-9967-2024-4-85-103>

АННОТАЦИЯ

В статье рассматривается трансграничное сотрудничество между Казахстаном и Узбекистаном, направленное на развитие логистики в приграничных регионах. Регионы Центральной Азии сталкиваются с барьерами в логистике, правовых и таможенных различиях, а также слабой координацией, что осложняет удовлетворение растущего спроса на грузоперевозки. Цель статьи – предложить концептуальные подходы для гармонизации нормативных актов, упрощения таможенных процедур и устранения барьеров на пути товаров и услуг между приграничными регионами. Методология исследования включает кейс-стади транспортных коридоров и контент-анализ данных международных организаций и национальных статистических агентств. Анализ Транскаспийского маршрута и Южного коридора выявил проблемы, такие как высокие транспортные издержки, отсутствие институциональной поддержки, геополитическое влияние и инвестиционные риски. Особое внимание уделено трансграничным индустриально-логистическим зонам (ИЛЗ), которые могут стать стратегическим инструментом для снижения транзакционных издержек и ускорения обработки грузов. Такие зоны должны быть интегрированы с международными транспортными сетями и автоматизированными таможенными процедурами. Результаты исследования показывают, что для устойчивого развития трансграничного сотрудничества требуются не только инфраструктурные инвестиции, но и институциональные реформы, включая создание совместных регулирующих органов и гармонизацию законодательства для устранения административных барьеров. В статье предложены рекомендации по упрощению таможенных процедур, созданию индустриально-логистических центров, развитию транспортных коридоров и формированию концепции трансграничного взаимодействия. Направления для будущих исследований включают оценку экономического воздействия предложенных ИЛЗ и исследование цифровых платформ для координации грузоперевозок в реальном времени.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: экономика, экономический рост, Трансграничное взаимодействие, приграничный регион, транзитная стратегия, логистические зоны, транспортный коридор, инфраструктура

КОНФЛИКТ ИНТЕРЕСОВ: авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов

ФИНАНСИРОВАНИЕ: Исследование проведено в рамках грантового финансирования Комитета науки МНВО РК «Новые форматы сотрудничества в приграничных территориях сопредельных стран: факторы, условия и приоритеты экономического партнерства для национальных экономик Казахстана и Узбекистана» ИРН AP14869893

История статьи:

Получено 11 сентября 2024

Принято 05 декабря 2024

Опубликовано 30 декабря 2024

* **Корреспондирующий автор:** Бодаубаева Г.А. – к.э.н., ассоциированный профессор, Университет Международного Бизнеса имени К. Сагадиева, пр. Абая 8а, Алматы, Казахстан, email: g.bodaubayeva@gmail.com

ВВЕДЕНИЕ

Развитие приграничных отношений играет важную роль в укреплении партнерских связей и содействии экономическому развитию соседствующих стран. В частности, экономика приграничных регионов Казахстана и Узбекистана сталкивается с рядом ограничений, таких как высокая занятость в неформальной экономике, низкие заработные платы и слабое использование трансграничных возможностей. Это подчеркивает необходимость исследования эффективных стратегий для улучшения трансграничного сотрудничества между двумя странами.

Для преодоления этих ограничений необходимо эффективное трансграничное сотрудничество, представляющее собой многоуровневый процесс взаимодействия приграничных регионов, который способствует развитию международной торговли и региональной интеграции. Успешная реализация этого сотрудничества требует создания соответствующей институциональной основы на национальном и наднациональном уровнях. В исследованиях подчеркивается важность устойчивых координационных структур, учитывающих интересы всех участников, включая местные органы власти и частный сектор по обе стороны границы (Brunet-Jailly, 2022).

Приграничные регионы часто сталкиваются с барьерами, связанными с несовершенством логистической инфраструктуры, различиями в правовых и таможенных режимах, а также низким уровнем координации между государственными органами. В Центральной Азии эти барьеры особенно ощутимы из-за высокой экономической активности и растущего спроса на грузоперевозки. Отсутствие выхода к морю увеличивает транспортные издержки, а устаревшая инфраструктура и различия в стандартах усложняют движение грузов и повышают затраты. Недостаток унифицированных процедур и современных цифровых решений на границах замедляет товарные потоки, снижая эффективность торговли трансграничных систем (ITF, 2019).

Трансграничное сотрудничество предполагает объединение приграничных территорий и создание единого экономического субъекта с упрощенными условиями для экономического взаимодействия. В Казахстане отсутствуют правовые акты, обеспечивающие такую возможность. Правовая основа для

приграничного сотрудничества в рамках СНГ закреплена в Концепции приграничного сотрудничества д

о 2030 года. Однако термин «трансграничное сотрудничество» не получил официального признания и отсутствует в стратегических документах Казахстана. Разные исследователи по-разному трактуют понятие приграничного региона: одни считают его частью трансграничного взаимодействия, другие придерживаются противоположного мнения. Конструктивным представляется определение трансграничной территории как зоны, охватывающей приграничные территории двух и более государств, активно взаимодействующих между собой.

Основные причины низкой эффективности трансграничного сотрудничества, согласно исследованиям (ADB, 2020), включают:

- несоответствие институциональных структур и отсутствие ответственности местных административных органов;
- недостаточную осведомленность о законодательстве и экономических возможностях другой стороны;
- ограниченную мобильность из-за визовых барьеров и недостаточно развитой инфраструктуры;
- несовместимость правовых и административных систем;
- недостаточную координацию и обмен информацией между органами, ответственными за управление границами.

В этой связи целью данной статьи является рассмотрение концептуальных подходов трансграничного взаимодействия Казахстана и Узбекистана в сфере логистики, которые будут направлены на гармонизацию нормативных актов, упрощение таможенных процедур и устранение барьеров для перемещения товаров и услуг между приграничными регионами.

ЛИТЕРАТУРНЫЙ ОБЗОР

Трансграничное сотрудничество открывает возможности для улучшения инфраструктуры и гармонизации логистических процессов в приграничных регионах, обладающих высоким потенциалом для экономического роста. Большая часть исследований сосредоточена на анализе инструментов, способствующих экономической интеграции, таких как модернизация транспортной инфраструктуры, создание логистических хабов и промышленных зон, что снижает торговые издержки и повышает конкурентоспособность.

Транспорт играет ключевую роль в трансграничном сотрудничестве. Недостаточная транспортная связность приграничных регионов ограничивает доступ к внешним рынкам, что отмечается в странах с различным уровнем интеграции, как, например, в ЕС (Medeiros, 2019), на границе США и Мексики (Gutiérrez et al., 2021). Развитая сеть автомобильных и железных дорог, эффективность инфраструктуры пограничного контроля и доступ к транспортным коридорам являются основными факторами, влияющими на развитие трансграничных отношений в таких областях, как международная торговля, туризм и трудовая миграция. Так, исследование, проведенное на примере Венгрии, показало прямую корреляцию между уровнем развития транспортной инфраструктуры и интенсивностью трансграничного сотрудничества (Khmeleva et al., 2022). При этом необходим переход от национального к трансграничному подходу в планировании транспортных сетей, услуг и инфраструктуры для повышения доступности приграничных регионов (Medeiros et al., 2021). Важнейшим элементом такого планирования является интеграция операционных процессов посредством широкого использования цифровых технологий.

Интеграция инфраструктурных проектов и логистики признана критически важной для стимулирования экономической активности и развития международных отношений. Ji и соавторы (2023) исследуют потенциал приграничных регионов Приморского края (Россия) и Цзилиня (Китай), подчеркивая важность интеграции инфраструктурных проектов и логистики для стимулирования экономической активности и развития международных связей. В рамках исследования предложена система оценки потенциала приграничных регионов, основанная на четырех модулях: экономическом, социальном, транспортном и ресурсном, что позволяет выявить ключевые направления для устранения существующих ограничений. При этом особое внимание уделено развитию логистических коридоров, соединяющих приграничные регионы. Китай-Сингапурский сухопутно-морской торговый коридор (C-S-ILSTC), согласно Zhu et al. (2023), помогает улучшить экономическую связь между западными регионами Китая и Юго-Восточной Азией. Логистические узлы, такие как Чунцин, способствуют перераспределению грузопотоков, ускоряя торговые процессы и снижая издержки.

Транспортные коридоры обеспечивают устойчивое развитие приграничных регионов

за счет улучшения доступности и связей между регионами. Например, исследования показали, что европейские инициативы, финансируемые ЕС, такие как Программа «Интеррег», существенно улучшили транспортную инфраструктуру и логистические возможности в приграничных регионах (Beifert et al., 2018). Транспортные коридоры, такие как SCANDRIA, EWTC, Rail Baltica, играют важную роль в обеспечении интеграции транспортных систем Европы. Данные коридоры способствуют сокращению расходов и времени на перевозку грузов, что положительно сказывается на экономической активности регионов (Beifert et al., 2019).

Создание индустриальных зон вдоль транспортных маршрутов подчеркивается как средство укрепления экономических связей и диверсификации экономик, особенно в контексте инициативы «Пояс и путь» Китая. Китайско-пакистанский экономический коридор служит примером, где индустриальные зоны усиливают синергию между производством и логистикой (Xiujun, 2019). В рамках Южно-Азиатской субрегиональной экономической зоны (SASEC) такие зоны улучшают доступ к международным портам для стран без выхода к морю (Kawachi & Shibasaki, 2024). Исследование также подчеркивает важность улучшения связности внутренних регионов через сотрудничество портов и расширение транспортных маршрутов. Xie et al. (2023) акцентируют внимание на том, что создание сети трансграничных логистических центров требует тщательного анализа торговых потоков и выбора оптимальных местоположений, где развитая инфраструктура и международная взаимосвязь обеспечивают стабильные условия для торговли. Эти факторы критичны для поддержания конкурентоспособности зон и их интеграции в глобальные цепочки поставок. Кроме того, развитие приграничных логистических хабов способствует интеграции местных рынков в глобальные цепочки поставок, особенно в регионах с высоким экспортным и туристическим потенциалом.

Несмотря на значительный потенциал инфраструктурных проектов институциональные барьеры продолжают тормозить развитие трансграничного сотрудничества. Ну и соавторы отметили, что потенциал Китайско-Мьянманского нового канала в Индийском океане остается частично нереализованным из-за экономических различий между странами, региональных конфликтов и геополитического давления со стороны Индии, и США (Hu et al., 2024). Для эффективного использования Канала

необходимо укрепить механизмы сотрудничества и согласовать стратегии развития Китая и Мьянмы. Davis и Friske (2015) отмечают, что качество транспортных, складских и таможенных услуг в трансграничной логистике напрямую зависит от эффективности государственных услуг, инвестиций и политики, направленной на развитие инфраструктуры международной торговли. Гармонизация законодательства и упрощение таможенных процедур могут ускорить торговые процессы. Кроме того, успешное развитие трансграничных зон требует согласования стратегий с международными инициативами и интеграции их с глобальными процессами.

Цифровизация глобальных цепочек поставок оказывает всё большее влияние на трансграничную торговлю. Внедрение блокчейн-технологий, как подчёркивают Huang и другие, помогает повысить прозрачность и снизить риски, связанные с нарушениями в цепочках поставок (Huang et al., 2023). Подобные технологии также улучшают координацию между логистическими центрами и промышленными зонами, делая торговые процессы более предсказуемыми. Важным аспектом является создание трансграничных цифровых платформ, таких как системы электронных платежей, электронной коммерции и логистической поддержки, а также развитие ИТ-инфраструктуры (Sorwar et al., 2021). Некоторые ученые показали важность координации между платформами, логистическими провайдерами и торговыми предприятиями в рамках трансграничных логистических альянсов (Yang et al., 2023). Для обеспечения их стабильности и эффективности необходимы механизмы вознаграждений и санкций. Одним из успешных примеров является проект «Trans-European Transport Network» (TEN-T), который включает в себя развитие «умных» транспортных решений с целью повышения транспортной связности и устойчивости. Однако перенос этого опыта в другие регионы может быть затруднен из-за различий в технологической готовности и инвестиционных возможностях.

Таким образом, научные исследования подтверждают, что промышленные парки и логистические центры, интегрированные в транспортные коридоры, играют ключевую роль в развитии трансграничного сотрудничества. В то же время исследования, посвящённые Центральной Азии, выявляют серьёзные проблемы, такие как ограниченный доступ к морским путям, устаревшая транспортная инфраструктура и противоречивые

экономические интересы, которые затрудняют сотрудничество и ограничивают экспортные возможности. Эти зоны являются важными элементами мировой экономики, требуют углублённого анализа и дальнейшего внедрения. В этой связи данное исследование направлено на разработку рекомендаций для Казахстана и Узбекистана.

МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

В данном исследовании для анализа трансграничного сотрудничества между Казахстаном и Узбекистаном в сфере логистики применяются методы кейс-стади и контент-анализ.

Гипотеза исследования - развитие транспортных коридоров, создание индустриально-логистических зон и устранение институциональных и нетарифных барьеров способствует значительному улучшению эффективности трансграничной логистики между Казахстаном и Узбекистаном.

Основные исследовательские вопросы:

- Как институциональные и инфраструктурные факторы, включая развитие транспортных коридоров влияют на эффективность трансграничного логистического сотрудничества между Казахстаном и Узбекистаном?

- Как трансграничные индустриально-логистические зоны могут способствовать созданию устойчивых логистических цепочек и диверсификации экономики?

- Какие концептуальные подходы наиболее эффективны для снижения нетарифных барьеров и улучшения координации в трансграничной логистике?

Первый этап исследования включает систематический анализ институциональных и инфраструктурных факторов, влияющих на трансграничное сотрудничество. В рамках этого этапа объектом кейс-стади являются два ключевых транспортных маршрута: Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) и Южный коридор. Этот метод позволяет детально проанализировать влияние геополитической ситуации, институциональной поддержки и инвестиционных рисков на их функционирование. Кейс-стади также помогает выявить узкие места в данных транспортных коридорах и предложить меры по их устранению, что способствует повышению эффективности трансграничного сотрудничества в сфере логистики. Применя-

ются также методы количественного анализа данных, включая сбор статистики о грузопотоках и пропускной способности.

На следующем этапе внимание сосредоточено на исследовании трансграничных индустриально-логистических зон (ИЛЗ), их роли в кооперации и интеграции региональных экономик. Для контент-анализа использовались отчеты международных организаций, таких как Всемирный банк, Азиатский банк развития (АБР) и ОЭСР. Анализ этих отчетов позволил систематически выявлять и изучить существующие проблемы в логистике, включая задержки на пунктах пропуска, различия в нетарифных барьерах и недостатки в координации таможенных процедур между Казахстаном и Узбекистаном. Контент-анализ также помогает определить ключевые направления для улучшения трансграничного взаимодействия в логистике через устранение институциональных барьеров. В процессе вторичного исследования были также задействованы статистические данные Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам РК. В частности, были использованы для анализа следующие данные: распределение экспорта и импорта по видам товаров между Казахстаном и Узбекистаном, время, затраченное на прохождение через ППП, затраты на прохождение через ППП, затраты на перевозку по участку коридора, скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС.

На заключительном этапе исследования были выработаны рекомендации, направленные на интеграцию логистических процессов и улучшение трансграничного взаимодействия на границе между Казахстаном и Узбекистаном. Перечень этих рекомендаций был научно обоснован и систематизирован.

РЕЗУЛЬТАТЫ

Эффективность трансграничного сотрудничества в значительной степени зависит от состояния транспортной инфраструктуры, которая играет ключевую роль в ускорении связей между государствами. Это достигается за счет таких факторов, как сокращение расходов на логистику, расширение торговли, интеграция изолированных районов, создание условий для транзита через государства, повышение мобильности рабочей силы и доступ к технологиям.

Высокие транспортные издержки, особенно в странах, не имеющих выхода к морю, серьезно ограничивают доступ к международным рынкам и препятствуют устойчивому экономическому развитию. Согласно данным UNCTAD (2021), транспортные издержки могут достигать 60% стоимости импортируемых товаров в таких странах. В то время как производители из Германии или США могут достичь 20% мирового ВВП, преодолев всего 2000 км, производителям из Казахстана требуется преодолеть более 4000 км, что значительно увеличивает транспортные затраты (примерно \$300 за одну тонну против \$50 для Германии и США). Логистика в значительной мере зависит от торговой и транспортной политики, которая должна компенсировать географические недостатки. Более 60% разрыва в транспортных затратах объясняется низким качеством инфраструктуры и значительным временем на прохождение границы, что затрудняет интеграцию стран в глобальные производственно-сбытовые цепочки.

Приграничное сотрудничество в регионах, являющихся транспортными узлами, позволяет странам использовать своё географическое положение для получения геоэкономической ренты.

В регионе действуют два международных транспортных коридора, соединяющих ЕС и Китай: Транскаспийский международный транспортный маршрут (Средний коридор) через Казахстан, Азербайджан и Грузию, и Южный коридор через Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Иран и Турцию, с планируемым ответвлением через Кыргызстан (Рисунок 1).

В связи с геополитической ситуацией ЕС намерен инвестировать в развитие этих коридоров в обход России. EBRD (2023) предлагает семь мягких мер по обеспечению связанности и 33 жесткие меры в виде инвестиционных инфраструктурных проектов, которые могли бы способствовать повышению операционной эффективности, устойчивости и конкурентоспособности приоритетных маршрутов между Европой и Центральной Азией, где ядром является Средний коридор. Ключевые инвестиции в инфраструктуру общей стоимостью 18,5 млрд евро, связанные с восстановлением и модернизацией железнодорожной и автодорожной сети, расширением подвижного состава, повышением пропускной способности портов, улучшением пунктов пересечения границы и мультимодальными логистическими центрами, оцениваются как приоритетные.

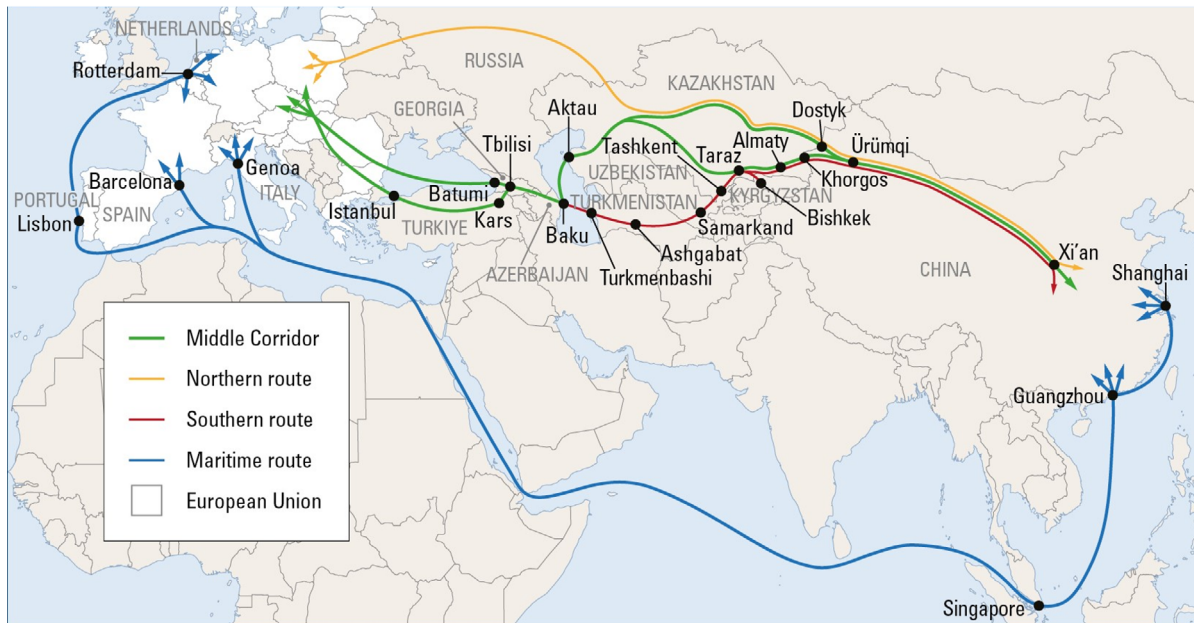


Рисунок 1. Основные транспортные коридоры, ТМТМ (зеленые) и Южный коридор (красные)
Figure 1. The main transport corridors, the Trans-Caspian International Transport Route (green), and the Southern corridor (red)

Примечание: составлено по источнику World Bank (2023)

Транскаспийский маршрут более привлекателен из-за строгих регуляций в Туркменистане, где введены жесткие правила перегрузки и запрещен въезд иностранных грузовиков с начала пандемии. В Казахстане также действуют правила каботажа. Международные санкции против Ирана и Афганистана создают сложности, что вынуждает грузоотправителей избегать южные маршруты. На рисунке 2 представлены направления грузоперевозок по ТМТМ, из которого можно видеть, что грузоперевозки между Казахстаном и ЕС занимают наибольшую долю в тоннаже среди всех представленных направлений, достигая 25,9%, следующее по значимости направление — Казахстан-Турция с 20,9%. Нефть, нефтепродукты, руда и зерно доминируют в направлении Казахстан - ЕС, уголь, металлы и другие полезные ископаемые активно транспортируются в Турцию. Коридор обеспечивает транзитные перевозки для Узбекистана в Турцию и ЕС, что составляет 19,2% объема перевозок. Если рассмотреть структуру торговли Узбекистана, проходящих через Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), можно заметить, что основные поставки направлены в

Турцию, где преобладают металлы, текстильная продукция и сельхозпродукция, в то время как объемы экспорта в Европейский Союз остаются незначительными и в основном включают текстиль и химикаты. Из ЕС и Турции в Узбекистан поступают машины, механизмы, электроника, транспортные средства и химикаты.

Несмотря на конкуренцию между коридорами, Казахстан и Узбекистан играют ключевую роль в транзите: Казахстан поддерживает узбекские поставки в Турцию, ЕС и Россию, а Узбекистан обеспечивает транзит казахстанских грузов в Афганистан и Таджикистан. В связи с этим возрастает необходимость создания логистического центра между Казахстаном и Узбекистаном с применением новейших технологий в терминальной и складской сферах.

Управление транспортными коридорами представляет собой сложную многоуровневую задачу, требующую координации различных мер и межстранового регулирования с участием как государственных, так и частных секторов. Важнейшую роль в развитии коридоров играют институциональные структуры, отвечающие за планирование, финансирование, правовые реформы и стратегическое развитие.

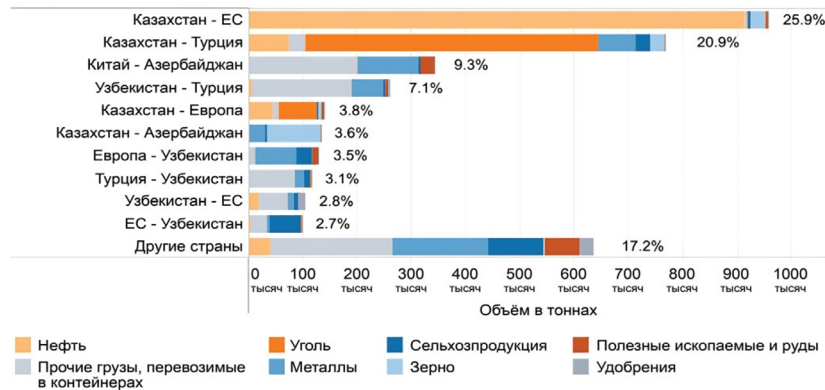


Рисунок 2. Направления и объемы грузоперевозок по ТИТМ
Figure 2. Freight transportation directions and volumes along the TITR
 (Trans-Caspian International Transport Route)

Примечание: рассчитано авторами на основе источника United Nations (2021)

Коридор ТИТМ координируется грузопотока. В отличие от него, Южный коридор Международной ассоциацией «Транскаспийский международный транспортный маршрут», а также четко определенных целей создания и созданной в 2016 году с целью увеличения функционирования (Таблица 1).

Таблица 1. Характеристики ТИТМ и Южного коридоров
Table 1. Characteristics of the TITR and Southern Corridor

№	Характеристика	ТИТМ (Средний коридор)	Южный коридор
1	Географическое расположение	Казахстан, Азербайджан, Грузия, Турция	Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан, Туркменистан
2	Институциональные структуры	Международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут»	Отсутствует отдельный регулирующий институт
3	Цель	Увеличение грузопотока	Не определена из-за отсутствия отдельного регуливающего института.
4	Поддержка региональных программ	TRACECA, CAREC, Belt and Road Initiative (BRI)	TRACECA, CAREC, Belt and Road Initiative (BRI)
5	Инвестиционные риски	Задержки на границах, экологические проблемы	Нестабильность афганской границы, водные конфликты
6	Инвестиции	Инвестиции стран-участниц, китайские	Преимущественно китайские
7	Текущая инфраструктура	Использование существующей инфраструктуры (brownfield)	Необходимость создания новой инфраструктуры (greenfield)

Примечание: разработано авторами

И ТИТМ, и Южный коридоры входят в программу «Европа – Кавказ – Азия» (TRACECA). Другие направления, входящие в сеть коридоров этой организации, показаны на рисунке ниже. В свете этих данных и событий российско-украинского конфликта институт в настоящее время уделяет особое внимание центральноазиатским

маршрутам, что подтверждается активизацией взаимодействия организации со странами-участницами в 2023 году.

Помимо вышесказанного, оба коридора имеют значение для китайской инициативы «Пояс и путь» (Belt and Road Initiative, BRI), существующей с 2013 года, и для программы

Центральноазиатского Регионального Экономического Сотрудничества (CAREC), созданной в 1997 году и поддерживаемой Азиатским Банком Развития. Таким образом, оба коридора поддерживаются крупными международными институтами, но только ТМТМ получает дополнительную региональную поддержку от локальной организации стран-участниц.

Развитие трансграничного сотрудничества осложнено тем, что ключевые вопросы, такие как торгово-таможенные режимы и поддержка экспорта, контролируются на республиканском уровне, что ограничивает возможности местных властей. Для эффективного использования преимуществ приграничного сотрудничества необходимо создание региональных институтов, которые помогут снизить транзакционные издержки, вызванные различиями в правовых и экономических системах. Однако их деятельность ограничена низким финансированием и отсутствием единого планирования и координации, что снижает эффективность реализации проектов (Havlíček et al., 2018).

Необходимо рассмотреть вопросы институциональной поддержки с учетом положительного опыта еврорегионов как формы международной интеграции приграничных территорий. Их деятельность регулируется «Европейской Рамочной Конвенцией по трансграничному сотрудничеству». Хотя сравнение в отношении приграничных регионов Казахстана и Узбекистана может быть не полностью применимо, некоторые аспекты этого опыта могут послужить ориентиром. В частности, особенностями еврорегионов являются *наличие постоянно действующих совместных рабочих органов* и упрощение таможенных процедур. Финансирование проектов осуществляется на паритетной основе, что не создает проблем для межгосударственных отношений и не угрожает суверенитету.

Мировой опыт показывает, что органы управления трансграничным сотрудничеством могут иметь разные названия в зависимости от организационной формы конкретного региона (Ramírez, 2018). Например:

1. Секретариат: Исполнительный орган координирует деятельность еврорегиона, организуя встречи, поддерживая проекты и связь между участниками.
2. Совет еврорегиона: Руководящий орган из представителей местных властей и других сторон, принимающий стратегические решения и определяющий приоритеты.

Для создания аналогичного органа в рамках концепции трансграничного взаимодействия Казахстана и Узбекистана можно использовать схожую структуру. Совет трансграничного региона Казахстан-Узбекистан будет выполнять законодательные, координирующие и совещательные функции, управляя работой Секретариата – административного органа.

По прогнозам Всемирного банка (2023), объем перевозок по ТМТМ может достичь 11 млн тонн к 2025 году (Рисунок 3). Ожидаемый спрос на контейнерные перевозки через Каспийское море составит около 4 млн тонн, при этом основное увеличение грузопотоков связано с Казахстаном. Развитие ТМТМ может привлечь до 16% железнодорожных перевозок между Китаем и Европой (2,7 млн тонн). Хотя доля в общем региональном спросе невелика, для ряда стран коридор обеспечит стабильные логистические цепочки, диверсификацию экспорта и повышение экономической сложности товаров.

Инвестиционная привлекательность коридоров связана с рядом факторов. Востребованность ТМТМ возросла на фоне украинско-российского конфликта, и хотя стоимость перевозок всё ещё высока, она постепенно приближается к ставкам Северного коридора. Однако, в случае стабилизации ситуации Северный коридор может вновь стать предпочтительным благодаря более высокой скорости. Кроме того, ТМТМ сталкивается с рядом рисков: задержками на границах и морских переходах, ограниченной мощностью портов на Каспии, экологическими угрозами из-за обмеления и нестабильностью на границах в Южном Кавказе и в Черном море.

Южный коридор также сопряжен с инвестиционными рисками из-за нестабильности афганской границы, особенно в отношении Узбекистана. Южный коридор также затрагивает Иран, чьи напряженные отношения с США с 2019 года снижают привлекательность региона для западных инвестиций. Оба коридора испытывают инфраструктурные проблемы, включая нехватку и износ подвижного состава, логистических центров и неудовлетворительное состояние дорог.

ТМТМ функционирует в основном на базе существующей инфраструктуры, но требует значительных дополнительных инвестиций. В отличие от него, Южный коридор включает значительную долю новой инфраструктуры, включая железнодорожное ответвление Китай-Кыргызстан-Узбекистан, что предполагает более сложное финансирование и повышенные риски.



Рисунок 3. Прогноз роста объемов перевозок по ТМТМ к 2030 г.
Figure 3. Forecast of freight volume growth along the TITR by 2030

Примечание: составлено по источнику World Bank (2023)

Основной поток инвестиций в инфраструктуру Центральной Азии идёт от Китая, что вызывает опасения у экспертов. Стратегия «Пояс и путь» направлена на создание связей между регионами через строительство инфраструктуры, финансируемое преимущественно китайскими кредитами. Случаи дефолтов, как в Шри-Ланке и Пакистане, усиливают эти опасения. В 2017 году Шри-Ланка, не справившись с выплатами по кредиту, передала порт Хамбантота китайским компаниям на 99 лет, а Пакистан отдал порт Гвадар в аренду на 40 лет (Hurley et al., 2018). Эти примеры указывают на возможное стремление Китая получать стратегические активы вместо возврата кредитов, что даёт ему контроль над ключевыми торговыми узлами.

Тем не менее, дефолтов можно избежать при грамотном управлении финансами странами-реципиентами. В Африке есть успешные примеры китайских инвестиций, где после строительства железных дорог китайские компании также участвуют в их эксплуатации и обучении местного персонала. Каждый проект в рамках BRI следует оценивать индивидуально, учитывая уникальные договорённости, условия кредитования и другие факторы.

Страны, поддерживающие стабильное функционирование транспортных коридоров, получают значительные экономические выгоды, включая доходы от транзита, рост товарооборота и улучшение бизнес-климата. Эти факторы стимулируют развитие как ТМТМ, так и Южного

коридора, что имеет стратегическое значение для Центральной Азии и таких крупных игроков, как Китай. Важную роль в этом процессе играет трансграничное сотрудничество в приграничных регионах вдоль коридоров, где координация усилий между Казахстаном и Узбекистаном становится ключевым элементом развития инфраструктуры и торговли. В случае недоступности одного маршрута, например ТМТМ, страны могут оперативно перейти на альтернативный коридор благодаря упрощённым региональным процедурам. При этом следует учесть, что высокие транзитные тарифы снижают эффективность транспортных коридоров. Так, на казахстанской железной дороге нередко перегружают товары, идущие в Узбекистан, на автотранспорт в Туркестанской области, поскольку это оказывается дешевле.

Несмотря на экономический рост за последнее десятилетие, производство в Казахстане и Узбекистане остаётся слабо диверсифицированным, с акцентом на экспорт сырьевых товаров, таких как нефть, газ и металлы (ADB, 2023). Обе страны также сильно зависят от импорта промышленных товаров, включая пищевую продукцию и фармацевтику, что делает их уязвимыми к глобальным колебаниям цен и сбоям в цепочках поставок. Совместные проекты по развитию ТМТМ и коридора «Север – Юг» могут диверсифицировать торговые потоки, снизить зависимость от России и Китая, а также открыть доступ к новым рынкам в Европе, Ближнем Востоке и Южной Азии, что создаст условия для перехода к более сложному

производству. Это также будет способствовать активизации внутрирегиональной торговли в Центральной Азии и на Кавказе.

Производство и экспорт готовой продукции в приграничных регионах Казахстана и Узбекистана ограничены такими факторами, как преобладание малых и средних предприятий, нехватка ресурсов для внедрения современных технологий и недостаток профессиональной экспертизы (ADB, 2023). Экспорт требует значительных информационных, человеческих и финансовых вложений для получения сертификатов, организации логистики и соответствия требованиям иностранных покупателей, таким как регулярные поставки крупных объемов и соответствие международным стандартам. Допол-

нительно, недостаток складских и перерабатывающих мощностей также снижает экспортные возможности и увеличивает цены на продукцию.

Если рассмотреть структуру экспорта и импорта между Казахстаном и Узбекистаном, из таблицы 2 видно, что Казахстан имеет положительное сальдо, при этом экспорт превышает импорт в 2,4 раза. Экспорт представлен преимущественно сырьём, включая пшеницу, медь и уголь, тогда как импортируются более диверсифицированные товары, такие как металлы, удобрения и автомобили. Среди основных тенденций отмечается рост экспорта угля и муки, увеличение импорта удобрений и грузовых автомобилей, а также снижение экспорта медных руд и нефти.

Таблица 2. Распределение экспорта и импорта между Казахстаном и Узбекистаном по видам товаров
Table 2. Distribution of exports and imports between Kazakhstan and Uzbekistan by types of goods

	2022		2023	
	Количество	Стоимость, млн. долл. США	Количество	Стоимость, млн. долл. США
Распределение экспорта из Казахстана в Узбекистан по видам товаров				
Всего	-	3635,8	-	3130,0
Пшеница и меслин, тыс. тонн	2991	824,8	3543	797,3
Мука пшеничная или ржаная, тыс. тонн	426	139,6	536	165,2
Руды и концентраты медные, тыс. тонн	145	259,2	64	93,4
Мясо и мясные субпродукты, тыс. тонн	25,9	107,2	22,1	93,4
Продукты переработки нефти, тыс. тонн	99	47,0	160	56,7
Уголь каменный, тыс. тонн	488	13,6	1121	29,1
Нефть сырая, тыс. тонн	90	54,0	61	24,8
Автомобили легковые, штук	7296	219,7	197	15,3
Ферросплавы, тонн	4338	8,4	8512	10,8
Волокно хлопковое, тонн	2553	5,7	1126	2,1
Распределение импорта Казахстана из Узбекистана по видам товаров				
Всего	-	1286,1	-	1287,9
Черные металлы, тонн	49266	56,4	40226	47,2
Удобрения, тонн	27435	18,4	38444	20,2
Автомобили грузовые, штук	248	6,9	370	11,4
Ткани хлопчатобумажные, тыс. м кв.	25732	5,0	25187	4,4
Автомобили легковые, штук	2	0,02	56	1,8
Продукты переработки нефти, тонн	1460	1,8	703	1,3
Примечание: составлено по источнику CIS Interstate Statistical Committee (2024)				

Для дальнейшего развития трансграничного перемещения товаров следует снизить логистические издержки и инициировать совместные проекты в автомобилестроении и агропромышленности.

Таким образом, для устойчивого развития транспортных коридоров в рамках трансграничного сотрудничества между

Казахстаном и Узбекистаном предлагается реализовать следующие стратегические меры:

- Разработать стратегию развития и расширить сеть партнёров для обоих коридоров, скоординировав её с региональными и трансконтинентальными инициативами;
- Усилить межправительственный диалог и определить роли стран-участниц как логистических хабов или транзитных стран;

– Упростить пограничные процедуры, синхронизировать цифровые решения для отслеживания грузопотоков и согласовать тарифную политику на железнодорожные услуги;

– Реализовать инфраструктурные проекты по строительству новых дорог и созданию консигнационных складов в режиме свободного таможенного склада;

– Развивать кооперативы и кластеры для создания цепочек добавленной стоимости, а также логистические центры с перерабатывающими мощностями;

– Оказывать поддержку в получении международных сертификатов и стимулировать экспорт, включая онлайн-продажи, через активный маркетинг и продвижение

Одним из инструментов обеспечения устойчивого развития трансграничных территорий являются индустриально-логистические зоны, где производится экспортная или импортзамещающая продукция. Эти зоны необходимы для снижения стоимости доставки, что является барьером для доступа экспорта из Центральной Азии на международные рынки и его диверсификации. Наибольшее распространение, особенно в развивающихся странах, получили экспортно-производственные зоны. Их цель – активизация внешней торговли через снижение таможенных издержек. К примеру, в США компании, работающие в этих зонах, освобождались от таможенного контроля при экспорте товаров в третьи страны, таможенные издержки также снижались при доработке продукции для экспорта. Если товары

поступали на рынок США, они проходили все предусмотренные законодательством таможенные процедуры (OECD, 2022).

Другой формой являются трансграничные зоны торгово-экономического сотрудничества, представляющие собой специальные территории на границе двух или нескольких стран, где действует упрощенный режим для миграционных и товарных потоков, а также предоставляются налоговые и финансовые льготы для ведения хозяйственной деятельности. В таких зонах отсутствует пограничный и таможенный контроль, что стимулирует экономическое взаимодействие между приграничными регионами и способствует развитию трансграничного сотрудничества.

В контексте таких инициатив в 2024 году планируется строительство международного центра промышленной кооперации «Центральная Азия» на границе Туркестанской области Казахстана и Сырдарьинской области Узбекистана, в районе международных пунктов пропуска «Атамекен» и «Гулистан» (рисунок 4). Этот центр станет промышленной и торгово-логистической площадкой для совместных инвестиционных проектов, что должно повысить конкурентоспособность товаров и сократить время их выхода на рынок. Центр займёт по 50 гектаров с каждой стороны границы, с уже запланированным проектом на 15 гектаров для узбекской хлопкоперерабатывающей компании на территории Казахстана. Вместо экспорта сырья, продукция будет перерабатываться в полуфабрикаты или готовую продукцию, а логистические услуги центра будут включать консолидацию и расформирование грузов.



Рисунок 4. Местоположение МЦПК (Международный центр промышленной кооперации)

Figure 4. Location of the ICIC (International Center for Industrial Cooperation).

Примечание: составлено по источнику ADB (2023)

Анализ факторов, влияющих на эффективность трансграничных промышленных зон, показывает, что ключевыми аспектами являются политическая стабильность, инвестиционные гарантии, качество инфраструктуры, квалификация рабочей силы и административные барьеры.

Международный центр промышленной кооперации (МЦПК) будет включать

промышленную зону, современный пункт пересечения границы (ППГ), бизнес-центр, логистическую зону, зону таможенного оформления, торговую зону, выставочный центр, лаборатории, зону коммунальных услуг.

В таблице 3 представлены несколько позиций, которые необходимо рассмотреть для различных компонентов МЦПК

Таблица 3. Компоненты МЦПК (Международный центр промышленной кооперации)
Table 3. Components of the ICIC (International Center for Industrial Cooperation)

№	Наименование	Факторы влияния
1	Промышленная зона	Фокус на приоритетных отраслях с высокой добавленной стоимостью; отсутствие налогового и валютного контроля; упрощенное получение разрешений и лицензий; освобождение от НДС, корпоративных и местных налогов; переработка с добавленной стоимостью; доступ к общей ресурсной базе и более широкому рынку
2	Бизнес-центр	Рабочая среда для административного и управленческого персонала МЦПК
3	Логистическая зона	Цифровые транспортные коридоры; обеспечение холодной цепи; эффективное управление цепочками поставок; сокращение сроков перевозок и издержек; освоение новых маршрутов транспортировки; логистическая зона со складскими помещениями, включая холодильные склады; возможности для агрегации, упаковки и переработки продукции.
4	Зона таможенного оформления	Электронный документооборот и декларирование; специальный таможенный режим с упрощенными процедурами для регулярных импортеров и экспортеров; упрощение таможенного оформления товаров
5	Пункт пересечения границы	Сокращение незаконных пересечений; модернизация пунктов пересечения границы; гармонизация требований для таможенного оформления; обмен данными между электронными «Едиными окнами» стран; переход к управлению рисками; внедрение системы eTIR; создание зеленых полос для скоропортящихся товаров; возможность совместного таможенного и СФС контроля.
6	Торговая зона	Унификация законодательства в области электронной коммерции; создание центров передового опыта; консультационные услуги и учебные программы; продвижение экспорта и улучшение доступа производителей и продавцов к рынку.
7	Выставочный центр	Содействие торговле между Казахстаном и Узбекистаном через проведение встреч и выставок, расширение партнерской сети для отечественных производителей.
8	Лаборатории	Упрощенное получение разрешений и лицензий; проведение тестов на безопасность пищевых продуктов, ветеринарные, фитосанитарные и фармацевтические качества, соответствующих международным стандартам.
9	Зона коммунальных услуг	Снабжение основных коммунальных услуг: воды, энергии, утилизация отходов и другие

Примечание: разработано авторами

Для повышения транспортной связанности региона необходимо особое внимание уделить «мягкой» инфраструктуре, включающей таможенные процедуры и торговые правила. В настоящее время недостаточная согласованность этих элементов между странами региона препятствует развитию торговых связей. Недостатки в инфраструктуре и ограничения в таможенной и технической

сферах не позволяют полностью реализовать транзитный потенциал региона. Проблемы на границах обусловлены различиями в институциональных структурах, национальной политике и технических стандартах. Каждая страна применяет собственный пограничный режим, что приводит к задержкам на пунктах пересечения. Это усложняет торговлю, увеличивает неофициальные платежи и снижает

бюджетные доходы. Казахстан и Узбекистан, на которые приходится более 80% торговли в Центральной Азии, зависят от трансграничных перевозок из-за отсутствия выхода к морю, поэтому таможенные процедуры и транспортная инфраструктура критически важны.

Измерение и мониторинг эффективности коридоров (ИМЭК), проведенное АБР в

регионе ЦАРЭС, показывает, что ППГ в Центральной Азии в основном перегружены, и перевозчикам требуется больше времени для пересечения границ. Причины задержек связаны с недостаточно развитой инфраструктурой, неоптимальной планировкой, громоздкими процедурами контроля и несогласованностью операций.

Таблица 4. Индикаторы содействия торговле за 2015-2020 гг.

Table 4. Trade Facilitation Indicators for 2015-2020

	Автомобильные перевозки						Железнодорожные перевозки					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Казахстан												
Время, затраченное на прохождение через ПП (час)	3,8	4,4	8,6	7,1	9,2	8,7	40,6	42,5	44,0	40,5	39,9	48,6
Затраты на прохождение через ПП (\$)	104	113	124	96	115	123	333	369	381	332	327	341
Затраты на перевозку по участку коридора (\$ на 500 км, на 20 тонн груза)	909	825	654	791	715	1850	1107	929	808	768	687	724
Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	30,6	31,5	28,8	30,5	30,7	29,2	17,6	17,2	17,5	19,9	18,1	15,3
Скорость без задержек (км/ч)	47,8	52,0	53,9	56,3	53,2	52,9	51,8	53,6	56,4	53,2	67,8	65,2
Узбекистан												
Время, затраченное на прохождение через ПП (час)	5,9	5,9	5,8	8,5	7,7	10,1	10,5	9,4	7,5	5,6	6,2	6,4
Затраты на прохождение через ПП (\$)	89	99	88	73	87	102	97	103	98	99	99	100
Затраты на перевозку по участку коридора (\$ на 500 км, на 20 тонн груза)	445	426	423	477	600	648	1710	1409	1138	971	778	671
Скорость перевозки по коридорам ЦАРЭС (км/ч)	29,4	28,5	28,0	28,5	28,6	26,6	10,4	10,8	10,0	14,0	10,5	9,7
Скорость без задержек (км/ч)	49,3	47,6	46,8	50,8	49,6	46,9	41,6	36,5	25,3	27,9	38,2	21,9
Примечание: составлено авторами по источнику ADB (2023)												

Отмечается, что пересечение границы в железнодорожных пунктах пропуска отнимало больше времени, чем в автомобильных, и что выезд из ППГ занимал больше времени, чем въезд в него. Время пересечения границы при железнодорожных перевозках в 2020 году увеличилось до 48,6 часов. Расходы на пересечение границы при железнодорожных перевозках были выше, чем при автомобильных, и выросли до \$341 в 2020 году. Медленное время пересечения границы свело на нет часть эффекта от повышения средней скорости движения поездов по Казахстану (до 65,2 км/ч в 2020 году) и снизило общую скорость транзита до 15,3 км/ч в 2020 году.

Из таблицы 3 можно заметить, что скорость без задержек в два, иногда в три раза выше

реальной скорости перевозок, то есть, все то время, которое было сэкономлено в пути до достижения границ, теряется, как только транспортное средство оказывается у границы. Задержки увеличивают торговые издержки, снижают конкурентоспособность товаров, особенно скоропортящихся. Причины включают неэффективную инфраструктуру ППГ, недостаточное использование современных технологий и обременительные процедуры. Отсутствие координации между пограничными ведомствами приводит к дублированию контроля, многократному предоставлению одних и тех же документов. Недостаточный обмен данными между ведомствами вызывает необходимость представления бумажных документов, полученных в отделениях, не

расположенных на границе. Ошибки в этих документах могут вызвать задержки в получении разрешений на экспорт.

В настоящее время существует 11 ППП между Казахстаном и Узбекистаном, включая восемь автомобильных и три железнодорожных. Большинство автодорожных пунктов пропуска не имеют достаточного количества полос для грузовых автомобилей, в том числе со скоропортящимися товарами, что вынуждает их делить полосы с пассажирским транспортом (ADB, 2023). Решением могло бы стать предварительное разделение потоков транспорта и установка указателей для распределения по полосам.

Кроме того, каждая страна использует свои системы управления рисками, не интегрированные между собой, что требует физической проверки большинства грузов. Например, на КПП Сарыагаш-Келес даже товары в опечатанных вагонах или контейнерах часто подвергаются дополнительным проверкам, что увеличивает расходы на транспортировку, поскольку экспедитор оплачивает разгрузку, перегрузку и другие услуги сортировочной станции (ADB, 2023). Это, наряду с частыми сбоями в таможенных системах и устаревшим оборудованием для неинтрузивного контроля, приводит к необходимости ручных проверок, увеличивая время прохождения границы. Такая практика также создает условия для коррупции. Несмотря на соглашение о взаимном признании таможенного контроля, подписанное в 2018 году, оно охватывает лишь ограниченный перечень товаров, и совместный контроль отсутствует. В Казахстане через «красный коридор» проходит 2-3% поставок, тогда как в Узбекистане этот показатель составляет 24% (Price Waterhouse Coopers, 2022).

Таким образом, для улучшения ситуации требуется не только модернизация инфраструктуры пунктов пропуска, но и оптимизация процедур. Внедрение системы eTIR, переход к электронным «Единым окнам», отказ от физической проверки в пользу управления рисками до прибытия груза на ППП и гармонизация требований к данным позволят ускорить оформление грузов и снизить торговые издержки. Совместный таможенный, транспортный и санитарно-фитосанитарный контроль на ППП поможет упростить торговые процедуры и снизить коррупционные риски.

Для успешного развития торговли между Казахстаном и Узбекистаном необходимо преодолеть нетарифные барьеры, такие как

различия в торговых стандартах и технических регламентах, особенно в вопросах безопасности продуктов, защиты растений, здоровья животных и экспортных квот. В настоящее время торговые операции регулируются национальными законами и стандартами, поскольку полная гармонизация между странами пока затруднена. Дополнительно, статус Узбекистана вне ЕАЭС создает ограничения для работы МЦПК, что требует адаптации правовой базы. В перспективе необходимо разработать единый нормативный акт для управления МЦПК на основе билатеральных соглашений и международных стандартов, чтобы упростить торговые процедуры и снизить дублирование ресурсов. МЦПК может действовать на основе специально разработанных правовых актов, предоставляющих особый правовой статус, что позволит обходить ограничения и минимизировать влияние различий.

Текущие технические регламенты лишь частично соответствуют международным стандартам Комиссии Codex Alimentarius по безопасности пищевых продуктов (CODEX), Всемирной организации здоровья животных (МЭБ) и Международной конвенции по карантину и защите растений (МККЗР), что усложняет экспорт продукции на рынки с высокими требованиями, например, в ЕС.

Лаборатории санитарно-фитосанитарного контроля (СФС) в регионе не имеют международной аккредитации по стандарту ИСО 17025:2017, что затрудняет признание их результатов иностранными регулирующими органами. Это приводит к дополнительным затратам экспортеров на проведение повторных испытаний за рубежом и усиливает зависимость от российского рынка, где требования менее строгие.

Кроме того, узбекские экспортеры в Казахстан обязаны получать сертификаты соответствия ЕАЭС и национальные сертификаты, что занимает значительное время из-за отсутствия электронной интеграции на границе и необходимости подачи документов в различные регулирующие органы. В этом контексте создание МЦПК может значительно облегчить доступ на рынок ЕАЭС для узбекских экспортеров благодаря соблюдению требований преференциального режима.

Для упрощения торговли между странами необходимо гармонизировать сертификацию пищевой продукции, создать сеть лабораторий с международной аккредитацией, разработать эффективные алгоритмы взаимодействия

ветеринарных, фитосанитарных и контрольных ведомств, а также внедрить электронные сертификаты и обеспечить их взаимное признание.

Цифровизация транспортных и логистических процессов играет ключевую роль в обеспечении «бесшовных» перевозок. Это включает внедрение IT-решений для управления данными, интеграцию цифровых платформ, создание системы «единого окна» для взаимодействия с таможенными и другими контрольными органами, а также с железными дорогами. Цифровая инфраструктура способствует торговле, оптимизируя поток данных и ускоряя таможенную очистку товаров. Автономные операции, основанные на современных технологиях, снижают операционные проблемы и помогают внедрить автоматизацию в сложной локальной и облачной инфраструктуре.

Передовой опыт в этой области включает:

1. Программа Free and Secure Trade Lane между Мексикой и США, а также между США и Канадой ускоряет движение грузов, предоставляя свободный доступ для заранее утвержденных перевозок и грузов. Программа Border Wizard предоставляет информацию о транспорт-

ном потоке и предлагает альтернативные методы его управления.

2. Программа Super Green Lane Plus (SGL+) на Филиппинах предоставляет компаниям с хорошей репутацией приоритетный доступ к таможенным коридорам, освобождая их от документации и пост-таможенного аудита на 3 года.

Ратификация протокола 2008 года к Конвенции КДПГ, который устанавливает стандарты для использования электронных накладных, могла бы снизить стоимость международных автоперевозок. Важные аспекты цифровизации также включают внедрение электронных транспортных накладных (CMR, CMГС, ЦИМ/CMГС), электронной книжки МДП (eTIR), создание цифровой сети глобального транзита (GTrD), а также использование технологий цифровых двойников, ИИ, беспилотных систем, блокчейна и автоматической идентификации грузов.

Таким образом, учитывая все вышесказанное, нами предлагается разработка концепции, которая должна включать многоуровневую структуру с отдельными блоками, охватывающими различные аспекты оптимизации трансграничного сотрудничества (Таблица 5).

Таблица 5. Основные блоки создания Концепции развития трансграничного взаимодействия
Table 5. The main blocks of creating the Concept for the development of cross-border interaction

Наименование блоков	Содержание направлений
Правовая база	- Правовой акт; - Единые термины и определения «трансграничного взаимодействия»; - Установление сферы действия Концепции трансграничного сотрудничества.
Институциональные меры	- Создание Секретариата трансграничного сотрудничества, возможно, даже с наднациональными полномочиями; - Развитие трансграничных индустриально-логистических зон.
Экономические меры	- Взаимные льготы и преференции; - Переход от торговли к установлению кооперационных связей, созданию совместных технопарков, общей транспортной сети и единых тарифов на транзитные перевозки; - Расчет эффективности трансграничного взаимодействия.
Таможенно-тарифное регулирование	- Совместный таможенный контроль; - Содействие обустройству ППП, транспортной инфраструктуры, таможенных складов, терминалов; - Транзит по зеленому коридору для скоропортящихся продуктов; - Синхронизация цифровых решений и гармонизация требований к данным; - Создание лабораторий с международной аккредитацией.
Примечание: разработано авторами	

Структура должна состоять из отдельных блоков, каждый из которых будет охватывать ключевые аспекты оптимизации трансграничного взаимодействия, такие как правовые, институциональные, экономические меры и меры таможенно-тарифного регулирования. Концепция обеспечит последовательное устранение существующих барьеров, что приведет к гармонизации стандартов, развитию инфраструктуры, улучшению процедур сертификации, внедрению цифровых технологий для упрощения торговли. Важно, чтобы каждый блок концепции был тесно связан с другими, создавая единый, целостный подход к улучшению сотрудничества между странами.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведённое исследование показало, что жёсткая и мягкая транспортная инфраструктура, а также связанные с ней издержки, являются ключевыми факторами эффективности трансграничного сотрудничества между Казахстаном и Узбекистаном. Установлено, что транспортные издержки оказывают значительное влияние на конкурентоспособность продукции и сроки доставки, что, в свою очередь, затрудняет интеграцию стран в глобальные цепочки поставок и снижает их привлекательность для международных торговых партнеров.

Потенциал транспортных коридоров, таких как Транскаспийский маршрут и Южный коридор, не реализован в полной мере из-за институциональных и инфраструктурных ограничений. Отсутствие унифицированных таможенных процедур, слабая координация между странами и недостаточный уровень цифровизации логистики создают значительные барьеры для транзита грузов. Эти проблемы требуют комплексного решения, включающего модернизацию инфраструктуры и внедрение современных технологий управления логистическими процессами.

Существует необходимость создания индустриально-логистических зон на границе Казахстана и Узбекистана. Эти зоны могут стать стратегическим инструментом для снижения транзакционных издержек и ускорения обработки грузов. Проектирование таких зон должно учитывать интеграцию с международными транспортными сетями, автоматизацию таможенных процедур и создание благоприятных условий для инвестиций, что будет способствовать развитию регионального сотрудничества.

На основании проведенного анализа сделан вывод, что устойчивое развитие трансграничного сотрудничества требует не только инфраструктурных инвестиций, но и глубинных институциональных реформ. Необходимо создание совместных регулирующих органов и правовая гармонизация, что позволит устранить административные барьеры и обеспечить эффективную координацию между странами. Только такой системный подход способен существенно повысить объемы транзитных перевозок и укрепить экономические позиции Казахстана и Узбекистана на международной арене.

AUTHOR CONTRIBUTIONS

Conceptualization and theory: GB, HH and AB; research design: GB, HH and AB; data collection: GB, AB and NZ; analysis and interpretation: GB, AB and NZ; writing draft preparation: GB, AB and NZ; supervision: GB and HH; correction of article: GB and HH; proofread and final approval of article: GB and NZ. All authors have read and agreed to the published version of the manuscript.

REFERENCES

- ADB. (2020). *Strengthening Cross-Border Community Collaboration in The CAREC Region: A Scoping Study*. Asian Development Bank. DOI: <http://dx.doi.org/10.22617/TCS200343-3>
- ADB. (2023). *Assessing Economic Corridor Development Potential Among Kazakhstan, Uzbekistan, and Tajikistan: A Prefeasibility Study of an International Center for Industrial Cooperation on the Border of Kazakhstan and Uzbekistan*. PricewaterhouseCoopers Pvt Ltd. <https://www.adb.org>
- Brunet-Jailly, E. (2022). Cross-border cooperation: A global overview. *Alternatives*, 47(1), 3-17. <https://doi.org/10.1177/03043754211073463>
- Beifert, A., & Prause, G. (2019). Integration opportunities of land-based Eurasian transport corridors: Rail Baltica and OBOR initiatives. Forthcoming.
- Beifert, A., Shcherbanin, Y., & Vinokurov, E. (2018). Trans-Eurasian land transport corridors: Assessment of prospects and barriers. Laxenburg, Austria: IASA, Eurasian Development Bank.
- Davis, D. F., & Friske, W. (2015). Improving cross-border logistics: The role of public-private partnerships. In *Developments in marketing science: Proceedings of the Academy of Marketing Science* (pp. 341). https://doi.org/10.1007/978-3-319-10951-0_129
- CIS Interstate Statistical Committee. (2024). CIS-Stat database. [cited October 20, 2024]. Available: <https://new.cisstat.org>
- EBRD. (2023). *Sustainable transport connections between Europe and Central Asia: Final report*. European Union.

- Gutiérrez, M., Sánchez-Atondo, A., García, L., Mungaray-Moctezuma, A., & Calderón, J. (2021). Understanding cross-border mobility in medium-small Mexico-U.S. binational regions: Mexicali-Imperial Valley case study. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 9, 100324. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100324>
- Havlíček, T., Jeřábek, M., & Dokoupil, J. (2018). Principles and influential factors of cross-border economic cooperation zones. In *Borders in Central Europe after the Schengen Agreement* (pp. 123-136). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-319-63016-8_6
- Hu, W., Fang, X., Ye, C., Hu, Z., & Li, C. (2024). Obstacles to geo-economic cooperation in the China-Myanmar Indian Ocean New Channel and its collaborative mechanisms. *Tropical Geography*, 44(7), 1161–1170. <https://doi.org/10.13284/j.cnki.rddl.20230811>
- Huang, X., Liu, Z., & Shen, X. (2023). The cooperation mode of cross-border e-commerce logistics supply chain based on blockchain. *Proceedings - 2023 International Conference on Industrial IoT, Big Data and Supply Chain (IIoTBDSC 2023)*, 300–305. <https://doi.org/10.1109/IIoTBDSC60298.2023.00060>
- Hurley, J., Morris, S., & Portelance, G. (2018). *Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective*. Center for Global Development.
- ITF. (2019). *Enhancing Connectivity and Freight in Central Asia: Case-Specific Policy Analysis*. International Transport Forum Policy Papers, No. 71, OECD Publishing, Paris <https://www.itf-oecd.org>
- Ji, M., Li, F., Xu, S., Zhuang, Y., Bair, T., Bilgaev, A., & Guo, K. (2023). Potential for economic transition and key directions of cross-border cooperation between Primorsky Krai (Russia) and Jilin (China). *Sustainability (Switzerland)*, 15(5), 4163. <https://doi.org/10.3390/su15054163>
- Kawachi, K., & Shibasaki, R. (2024). How do corridor development and border facilitation policies impact future container transport in inland South Asia? – A network simulation approach. *Asian Journal of Shipping and Logistics*, 40(1), 61–81. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2024.01.003>
- Khmeleva, G. A., Kurnikova, M. V., Nedelka, E., & Toth, B. I. (2022). Determinants of sustainable cross-border cooperation: A structural model for the Hungarian context using the PLS-SEM methodology. *Sustainability (Switzerland)*, 14(2), 0893. <https://doi.org/10.3390/su14020893>
- Medeiros, E. (2019). Cross-border transports and cross-border mobility in EU border regions. *Case Studies on Transport Policy*, 7(1), 1-12. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2018.11.001>
- Medeiros, E., Ferreira, R., Boijmans, P., Verschelde, N., Spisiak, R., Skonieczki, P., Dietachmair, J., Hurnaus, K., Ebster, M., Madsen, S., Ballaguy, R.-L., Volponi, E., Isinger, E., Voiry, P., Markl-Hummel, L., Harster, P., Sippel, L., Nolte, J., Maarfield, S., Lehnert, C., Perchel, A., Sodini, S., Mickova, B., & Berzi, M. (2021). Boosting cross-border regions through better cross-border transport services: The European case. *Case Studies on Transport Policy*, 9(1), 291-301. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2021.01.006>
- OECD. (2022). *Export Processing Zones: Past and Future Role in Trade and Development*. OECD Trade Policy Papers, No. 139. <https://doi.org/10.1787/18166873>
- Price Waterhouse Coopers. (2022). *Report on the Preliminary Feasibility Study for the Development of the Shymkent-Tashkent-Khujand Economic Corridor*. Asian Development Bank. (In Russ).
- Ramírez, M. G. (2018). *Institutionalisation of cross-border cooperation: The role of the Association of European Border Regions*. In T. Havlíček, M. Jeřábek, & J. Dokoupil (Eds.), *Borders in Central Europe after the Schengen Agreement* (pp. 123-136). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-319-63016-8_6
- Sorwar, G., Hoque, R., & Islam, S. (2021). Assessing cross-border e-commerce success: A cross-country analysis. In *E-business in the 21st century: Essential topics and studies* (2nd ed., pp. 335–363). https://doi.org/10.1142/9789811231841_0014
- UNCTAD. (2021). *Review of maritime transport 2021*. United Nations Conference on Trade and Development. <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2021>
- United Nations. (2021). UN Comtrade database. [cited October 20, 2024]. Available: <https://comtrade.un.org>
- World Bank. (2023). *Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030*. Washington, DC: World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/40626>
- Xiujun, X. (2019). Cross-border industrial parks. In *Routledge Handbook of the Belt and Road* (pp. 315–318). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429203039-58>
- Xie, F., Wang, Y., & Zhou, X. (2023). Research on the construction of cross-border logistics hub network of Western China along the Belt and Road. *Advances in Transdisciplinary Engineering*, 35, 140–148. <https://doi.org/10.3233/ATDE230039>
- Yang, X., Jiang, H., & Chen, W. (2023). Evolutionary game analysis of cross-border e-commerce logistics alliance subject considering supply chain disruption risk. *Sustainability (Switzerland)*, 15(23), Article 16350. <https://doi.org/10.3390/su152316350>
- Zhu, S., Jia, S., Sun, Q., & Meng, Q. (2023). An empirical study of China–Singapore International Land–Sea Trade Corridor: Analysis from supply and demand sides. *Transport Policy*, 135, 1–10. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.03.001>

Information about the authors

***Gulmira Bodaubayeva** – Cand. Sc. (Econ.), Associate Professor, University of International Business named after K. Sagadiyev, Almaty, Kazakhstan, email: g.bodaubayeva@gmail.com, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-5697-4283>

Hans Holzhacker – Chief Economist, the CAREC Institute, Urumqi, China, email: hans.holzhacker@carecinstitute.org, ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0001-3153-5476>

Anatoli Beifert – PhD, Associate Professor, Wismar University of Applied Sciences, Wismar, Germany, email: anatoli.beifert@hs-wismar.de, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-3227-4992>

Nurkhan Zhaken – PhD candidate, Al-Farabi Kazakh National University, Almaty, Kazakhstan, email: nurkhanzhaken02@gmail.com, ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0003-7690-0742>

Авторлар туралы мәліметтер

***Бодаубаева Г.А.** – э.ғ., қауымдастырылған профессор, К. Сағадиев атындағы Халықаралық Бизнес Университеті, Алматы, Қазақстан, email: g.bodaubayeva@gmail.com ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-5697-4283>

Хольцхакер Х. – бас экономист, Орталық Азия аймағындағы экономикалық ынтымақтастық институты, Урімші, Қытай, email: hans.holzhacker@carecinstitute.org, ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0001-3153-5476>

Бейферт А. – PhD, қауымдастырылған профессор, Висмар қолданбалы ғылымдар университеті, Висмар, Германия, email: anatoli.beifert@hs-wismar.de, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-3227-4992>

Жәкен Н. – PhD докторанты, әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті, Алматы, Қазақстан, email: nurkhanzhaken02@gmail.com, ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0003-7690-0742>

Сведения об авторах

***Бодаубаева Г.А.** – к.э.н., ассоциированный профессор, Университет Международного Бизнеса им. К. Сагадиева, Алматы, Казахстан, email: g.bodaubayeva@gmail.com ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-5697-4283>

Хольцхакер Х. – главный экономист, Институт ЦАРЭС, Урумчи, Китай, email: hans.holzhacker@carecinstitute.org, ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0001-3153-5476>

Бейферт А. – PhD, ассоциированный профессор, Университет прикладных наук Висмара, Висмар, Германия, email: anatoli.beifert@hs-wismar.de, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-3227-4992>

Жакен Н. – PhD докторант, Казахский национальный университет имени аль-Фараби, Алматы, Казахстан, email: nurkhanzhaken02@gmail.com, ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0003-7690-0742>