



Студенттер мен жас ғалымдардың
«ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ БІЛІМ - 2018»
XIII Халықаралық ғылыми конференциясы

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ

XIII Международная научная конференция
студентов и молодых ученых
«НАУКА И ОБРАЗОВАНИЕ - 2018»

The XIII International Scientific Conference
for Students and Young Scientists
«SCIENCE AND EDUCATION - 2018»



12th April 2018, Astana

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ**

**Студенттер мен жас ғалымдардың
«Ғылым және білім - 2018»
атты XIII Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
XIII Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«Наука и образование - 2018»**

**PROCEEDINGS
of the XIII International Scientific Conference
for students and young scholars
«Science and education - 2018»**

2018 жыл 12 сәуір

Астана

УДК 378

ББК 74.58

Ғ 96

Ғ 96

«Ғылым және білім – 2018» атты студенттер мен жас ғалымдардың XIII Халықаралық ғылыми конференциясы = XIII Международная научная конференция студентов и молодых ученых «Наука и образование - 2018» = The XIII International Scientific Conference for students and young scholars «Science and education - 2018». – Астана: <http://www.enu.kz/ru/nauka/nauka-i-obrazovanie/>, 2018. – 7513 стр. (қазақша, орысша, ағылшынша).

ISBN 978-9965-31-997-6

Жинаққа студенттердің, магистранттардың, докторанттардың және жас ғалымдардың жаратылыстану-техникалық және гуманитарлық ғылымдардың өзекті мәселелері бойынша баяндамалары енгізілген.

The proceedings are the papers of students, undergraduates, doctoral students and young researchers on topical issues of natural and technical sciences and humanities.

В сборник вошли доклады студентов, магистрантов, докторантов и молодых ученых по актуальным вопросам естественно-технических и гуманитарных наук.

УДК 378

ББК 74.58

ISBN 978-9965-31-997-6

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2018

**ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКИХ СТРАН СВЯЗЬ С
ЕВРОПЕЙСКИМ СОЮЗОМ****Гаухар Алмас**

Almas.G@gmail.com

магистрант Южно - Казахстанского инновационного университета

Ибраева А.Е.

Aigerimibrayeva7@gmail.com

Ph.D, старший преподаватель, Евразийский национальный университет имени Л.Н.
Гумилева, Астана.

В силу своего уникального географического положения Центральная Азия способна соединить не только условные Восток – Запад и Север – Юг, но и превратиться в один из важнейших узлов мировой торговли. Для дальнейшего развития транспортно-транзитного потенциала региона есть все необходимые предпосылки. Все государства интегрируются в международные геоэкономические структуры, решать общие для них экономические и торговые проблемы, развивать всестороннее сотрудничество. В недалеком будущем с возрождением Великого Шелкового пути, страны региона могут в полной мере использовать свое географическое положение и превратятся транзитную артерию между двумя экономическими полюсами – ЕС и КНР. В статье рассматривается потенциал стран Центральной Азии, которая соединяет Китай с Европой. А также проблемы, которые мешают инфраструктурному преобразованию.

В настоящее время на морские маршруты приходится большая часть международной торговли. Страны с прямым выходом к открытому морю имеют преимущественное расположение в плане преодоления меньшего количества препятствий и ограничений на границе и в целом более высокий процент ВВП по сравнению с сухопутными странами. Ситуация с сухопутными странами существенно отличается. Несмотря на технологические усовершенствования транспортировки, сухопутные страны продолжают сталкиваться со структурными проблемами при выходе на мировые рынки. [1, с. 31]

Поскольку у них нет береговой линии и, соответственно, выхода в открытое море, без эффективных транспортных коридоров их международная торговля не может быть конкурентоспособной, что непосредственно связано с проблемой транзита. [2, с. 201-235]

Таким образом, эффективный транзит является жизненно важным для сухопутных стран, заинтересованных в экономическом развитии. Тридцать семь стран мира являются сухопутными государствами, не имеющими выхода к морю. Три страны из тридцати семи – Азербайджан, Казахстан и Туркменистан, находятся на побережье Каспийского моря – закрытого водоема. Для трех других центрально-азиатских государств – Узбекистана, Таджикистана и Кыргызстана Каспийский коридор – наиболее короткий для выхода к открытому морю. Фактически расстояние от прикаспийских и центрально-азиатских сухопутных государств до ближайших морских портов является одним из самых больших в мире, варьирующееся от 870 км для Азербайджана и до 2950 км для Узбекистана [3, с. 30].

В то же время в Центральной Азии заложен громадный потенциал как транзитного региона, соединяющего Европу с Китаем и другими азиатскими странами, а именно предоставление транспортных услуг по транзиту грузов по направлению Запад-Восток и Север-Юг.

Страны ЕС заинтересованы в расширении торгово-экономического сотрудничества со странами ЦА. Данное взаимодействие осуществляется в рамках программы Транспортного коридора «Европа— Кавказ—Азия» (TransportCorridorEurope–Caucasus–Asia», сокращенно, TRACEKA [4].

Основной задачей TRACEKA помимо соединения торговыми путями ЕС и Китая является углубление экономического и регионального сотрудничества стран,

присоединившихся к проекту, а также уменьшение транспортной зависимости бывших республик СССР от России[5].

Проект включает в себя следующие направления: станция Достык-Ташкент-Ашхабад-Туркменбашы-Баку-Тбилиси-Поти, далее через паромные переправы в Одессу, Варну, Констанцу, Стамбул. Предполагаемая пропускная способность международного транспортного коридора (МТК)- до 40 млн.тонн в го [6, с. 82].

С самого начала в формулировке программы фигурировала политическая, а не экономическая цель «поддержания политической и экономической независимости СНГ путем обеспечения возможности доступа европейские и мировые рынки через новые транспортные маршруты. Для проведения организационных и исследовательских работ по 23-м проектам, условно разделенным на четыре сектора — торговый, морской, железнодорожный и автодорожный, ЕС выделил свыше 30 млн экю. Позднее возник дополнительный проект «Виртуальный шелковый путь» [7, с. 132].

При анализе статей на данную тему, можно предположить, что ЕС преследовал политические цели, оторвать именно центрально-азиатские страны от российского влияния, но позже, когда эта программа вызвала интерес все больше стран мира, как Китай, Япония и балканско-черноморские страны, ЕС перенаправил свои интересы в экономическое русло. Трансокеанские маршруты имеют несколько важных конкурентных преимуществ, таких как низкая стоимость доставки и высокие стандарты предлагаемых услуг. Однако данный вид транспорта имеет один недостаток-скорость доставки в два-три раза уступает сухопутным маршрутам. В этой связи использование транспортных коридоров Казахстана может быть особенно актуально для грузов, требующих более оперативной доставки. На некоторых маршрутах, автомобильный транспорт является конкурентоспособным для некоторых грузов. Именно поэтому строительство автодорожного трансконтинентального коридора «Западная Европа-Западный Китай» становится особенно актуальным. Реализация данного проекта позволит сократить время транспортировки грузов по сравнению с ныне существующими альтернативными коридорами. По данным экспертов, подобная оптимизация повлияет на увеличение грузоперевозок в 2,5 раза к 2020г. а среднегодовой суммарный экономический эффект составит 33,9млрд тенге [8].

Однако в настоящее время существуют ряд барьеров, препятствующих реализации транзитного потенциала Казахстана. Во-первых, следует отметить наличие неэффективных разрешительных систем обработки грузов и сопроводительной документации. Во-вторых, к одной из главных проблем транзитных перевозок Казахстана можно отнести низкий уровень технического состояния транспортной инфраструктуры.(К примеру, уровень физического износа объектов инфраструктуры железнодорожных путей и подвижного состава составляет порядка 60%, при том, что норматив не должен превышать 40% .) Вместе с тем транзитные перевозки по ж/д сдерживаются также наличием высокой доли однопутных магистральных участков -65%, которые в сравнении с двухпутными участками значительно менее эффективны. Проблема износа транспортной инфраструктуры также касается и автомобильных дорог. По данным Министерства транспорта и коммуникаций РК, количество дорог хорошего качества в Казахстане составляет 16% от их общего числа, количество удовлетворительных дорог-49%, неудовлетворительных – 35% [9].

Плохое качество дорог служит одной из причин расхода ГСМ, частых дорожно-транспортных происшествий, а также низких скоростей при доставке грузов. Все это значительно влияет как на сроки доставки, так и на стоимость использования транзитных коридоров Казахстана. В-третьих, ощущается недостаток качественной приграничной инфраструктуры (терминалов, мощных перегрузочных комплексов, мотелей и т.д.), которая потенциально может приносить высокие доходы и сделать транзитные коридоры более привлекательными для иностранных перевозчиков [10].

Торговля в регионе затруднена не только из-за плохих автомобильных дорог и ограниченного количества железнодорожных путей, но и длительных задержек в пограничных пунктах пропуска и других препятствий движению грузов. ЦАРЭС сыграл

важную роль в привлечении внимания к этим общим препятствиям, однако пересечение границ по-прежнему требует много времени. Еще одним свидетельством высоких издержек международной торговли в Центральной Азии является низкий рейтинг стран по показателям качества предпринимательской среды. В рейтинге Всемирного банка “Doing Business 2014” страны Центральной Азии занимают самые нижние места в категории “Международная торговля”: Кыргызская Республика находится на 182-м месте, Казахстан – 186-м, Таджикистан – 188-м, а Узбекистан – 189-м среди 189 стран (Туркменистан в этом рейтинге отсутствует). В общем рейтинге качества предпринимательской среды (Ease of Doing Business) все четыре страны занимают гораздо более высокие позиции (Казахстан занимает 50-ю строку, Кыргызская Республика – 68-ю, Таджикистан – 143-ю, а Узбекистан – 146-ю), что означает, что проблемы именно в пересечении границ [11].

По инициативе Президента Н.А. Назарбаева в Казахстане идет реализация проекта «Новый Шелковый путь» с привлечением иностранных инвесторов. Республика не просто заинтересована в развитии транспортно-логистической инфраструктуры, но, самое главное, в создании возможности для стран Европы и Азии для эффективной торговли и обмена через данный маршрут. В этой ситуации Казахстан, развивая терминалы Достык, Хоргос и Актау и планируя приобретение терминалов в Черном и Балтийском морях, располагает развитой сетью всех видов транспорта, включая собственный терминал в порту Ляньюньган (КНР). В месте с тем занимает активную позицию по дальнейшей интеграции в коридор ТРАСЕКА. Действительно, с европейской точки зрения, роль Казахстана выделяется с точки зрения транспортного потенциала. Конечно, Казахстан не единственная страна, которая играет решающую роль в развитии транспортной инфраструктуры. Узбекистан также является важным, граничащий с каждой страной Центральной Азии, включая Афганистан. А для будущих связей между Европой и Южной Азией, Туркменистан также имеет свое место в интересах Европейского Союза. Тем не менее, как считают европейские лидеры, по торговым и транспортным условиям Казахстан занимает уникальное положение. Во-первых, в силу географии, Казахстан, между Китаем и Каспийским морем будет играть доминирующую роль в любых наземных связях между Европой и Китаем. Во-вторых, Казахстан считается единственной центрально-азиатской страной, которая пошла дальше всех в плане углубления институционального сотрудничества с ЕС, о чем свидетельствует подписание усиленного соглашения о партнерстве и сотрудничестве между ЕС и Казахстаном в 2015 году. В-третьих, в региональном контексте Казахстан предлагает улучшение бизнес-среды, имеющей важнейшее значение для установления торгового хаба: по ведению бизнеса в 2016 г. согласно рейтинга Всемирного банка Казахстан обошел 12 позиций с 53-го в прошлом году до 41-го [12, с. 41-42].

Транспортно-транзитный потенциал Центральной Азии объективно становится одним из основных инструментов нынешнего геополитического противостояния в регионе. Значение этого фактора усиливается с учетом существенного роста торговли между Европой и Азией, который, по некоторым прогнозам, к 2020 году достигнет 1 трлн. долл. [13].

В свою очередь, центрально-азиатские государства прикладывают собственные усилия для развития транспортной инфраструктуры. В настоящее время в каждой из пяти республик региона приняты государственные программы, направленные на развитие транспортного сектора, что должно открыть им доступ к международным торговым путям. Вместе с тем реализации тех или иных планов может препятствовать целый комплекс внутренних и внешних факторов. С одной стороны, отсутствует необходимая инфраструктура, с другой – обостряются противоречия между внешними силами. В силу своего уникального географического положения Центральная Азия способна соединить не только условные Восток – Запад и Север – Юг, но и превратиться в один из важнейших узлов мировой торговли. Для дальнейшего развития транспортно-транзитного потенциала региона есть все необходимые предпосылки. Государства стремятся интегрироваться в международные геоэкономические структуры, решать общие для них экономические и торговые проблемы, сохранять стабильность и развивать всестороннее сотрудничество. В случае реализации

проектов, связанных с возрождением Великого Шелкового пути, центрально-азиатские республики могут в полной мере использовать свое географическое положение и превратиться в важную транзитную артерию между двумя экономическими гигантами – ЕС и КНР. Одним из главных вопросов, стоящих сегодня перед местными экономиками, является формирование условий для перевозки товаров через их территорию. Прежде всего, речь идет о модернизации транспортных инфраструктурных систем и создании логистических услуг таким образом, чтобы скорость сухопутных перевозок товаров и снижение расходов позволили конкурировать с морским транспортом. Это особенно важно с учетом того, что по прогнозам к 2020 г. 10% всех грузов между Азией и Европой будут перевозиться по автомобильным и железным дорогам. В настоящее время данный показатель равняется 1–2% [14, с. 37].

Таким образом, странам удастся диверсифицировать источники государственных доходов, создать новые отрасли экономики и снизить зависимость от экспорта сырья. Чтобы добиться долгосрочных постоянных перевозок товаров через центрально-азиатские территории, нужно модернизировать транспортные инфраструктурные системы и создать скоростные сухопутные логистические услуги, чтобы конкурировать с морским транспортом. В целом, как показывает исследование в транспортной сфере, есть немало разных важных игроков, которые заинтересованы в потенциале ЦАР. ЕС внедрил достаточно инвестиций в эту сферу, однако он недостаточно активен. Однако в долгосрочной перспективе, в связи инициативой Китая «Шелковый путь», его деятельность здесь будет возрастать.

Список использованных источников:

1. Михаэль Файе, 2004. Проблемы, с которыми сталкиваются сухопутные развивающиеся страны. Журнал по развитию человека. Том 5. No. 1, март 2004, <http://dspace.cigilibrary.org/jspui/bitstream/123456789/17540/1/The%20Challenges%20Facing%20Landlocked%20Developing%20Countries.pdf?>
2. Кишор Упрети, 2003. От Барселоны до Монтего-Бей и далее. <http://law.nus.edu.sg/sybil/downloads/articles/SJICL-2003-1/SJICL-2003-201.pdf>.
3. Сюзанна Леёф и Рауль Янсенс (июнь-июль 2007). Транспорт, транзит и соглашения, облегчающие торговые ограничения в сухопутных государствах. Журнал ОБСЕ, <http://www.osce.org/secretariat/25780>.
4. www.traseca-org.org
5. Международный коридор ТРАСЕКА// <http://www.logistika.uz/atlas/2417/124>
6. Герман Новосельский Транспортная интеграция в Центральной Азии, Казахстан в глобальных процессах, 2014.- №4.-с.12-22
7. А. Казанцев Политика стран Запада в Центральной Азии: ключевые характеристики, дилеммы и противоречия, МГИМО(У) МИД России; 2009. С.166
8. Трансконтинентальный коридор «Западная Европа-Западный Китай»- новый путь в европу: от мечты к реальности. <http://www.europe-china.kz>
9. Выступление вице-министра транспорта и коммуникации РК Романа Скляра <http://www.inform.kz>
10. Asian Development Bank (ADB). 2006. Central Asia: Increasing Gains from Trade through Regional Cooperation in Trade Policy, Transport and Customs Transit. Manila: ADB.
11. Doing Business. <http://www.doingbusiness.org/>
12. S. Frederick Starr Svante E. Cornell Nicklas Norling, The EU, Central Asia, and the Development of Continental Transport and Trade, SILK ROAD PAPER, 2015.
13. China-Europe strategic plan «unprecedented»: Premier Li// <http://english.cntv.cn/20131121/105037.shtml>.
14. Якопо Пэпе. Новая геополитика Евразийских железных дорог// Казахстан в глобальных процессах, 2013. № 3, с.16-24