

Kazahstāna

Esošā situācija

2017. gada Kazahstānas ekonomika ir augusi par aptuveni 4%, tātad straujāk, kā iepriekšējos periodos (Комитет по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан. Социально-экономическое развитие Республики Казахстан, январь-декабрь 2017 года, Астана 2018).

Kazahstānas ekonomikas pieauguma tempi mainās. Ārējās tirdzniecības apgrozījums Kazahstānas 2018. gada septembrī sasniedza 68,183 mlrd. USD un, salīdzinot ar iepriekšējo periodu, lielāks par 21,9%, tai skaitā eksports -44,4641 mlrd USD (+28,4%), imports -23,7189 mlrd USD (+11,3%). Augošākie sektori ir bijuši kalnrūpniecība (+4,6%), lauksaimniecība (+3,1%), apstrādes industrija (+5,4%), transports un loģistika (+6,6%).

IKP Kazahstāna 2018. gadā septembrī sastāda 104,2%, salīdzinot ar iepriekšējo 2017.gada periodu (Комитет по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан. Социально-экономическое развитие Республики Казахстан, январь-октябрь 2018 года, Астана 2018).

2018.gadā valdība plāno budžeta deficīta samazināšanu līdz 1,1%, bet 2019.-2020.g. – līdz 1.0% (Комитет по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан).

Doing Business reitingā “Biznesa veicināšanas vieglums” Kazahstānu ierindo 28. vietā (2017.gadā - 36. vietā) (<http://russian.doingbusiness.org/rankings?region=europe-and-central-asia>).

Cenas indeksi dažādos sektoros nebūtiski pieaug, izmaiņas pret 2017.gada decembri sastāda no -0.1% līdz 7.6%.

Kopējais ārējais parāds pret Kazahstānas IKP ir lēšams 96,3%, kas nav augsts rādītājs starp attīstības valstīm (Национальный банк Казахстана, <http://nationalbank.kz/?docid=346&switch=russian>).

Kalnrūpniecībā vērojams peļņas pieaugums, neskatoties uz stagnāciju pasaules preču tirgos. Samazinoties cenām, eksporta pieprasījumu pēc izejvielām pieaug. 2016.gada janvārī-septembrī izejvielu biržas uzņēmumi (lielie, vidējie un mazie) kopā saņēma gandrīz 2 triljonus tenge tīrās peļņas, kas parāda atgūšanos pēc krituma pagājušajā gadā.

Kalnrūpniecība joprojām Kazahstānas ekonomikā ir pamata nozare (īpatsvars 37,5% no kopēja radītāja “Preču ražošana”⁴).

Ražošanas aktivitātes naftas pārstrādes sektorā, pieaug pieprasījums pēc gataviem produktiem, praktiski visu ražoto produkciju uzņēmumi uzreiz realizē. Pēc ražošanas krituma pagājušajā gadā naftas nozarei ir dots impulss. Kazahstānas ekonomiskā situācija uzlabojas, un mazie uzņēmumi palielina tīro peļņu. Saskaņā ar šī gada pirmā pusgada rezultātiem peļņa pirms nodokļu nomaksas mazajiem uzņēmumiem sasniedza 981,6 miljardus tenge. Tas ir par 29,6% vairāk nekā kopējā peļņa, kas nopelnīta nozarē iepriekšējā 2016. gada janvārī-jūnijā.

Kazahstānas nekustamā īpašuma attīstītāji palielina būvniecības tempus. Gada laikā būvuzdevumu skaits pieauga par 4%. Pieaug pasūtījumu skaits dzīvojamu ēku būvniecībai, kas ir par 25% vairāk, nekā iepriekšējā gadā. Aktivizējas ceļu būvniecības sektors, kurā pašlaik pietrūkst kvalitatīva darba spēka, un Kazahstānas

⁴ Структура ВВП, Комитет по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан, https://stat.gov.kz/faces/homePage?_adf.ctrl-state=13y038uie0_4.&_afzLoop=1971651887044872#%40%3F_afzLoop%3D1971651887044872%26_adf.ctrl-state%3D1b5118dvtz_30

kompānijas, kas piedalās konkursos ceļu būves sektorā, meklē partnerus EU, kas spēj kvalitatīvi izpildīt darbus.

Mājokļu būvniecības aktivitātes pieauguma virzītājs šogad ir valsts. 2017. gadā ires un mājokļu būvniecībai kredītā tiks piešķirti kopumā 36 miljardi tenge. 2017.gada laikā valsts programmas “Nurli Žol” ietvaros tika uzbūvēti 7,9 miljoni kvadrātmetri dzīvojamās platības, kas ir par 10,2% vairāk, nekā pērn.

Kazahstānas kravu pārvadājumu tirgus analīze apstiprina, ka vislielākais izaugsmes potenciāls ir Kazahstānas konteineru tranzīta tirgum. Kazahstāna aizņem 0,2 procentus no Ķīnas - ES tranzīta tirgus.

2017.gada 10 mēnešos pārvadāto konteineru skaits tranzītā caur Kazahstānas teritoriju sasniedza aptuveni 270 000 TEU, kas ir par 40% vairāk, nekā tajā pašā periodā 2016. gadā. Tādējādi virzienā Ķīna / Āzija-Eiropa-Ķīna / Āzija, bija 147 000 TEU, kas ir 1,5 reizes vairāk, nekā tajā pašā periodā 2016. gadā. Ķīnas un Centrālās Āzijas un Ķīnas virzienā bija 89 000 TEU, kas ir par 31% vairāk, nekā tajā pašā periodā pagājušajā gadā.

Plānotais tranzīta apjoms caur Kazahstānu 2018. gadā pārsniedz 500 000 TEU, tai skaitā Ķīnas virzienā - ES valstis - Ķīna, Ķīna - Turkmenistāna / Persijas līča valstis, Ķīna - Turcija / Kaukāzs - Ķīna, un Ķīna - Krievija / Baltijas valstis - Centrālās Āzijas valstis - Ķīna. (Avots: <https://astanatimes.com/2017/12/kazakhstan-temir-zholy-more-comfort-better-safety-bigger-opportunities-in-light-of-silk-roads-reincarnation/>). Kazahstānas mērķis ir piesaistīt 15 miljonus tonnu kravu līdz 2020. gadam – tas veido 8% no pasaules kuģniecības kravu apgrozījuma apjoma. Tad ienākumi valsts budžetā no tranzīta sfēras palielināšoties no 1 miljarda līdz 2,8 miljardiem dolāru.

Sakarā ar pieaugošo tenge kursa nepastāvību, kas ir saistīta ar tirgus dalībnieku spekulācijām, Kazahstānas Valsts banka ir nolēmusi no 2015.g. 16. septembra rīkot ārvalstu valūtas intervenci, lai stabilizētu situāciju vietējā valūtas tirgū.

Pašlaik Nacionālā Banka Tenge/Euro kurss diezgan precīzi seko Brent markas naftas cenas svārstībām un sastāda 418-430 Tenge/Euro. Papildus faktors – ASV dolāra kursa svārstības pret Eiro un inflācijas procesi.

Pārāk liela valsts loma un dalība finanšu sektorā negatīvi ietekmējusi tās attīstību. Konkrētāk - valsts finanšu līdzekļu sadalījums bankām, neņemot vērā tirgus principus, un valsts subsīdijas procentu likme samazina finanšu institūciju motivāciju uzlabot savu darbību.

No citas puses, valsts finansētie kredīti ar likmēm, kas ir daudz zemākas par tirgus likmēm, arī nemotivē debitorus.

Šāda valdības darbība finanšu tirgū ir viena no galvenajām problēmām, kas kavē finanšu nozares attīstību.

Tagad valdība piešķir līdzekļus konkrētām ekonomikas nozarēm, it īpaši rūpniecības nozaru atbalstam.

Banku sektora galvenās cerības ir saistītas ar kreditēšanas aktivitātes pieaugumu un procentu likmju samazināšanu. Saskaņā ar Nacionālās bankas RK datiem, no 2018. gada 1. janvāra vidējā svērtā procentu likme privātpersonu piesaistītajiem noguldījumiem bija 10, 5% gadā tenge valūtā un 2,1% gadā ārvalstu valūtā (10,3% un 2,1% mēnesī iepriekš). Biznesa prognozes par procentu likmēm ir formulētas, kā 6-7% ilgtermiņa investīcijas kredītiem un īstermiņa aizdevumiem apgrozāmā kapitāla - 10-12% gadā līmenī. Tajā pašā laikā eksperti atzīt, ka pašlaik valsts subsīdiju programmas ir vienīgais līdzeklis, kas padara kredītresursus pieejamus. Acīmredzot, ir saprotams, ka Nacionālajai bankai, vai nu agresīvi

jāsamazina bāzes likme, vai arī subsidētu procentu likmes banku un valdības aizdevumiem.

Procentu likmju subsīdiju atcelšana ir solis, kam valdībai sekot nav viegli. Ja pašreizējā līmeņa bāzes likmei pievieno Bankas kredīta likmi, var nebūt pietiekami daudz aizņēmēju, jo tikai neliels skaits no tiem ir rentabli.

15. janvārī National Bank of Kazahstānas paziņoja par manāmi samazinājumu bāzes procentu NLRK likmi līdz 9,75% ar koridoru +/- 1%.

Regulators norāda, ka lēmums samazināt bāzes likmi sakarā ar zemāku faktisko inflāciju 2017.gada beigās, salīdzinot ar mērķa trajektoriju, novērtējumiem par turpmāku inflācijas palēnināšanos, joprojām vājo iekšzemes pieprasījuma uzlabošanu, kā arī labvēlīgas tendences ārējos tirgos. Bāzes likmes samazināšana ar pārvades mehānismu ietekmē visas procentu likmes, tostarp atlīdzību par iedzīvotāju noguldījumiem. Šī samazināšanās ir novedusi pie krituma ienesīguma naudas tirgū valstī pie apakšējās robežas bāzes likmi (SWAP 8,70%, Tonia 8,75%). Sagaidāms, ka novērotā iepriekš lēnā procentu likmes par noguldījumiem samazināšanas dinamika nedaudz pātrināsies pirmajā ceturksnī, un vēl dinamika būs atkarīga no apstākļiem vadītspēja regulators DCT un politikas konkrētiem finanšu iestādēm. AFC intervēja eksperti ir konservatīvs - lielākā daļa dalībnieku negaida izmaiņas bāzes likmes martā.

Tirdzniecības apgrozījums starp Latviju un Kazahstānu 2018.gada janvārī-septembrī sastāda 45672,3 TUSD, t.s. eksports 27065,0 TUSD (-32%), bet imports 18607,8 TUSD, kas ir lielāks par 0,5%, salīdzinot ar 2017. gada septembri.

Tirdzniecības apgrozījums starp Latviju un Kazahstānu 2017.gada sastāda 98231,0 TUSD, t.s. eksports 74436,4 TUSD, bet imports 23794,7 TUSD (Комитет по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан. Основные показатели внешней торговли Республики Казахстан.)

No 2017. gada 1. janvāra Kazahstānā stājas spēkā vairākas svarīgas izmaiņas nodokļu likumdošanā.

Prioritārie ekonomikas sektori Kazahstānā, saskaņā ar “Kazakhstan-2050” attīstības programmu:

- Metalurģiskais komplekss;
- Naftas pārstrāde (naftas pārstrāde un naftas ķīmija);
- Pārtikas ražošana;
- Ķīmiskā industrija (agroķīmija, industriālā ķīmija);
- Industrija (auto transportlīdzekļi, elektroierīces, lauksaimniecības tehnikas ražošana, dzelzceļu tehnikas ražošana, kalnrūpniecības iekārtas, naftas ražošanas uz gāzes iekārtas);
- Celtniecības materiāli;
- Loģistikas un transportēšanas sektors.

Pārstāvniecība saskata Latvijas uzņēmējiem iespējas sekojošos sektoros – aerokosmiskās tehnoloģijas, izglītība, pārtika, metālapstrāde un mašīnbūve, transports un loģistika, un investīcijas.

Potenciālās iespējas sektoros

Izglītības sektors

Saskaņā ar Kazahstānas Izglītības ministrijas datiem un saskaņā ar starptautiskiem līgumiem studentu apmaiņa notiek arī ar Latviju (6 vietas) (https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/45-tyisyach-kazahstanskih-studentov-

obuchayutsya-rubejom-259529/-). Pēc Latvijas Izglītības ministrijas datiem Kazahstānas studentu skaits Latvijas universitātēs kopā ir 306 (http://izm.gov.lv/images/izglitiba_augst/Parskats-par-Latvijas-augstako-izglitibu-2017gada.pdf). Studentu skaits, kuri studē dažādās apmaiņas programmās ārzemēs (ārpus Kazahstānas), ir 45 000. Arī šeit pastāv lielas iespējas Latvijas izglītības iestādēm sagatavot nišas speciālistus, kā arī strādāt pie pieprasītām izglītības programmām, jo izglītības cena Latvijā ir zemāka, kā Rietumeiropā.

Zinātniski-tehniskās izpētes

2015.gada beigās parādījās pieprasījums par sadarbību no aerokosmiskās nozarēs strādājošajām kompānijām. Pašlaik notiek aktīvas pārrunas starp Latvijas un Kazahstānas kompānijām, kuras pēta filiāles, kopuzņēmuma vai citas juridiskas formas Latvijas teritorijā nodibināšanas iespējas. Aerokosmiskās tehnoloģijas Kazahstānā ir tradicionāli attīstītas, t.sk. Kazahstānas kompānijas sadarbojas ar Eiropas kompānijām (Airbus aerospace and defence, citi) un turpina aktīvi meklēt sadarbības iespējas Eiropā. Pēc 2016. gada Latvijas-Kazahstānas Starpvaldības komisijas sēdes Astanā turpinās Latvijas Universitātes sadarbība ar Kazahstānas zinātniski-pētnieciskajiem institūcijām kodolfizikas jomā, studentu un doktorantu apmaiņas jomā un kopējo pētniecisko darbu veikšanā. Ir panākta vienošanās par Latvijas-Kazahstānas nodoma protokola sagatavošanu par sadarbību aerokosmiskajā sektorā (parakstīšana plānota 2018. gadā, Protokols atrodas saskaņošanas stadijā Kazahstānas Aizsardzības un aerokosmiskās industrijas ministrijas Aerokosmiskā komitējā; Latvijas Republikas Izglītības un zinātnes ministrija Protokolu ir saskaņojusi).

Pārtika

Pieprasījums pēc piena un gaļas produktiem (vistas gaļa) pārsniedz Kazahstānas ražotāju piedāvājumu. Tomēr jāņem vērā fakts, ka Kazahstānas tirgū dominē lēta Krievijas un Kazahstānas produkcija, kas ievērojami palielina konkurences līmeni, sevišķi, ņemot vērā transporta izdevumus. Tātad piedāvātajam produktam jābūt atšķirīgam no jau esošajiem tirgū. Pārtikas produkcijas pieprasījumā uzsvars ir uz zivju produkciju, konservētajiem dārzeņiem, sieriem, vīnu. Kazahstānā 2016. gadā ir izveidotas vismaz 3 lielas kompānijas, kas varētu kļūt par Latvijas pārtikas un tekstila produkcijas iepircējiem. EXIM Big Deals konferences laikā Almati, 28-30.11.2017. un Astanā (2018.gada 28.-29.07.) Kazahstānas tirdzniecības ķēdes pauda interesi par sadarbību ar Latvijas pārtikas ražotājiem.

Metālapstrāde un mašīnbūve

Vērojama tendence nolietoto pamatlīdzekļu aizvietošanā. Ir pieprasījums pēc rūdas transportēšanas no karjerām (transportieri) sistēmām un līdzīgām beramkravas apstrādes sistēmām. Viena no perspektīvajiem pozīcijām ir kuģu būvniecība. Ir pieprasījums dažāda rakstura mini-rūpnīcu piegādei.

Transporta joma

Saskaņā ar stratēģiju "Kazahstāna-2050" Kazahstānas valdība pozicionē valsti, kā tranzīta valsti no Centrālās Āzijas un Kazahstānas uz austrumiem. Kazahstāna turpina investēt tranzīta ceļu attīstībā, loģistikas centru veidošanā un ostas terminālu būvniecība. Kazahstāna attīsta 3 galvenos tranzīta maršrutus: 1) Ķīna - Eiropa- Ķīna, kurā pašlaik notiek lielāka daļa no pārvadājumiem Eiropas virzienā (kopš koridora attīstības konteineru pārvadājumi pieauga 100 reizes); 2) Irānas virziens, kuru veicina izbūvētais Kazahstāna-Turkmenistāna-Irāna dzelzceļš; un 3) Transkaspijas koridors, kura attīstībai 2016.gadā bija pievērsta vislielākā Kazahstānas uzmanība. Ir izveidota koridora valstu sadarbības platforma (Kazahstāna, Azerbaidžāna, Gruzija, Turcija, Ķīna, vēlāk pievienojās arī Ukraina, Polija un Moldova), kas kopš 2016.g. 1.jūlija

piedāvā labvēlīgus tranzīta tarifus. Šajā sakarā veidojas lieli loģistikas centri (Horgos, DAMU Logistics, citi) ar mūsdienīgi iekārtotu infrastruktūru. Horgos vadības pārstāvji aktīvi interesējas par sadarbības iespējām ar partneriem no Latvijas.

Saskaņā ar oficiālo statistiku, Ķīnas apjomi palielinājušies no 1,4 tūkst. TEU 2011. gadā līdz gandrīz 319 tūkstošiem TEU 2017. gadā. Pieaugumu veido arī eksportētāji no Japānas, Dienvidkorejas un Taivānas, kas ved ar kuģiem savas preces uz Ķīnu, bet no turienes tālāk pa dzelzceļu uz Eiropu. Eksperti atzīmēja, ka svarīgu lomu spēlē Ķīnas subsīdijas dzelzceļa pārvadājumu attīstībai, un pēc viņa informācijas, Ķīna neplāno šīs subsīdijas atcelt, uzsverot “Viena josta viens ceļš” svarīgumu. Pēc ekspertu domām, lai nodrošinātu darbību rentabilitāti, likme viena konteīnera pārvadāšanai maršrutā Ķīna – Eiropa ir apmēram \$ 10 tūkstoši, bet subsīdijas ļauj operatoriem piedāvāt konkurētspējīgu likmi no 3000 \$ līdz 6000 \$ par vienu konteīneru. Tomēr paredzami zināmi ierobežojumi - Ķīnas varas iestādes plāno uzlabot dzelzceļa transporta efektivitāti un koncentrēties uz tiem maršrutiem, kur ir pietiekams pieprasījums. Pēc DSV China informācijas, nākamajā gadā tiks subsidēti tikai pilnā apjomā noslogoti vilcieni (<http://infranews.ru/logistika/containeri/53135-maersk-nameren-udvoit-obemy-zhd-perevozok-na-marshrute-aziya-evropa/>).

Sagatavojis LIAA pārstāvniecības Kazahstānā vadītājs V.Samoiļenko