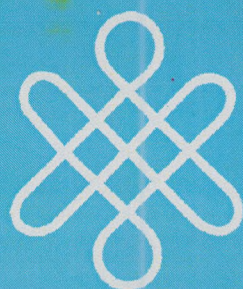


EUROPEAN COMMUNITY

Economy
Policy
Culture



4 (116), 2021

Экономика
Политика
Культура

ЕВРОПЕЙСКОЕ СООБЩЕСТВО

ISSN 1998-3986

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Ежеквартальный научно-теоретический журнал «Евразийское сообщество: экономика, политика, культура» и ежемечасный информационно-аналитический журнал «Саясат-Policy»

- журнал «Саясат-Policy» издается с 1995 г. и имеет импакт-фактор за 2012 г., равный 0,011;
- журнал «Евразийское сообщество: экономика, политика, культура» издается с 1997 г. и имеет импакт-фактор за 2012 г., равный 0,008;
- оба издания имеют межконтинентальную регистрацию ISSN (Париж);
- распространяются на территории Казахстана, стран СНГ и дальнего зарубежья;
- публикуют статьи на 3 языках: казахском, русском и английском в рамках рубрик:
«Экономика», «Философия», «История», «Социология», «Логика» и «Культурология»;
- осуществляется подписка через:

АО «Казпочта»,
ТОО Агентство «Евразия-Пресс»,
ТОО «Эврика-Пресс»,
ТОО «Nomad Press»

Подписной индекс журнала
«Саясат-Policy» – 75861

Подписной индекс журнала
«Евразийское сообщество:

экономика, политика, культура» – 75760

кроме статей, публикуем материалы конференций и других мероприятий,
а также размещаем рекламу.
По вопросам размещения статей, рекламы и
Ваших поздравлений
Вы можете звонить по телефонам:

+ 7 777 40000 33
+ 7 777 255 22 44
+ 7 707 418 64 14

ainagul_zuanova@mail.ru

Подписной индекс 75760
Собственник:
ИП Ертурин Кульбаршин
Адрес редакции:
050000, г. Алматы,
мкр. «Мирас»,
д. 157, кв. 303.
Тел.: + 7 777 400-00-33
Формат 60x90 1/8
Печать офсетная
Тираж 1000 экз.
Подписано в печать
20.12.2021 г.
Отпечатано в типографии
«Фаризапринт»
050036, г. Алматы, ул. Жанлысова, 61а

EURASIAN COMMUNITY

Economy
Policy
Culture



ЕВРАЗИЙСКОЕ СООБЩЕСТВО

Экономика
Политика
Культура

4 (116), 2021

**Редакционный совет журнала
"Евразийское сообщество:
экономика, политика, культура"**

Главный редактор
Бакшилов Б.Б.

Адилов Ж. М.

Арын Е. М.

Ахметов С. Н.

Бакшилов Т. К.

Есболов Т. И.

Жиенбаева Н. Б.

Калтабаев Н. Б.

Кушербаев К. Е.

Лавриненко Ю. И.

Павлов А. С.

Рахметова Р. У.

Матауова А. С.

Жумаев Ж.

Досмуханбетова Р. С.

Калиев И. А.

Дизайнер
Ауанова А.Е.

ЭКОНОМИКА

- Губайдуллина М.Ш., Ван Чжиминь
STATUS QUO И ПЕРСПЕКТИВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА
В «ЭКОНОМИЧЕСКОМ КОРИДОРЕ КИТАЙ-МОНГОЛИЯ-РОССИЯ» 4
- Малтабаев А.А., Сарыбаев М.С.
ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И СИСТЕМЫ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ
АЗИИ И КАЗАХСТАНА И СТРАН 12
- Глебова К., Губайдуллина М.Ш.
ЗАПАД - ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ И ТРАНСПОРТНЫЕ
МАРШРУТЫ ЕВРОПА: ЕВРОПЕЙСКИЕ СМН 19
- Christopher Hor
FINANCIAL STATEMENTS AS A SIGNIFICANT SOURCE
OF INFORMATION FOR OPERATIONAL ANALYSIS 26
- Akbari Farshid
PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF LOGISTICS FROM
CENTRAL ASIA TO THE MIDDLE EAST 29

STATUS QUO И ПЕРСПЕКТИВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА В «ЭКОНОМИЧЕСКОМ КОРИДОРЕ КИТАЙ-МОНГОЛИЯ-РОССИЯ»

Губайдуллина М.Ш.¹,

профессор факультета международных отношений КазНУ им. аль-Фараби

Ван Чжунминь,²

магистрант специальности «Международные отношения»

Аннотация.

Эта статья основана на построении экономического коридора Китай-Монголия-Россия, содействии региональному торговому сотрудничеству в приграничных районах трех стран, полном использовании возможностей для пополнения взаимной торговли между Китаем, Монголией и Россией и дальнейшем поощрении многосторонних инвестиций.

Планируется проанализировано влияние торговли на региональную экономическую интеграцию в Северо-Восточной Азии. В связи с этим глобальный евразийский проект Китая, используя свои географические преимущества, играет роль координатора и организатора сотрудничества. **Ключевые слова:** экономика, Шелковый путь, международный рынок, торговый-экономические отношения

Введение

В 2019 г. международная социальная-экономическая ситуация претерпела глубокие изменения вследствие распространения пандемии Covid-19. Экономическая ситуация во всех странах мира по-прежнему нестабильна, экономический рост заметно замедлился, ставятся задачи возвращения к исходной докризисной точки оптимистического роста, так

голия-Россия» направилен на создание и «Экономический коридор Китай-Монголия-Россия» «Один пояс, один путь», являясь организационной частью инициативы Шелкового пути, Евразийского экономического союза и инициативы

влияния инфраструктуры [1]. упрощения транзитных перевозок и раз-тоспособности продукции и укрепление ронней торговли, повышение конкурен-фективное увеличение объема трехсто-«Шелковый путь». Он направилен на эф-экономического союза и инициативы то пояса Шелкового пути, Евразийского-направилен на соединение Экономическо-Ташкентской встречи на высшем уровне, Монголии и России в 2016 г. в рамках ключевых главами государств – Китая, ный правительствами трех стран и за-Китай-Монголия-Россия», разработана-строительства экономического коридора улугбить региональные рынки. «План дель сотрудничества множества стран, многоразовую и комплексную мо-маршрута, построить всеобъемлющую, реализовать взаимосвязь стран вдоль лось соединить Европу, Азию и Африку, вы «Один пояс, один путь» планирова-Ранее, в контексте китайской инициати-витие социально-экономической сферы. нальной торговли, соответственно, раз-ожидается оживление мировой и регио-В постковидный период в перспективе называемому экономическому status quo.

Ма Лао) шли караваны в Тибет, Непал и далее в Индию. Древний конный путь для перевозки чая на севере сливался с Шёлковым путём. На этом пути происходил торговый обмен китайского чая, фарфора, шелка на тибетских лошадях. Позже подобная торговая практика

Город Кяхта был главным торговым центром чайного пути, не зря он получил название «российской столицы чая». От Кяхты маршруты следовали до Верхнеудинска (ныне Улан-Удэ), далее до Красноярска, Нижнего Новгорода, Москвы и Санкт-Петербурга. Из Московы радиальные пути шли на юг, север и запад, в европейские страны. По объёмам торгового оборота северный путь лишь немногим уступал традиционным маршрутам Шёлкового пути, пролегавшим через Центральную Азию и Ближний Восток [2]. Тем не менее, северный маршрут, получивший развитие в XVIII в., способствовал возникновению прообразов современного торгового пути между Азией и Европой [3].

Примером служит город Эрденхот на

Великий чайный путь: исторический торговый маршрут сегодня

расширение взаимовыгодного и беспро-
игрышного пространства экономическо-
го развития, полное раскрытие потенци-
ала регионального рынка и преимуществ
трёх стран, содействие повышению кон-
курентоспособности международного
рынка. Ожидается, экономические ко-
операторы создадут большой спрос и зна-
чимость, улучшат уровень экономического
и торгово-технического сотрудничества
будут стимулировать региональную
экономическую интеграцию, ускорят
стыковку соответствующих стратегий
развития, обеспечат взаимосвязь инфра-
структуры, устойчивое развитие.

В данной статье ставится вопрос возрождения исторических маршрутов Шёлкового пути для целей современного торгового взаимобмена, а также вопрос о том, как Китай, Монголия и Россия могут добиться устойчивого развития взаимодополняющего экономического и торгового сотрудничества в рамках экономический копидоров.

С середины XVIII до начала XX века по территории северного Китая через Монгольское плато и глубинные районы Сибири пролегал торговый путь в Россию и далее в Европу, известный как «Великий чайный путь». Издавна он был частью древних караванных маршрутов «Шёлкового пути», служивших для перевозки из Китая в Европу шёлковых тканей, товаров народного промысла, чая и др. товаров. Этот путь способствовал межконтинентальному и деловому обмену между многочисленными народами, проживавшими на территории его прохождения. Как свидетельствуют древние источники, существовали разные маршруты доставки китайского чая в соседние и дальние страны ещё с IV-X вв. Издавна по «конной чайной дороге» (Ча

севере Китая, он является единственным железнодорожным узлом транзитной торговли между Монголией и Китаем (автономным районом Внутренняя Монголия). Издревле известный портовый город-порт, вновь открытый в 1992 г. для международной торговли, очень быстро вырос. Он стал пунктом назначения для оптовых торговцев, переправляющих товары через границу. Показателем роста является увеличение численности населения – с 8000 до 10000 человек, включая рабочих-мигрантов.

Кроме того, через порт Эрхот проходят пятьдесят маршрутов грузовых поездов Западный Китай – Западная Европа, быстро растёт объём грузовых перевозок. Только за первую половину 2021 г. через порт прошло 1241 грузовой поезд, что на 28,07% больше, чем в 2020 г. По данным таможи, общая стоимость импорта и экспорта за этот период достигла 2,61 млрд долл. США, увеличившись на 59,57 процента в годовом исчислении. Импортируемые товары, перевезённые поездами, включают в основном бумажную массу и льняное семя, а экспортные поставки в основном включали автотранспорт, предметы первой необходимости, бытовую технику и фототехнику [4].

Будучи частью вековых Шёлковых маршрутов, новое прочтение получает и Великий чайный путь. В марте 2013 г. Председатель КНР в одном из выступлений в ходе визита в Москву назвал Великий Чайный путь предвестником целого ряда современных коммуникационных линий, в том числе трансконтинентальных трубопроводов. Линии прохладения древнего Чайного пути во многом совпадают с маршрутами и регионами, которые присущи в другой инициативе, поднявшейся в контексте идеи

России обладает богатыми природными ресурсами и богатыми запасами нефти и природного газа. Благодаря своему естественному расположению на огромной территории Евразии, имея прямую связь в развитии портов, представляется, что Россия будет играть важную роль в рамках инициативы «Один пояс – один путь». Также китайско-российская приграничная торговля в последние

России открыло новые возможности. Восточным Китаем и Дальним Востоком чешского сотрудничества между Северным сотрудничеством, и развитие стратегического «модернизирования» свое стратегическое видение «Пояса и Пути», в очередной раз новые страны в странах, расположенных в рамках Евразийского экономического союза. Китай и Россия, как крупнейшие страны в рамках Евразийского экономического союза, активно поддерживать инициативу «Один пояс». Китай также выразил стороны подтвердили поддержку инициативы Евразийского экономического союза» пося Шёлкового пути и строительстве новой Республики и Российской Федерации в местном заявлении Китайской Народной Республики и Российской Федерации о строительстве экономического пояса Шёлкового пути и строительстве

Китайско-российские экономические и торговые отношения

8 мая 2015 г. в опубликованном «Со-местном заявлении Китайской Народной Республики и Российской Федерации о строительстве экономического пояса Шёлкового пути и строительстве новой Республики и Российской Федерации в местном заявлении Китайской Народной Республики и Российской Федерации о строительстве экономического пояса Шёлкового пути и строительстве

Экономическое сотрудничество Китая и Монголии

годы непрерывно развивается. Согласно таможенной статистике, с января по май 2017 г. общий объем двусторонней китайско-российской торговли в юанях составил 223,14 млрд юаней, что на 33,7% больше, чем за тот же период прошлого года. В том числе экспорт Китая в Россию составил 106,22 млрд юаней, увеличившись на 29,5%, а импорт из России - 116,92 млрд юаней, увеличившись на 37,7%. Дефицит торгового баланса с Россией составил 10,7 млрд юаней, увеличившись в 2,7 раза [5].

Опыт экономического развития Китая и России, как считают китайские эксперты, очень похож. Обе страны переживают период экономических преобразований и в этом плане имеют основу для поддержания долгосрочных дружественных отношений сотрудничества. Китай и Россия создали многотуровневый механизм тесного торгового обмена, достигли многих соглашений в сфере крупных проектов. Например, существует договорённость, что Россия будет поставлять в Китай ежегодно 38 млрд кубометров природного газа. Эта цифра может увеличиться до 60 млрд кубометров в течение 30 лет.

Важно, для дальнейшего эффективного развития торговых отношений между двумя странами китайская и российская таможенная реализуют «обмен информацией, взаимное признание надзора формаций, взаимное признание национальной таможенной помощи в правоохранительной сфере». Взаимное признание результатов контроля между таможенными, единая выездная и выездная инспекция эффективно снижают затраты предприятий и способствуют устойчивому росту двусторонней торговли.

Китайско-монгольские морские экономические отношения

Монголия — страна-сосед Китая и России, расположенная внутри евразийского континента, не имеющая выхода к морю, тем не менее Монголия является важным партнёром обеих стран. Интересы Китая в развитии связей с Монголией сосредоточены на её потенциале — полезных ископаемых, их более 80 видов; богатые минеральные и энергетические ресурсы. Среди них запасы угля составляют около 152 млрд тонн, меди 210 млн тонн, железа 2 млрд тонн, фосфора 200 млн тонн, золота 3100 тонн и нефти 8 млрд баррелей. Горнодобывающая промышленность и крупнейшие в мире медные и угольные шахты являются двигателями нового подъёма экономического развития Монголии. Более 90% экспорта Монголии — полезные ископаемые, направленные на Китай и считается стратегическим импортером полезных ископаемых Китая. За 20 лет с 1990 г. масштабы торгово-экономического сотрудничества между Китаем и Монголией увеличились в 50 раз. По данным Монгольского национального статистического бюро и Китайской таможенной, Китай является крупнейшим торговым партнёром Монголии, источником инвестиций, экспортёром продукции и одной из крупнейших стран, оказывающих помощь, на протяжении 16 лет подряд [6]. Однако экономическое развитие Монголии в последние годы в основном было основано на разработке ресурсов, а модель единоресурса, ориентированная на экспорт, не способствует устойчивому развитию страны.

24 июня 2016 г. в Ташкенте на саммите ШОС в присутствии лидеров трех государств была подписана «Программа создания экономического коридора Китай — Монголия — Россия». Монголия, расположенная между Европой и Азией, предложила проект «Степной путь», исходя из своих национальных интересов и географических преимуществ. В конце

годы непрерывно развивается. Согласно таможенной статистике, с января по май 2017 г. общий объем двусторонней китайско-российской торговли в юанях составил 223,14 млрд юаней, что на 33,7% больше, чем за тот же период прошлого года. В том числе экспорт Китая в Россию составил 106,22 млрд юаней, увеличившись на 29,5%, а импорт из России - 116,92 млрд юаней, увеличившись на 37,7%. Дефицит торгового баланса с Россией составил 10,7 млрд юаней, увеличившись в 2,7 раза [5].

Опыт экономического развития Китая и России, как считают китайские эксперты, очень похож. Обе страны переживают период экономических преобразований и в этом плане имеют основу для поддержания долгосрочных дружественных отношений сотрудничества. Китай и Россия создали многотуровневый механизм тесного торгового обмена, достигли многих соглашений в сфере крупных проектов. Например, существует договорённость, что Россия будет поставлять в Китай ежегодно 38 млрд кубометров природного газа. Эта цифра может увеличиться до 60 млрд кубометров в течение 30 лет.

Важно, для дальнейшего эффективного развития торговых отношений между двумя странами китайская и российская таможенная реализуют «обмен информацией, взаимное признание надзора формаций, взаимное признание национальной таможенной помощи в правоохранительной сфере». Взаимное признание результатов контроля между таможенными, единая выездная и выездная инспекция эффективно снижают затраты предприятий и способствуют устойчивому росту двусторонней торговли.

Китайско-монгольские морские экономические отношения

Монголия — страна-сосед Китая и России, расположенная внутри евразийского континента, не имеющая выхода к морю, тем не менее Монголия является важным партнёром обеих стран. Интересы Китая в развитии связей с Монголией сосредоточены на её потенциале — полезных ископаемых, их более 80 видов; богатые минеральные и энергетические ресурсы. Среди них запасы угля составляют около 152 млрд тонн, меди 210 млн тонн, железа 2 млрд тонн, фосфора 200 млн тонн, золота 3100 тонн и нефти 8 млрд баррелей. Горнодобывающая промышленность и крупнейшие в мире медные и угольные шахты являются двигателями нового подъёма экономического развития Монголии. Более 90% экспорта Монголии — полезные ископаемые, направленные на Китай и считается стратегическим импортером полезных ископаемых Китая. За 20 лет с 1990 г. масштабы торгово-экономического сотрудничества между Китаем и Монголией увеличились в 50 раз. По данным Монгольского национального статистического бюро и Китайской таможенной, Китай является крупнейшим торговым партнёром Монголии, источником инвестиций, экспортёром продукции и одной из крупнейших стран, оказывающих помощь, на протяжении 16 лет подряд [6]. Однако экономическое развитие Монголии в последние годы в основном было основано на разработке ресурсов, а модель единоресурса, ориентированная на экспорт, не способствует устойчивому развитию страны.

24 июня 2016 г. в Ташкенте на саммите ШОС в присутствии лидеров трех государств была подписана «Программа создания экономического коридора Китай — Монголия — Россия». Монголия, расположенная между Европой и Азией, предложила проект «Степной путь», исходя из своих национальных интересов и географических преимуществ. В конце

ном итоге, проект направлен на сопряжение с проектами инициативы «Один пояс - один путь». В основе Программы прежде всего лежит намерение создать условия для реализации имеющихся у стран преимуществ в транспортной, торговой, промышленной сферах с тем, чтобы укрепить совместную конкуренцию на мировом рынке, ускорить социальное-экономическое развитие территорий трёх стран.

В настоящее время Монголия активно визирует планирование и строительство железнодорожной транспортной сети, соединяющей российские тихоокеанские порты, что еще больше способствовало беспрепятственному торговому потоку между Китаем, Монголией и Россией. 32 проекта, включенных в Программу, определяют основные направления трехстороннего взаимодействия, такие как транспортная инфраструктура и транзитные перевозки, таможенное и карантинное администрирование, промышленность и инвестиции, защита окружающей среды, приграничное и межрегиональное сотрудничество.

Монголия планирует проводить транзитные перевозки через территорию своих соседей и выйти на мировой рынок, используя их морские порты. Подписанное в июне 2018 г. монголо-российского межправительственные соглашения об условиях транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом стало большим шагом. Кроме этого, с Китайской Народной Республикой были подписаны такие важные документы, как межправительственное соглашение о выходе к морю и транзитных перевозках по территории Китая, межправительственное соглашение о сотрудничестве по транзитным перевозкам железнодорожным транспортом. Подписание этих

соглашений открыло Монголии возможность осуществлять перевозки транзитом через территорию соседей и, используя их порты, осуществлять торговлю со странами Северо-Восточной Азии и остальными государствами [7]. Монголия и Китай приступили к реализации проекта совместного энергетического комплекса и сверхмощных линий электропередач, созданию суперсети. Этот комплекс будет состоять из солнечных, ветровых и угольных станций, которые вместе смогут генерировать около 5350 мегаватт встроенной мощности.

Таким образом, открываются перспективы взаимности для взаимоспециальных возможностей в энергетической сфере. Монгольская сторона предложила построить через территорию их страны магистральные нефте-и газопроводы из России в Китай. Особую роль в сотрудничестве трёх государств призваны играть тесные межрегиональные связи. В течение нескольких лет организуются форумы приграничного сотрудничества с участием Забайкальского края России, автономного района Внутренняя Монголия в Китае и приграничных областей Монголии. В этом контексте Россия предложила сформировать транснациональный туристический маршрут «Чайный путь», который мог бы связать регионы России, Китая и Монголии.

Итак, экономический коридор является одной из ключевых составляющих сотрудничества в трёхстороннем формате между Китаем-Монголией-Россией. Уже согласовано 3 основных направления: комплексная модернизация и развитие Центрального железнодорожного коридора (Улан-Удэ - Наушки - Улан-Батор - Эрдэнэ - Пекин - Тяньцзинь), развитие автомобильных перевозок по маршруту от Улан-Удэ до Тяньцзиня [7].

этом смысле Китай может быть лучшим выбором. Немало перспектив содержит проектное сотрудничество на Шёлковом пути, открывающиеся возможности стыковочного сотрудничества с Евразийским экономическим союзом [9].

2. Перспективы торгово-экономического сотрудничества между Китаем и Монголией. Монголия и Китай имеют протяжённую границу и в этом смысле география во многом определяет зависимость экономического и торгового сотрудничества двух стран. Отличается совместимость стратегических целей. Прочное стратегическое партнёрство и взаимодополняемость ресурсов открывают новые возможности для нынешнего и будущего торгового экономического сотрудничества Китая и Монголии. В доковидный период ставилась задача преодолеть дисбаланс во взаимной торговле, поскольку в импорте Китая из Монголии преобладали сырьё, ископаемое топливо и др. в то время, как импорт Монголии из Китая был основан на машинах и транспортном оборудовании и пр. готовая продукция [10].

Поставленная задача ещё не выполнена, а взаимодополняемость ресурсов и преодоление различий в торговле стали основой для планирования двусторонней торговли. Стремление Монголии привлечь иностранные инвестиции для ускорения развития совпадает с экономической стратегией Китая реформ и открытости. Китай имеет преимущество в том, что он соседствует с Монголией, имеет богатые человеческие ресурсы, капитал, технологии и обширный потребительский рынок. Таким образом, экономическое и торговое развитие Китая и Монголии характеризуется взаимной выгодой и взаимовыгодным сотрудничеством.

Анализ перспектив экономического и торгового сотрудничества между Китаем, Монголией и Россией

1. Китайско-российское взаимодействие

полняющее торгово-экономическое сотрудничество. Китайско-российское взаимодействие — это сотрудничество, основанное на взаимных интересах и взаимовыгодном сотрудничестве. В настоящее время Китай и Россия имеют широкий потенциал для сотрудничества в различных областях экономики, культуры, образования, науки и техники. В частности, Китай и Россия имеют общие интересы в развитии энергетики, сельского хозяйства, промышленности, торговли, транспорта, связи, культуры, образования, науки и техники. В настоящее время Китай и Россия имеют общие интересы в развитии энергетики, сельского хозяйства, промышленности, торговли, транспорта, связи, культуры, образования, науки и техники.

Если на раннем этапе сотрудничества Китая и России основное внимание уделялось двусторонней торговле и частным инвестициям, то на новом этапе сотрудничества основное внимание уделяется энергетике, ресурсам и высоким технологиям, а также крупномасштабному инвестиционному сотрудничеству. Для решения будущего развития Китая большое стратегическое значение имеет сотрудничество с Россией в области нефти, природного газа и лесных ресурсов [8].

Китайская сторона учитывает факт того, что экономическая система России несовместима, переживает кризис, поэтому требуются китайские инвестиции и вложения в передовые технологии. Также государства ЕАЭС отличаются экономической однородностью, поэтому им необходимо сотрудничать с крупными державами за пределами своего региона. В

Создание экономического коридора Китай-Монголия-Россия призвано содействовать региональному торговому сотрудничеству в приграничных районах трёх стран, в полной мере использовать взаимодополняемость взаимной торговли между Китаем, Монголией и Россией и дополнительно стимулировать много-

сторонние инвестиции.

Рост торговли может способствовать региональной экономической интегра-

ции в Северо-Восточной Азии. Огром-

ный потенциал для будущего развития

имеет сближение трёх стран и формиро-

вание зоны свободной торговли Китай-

Монголия-Россия, которая даст новую

жизненную силу этому процессу. Три

страны, пользуясь стратегическими воз-

можностями инициативы «Один пояс

- один путь», вполне самостоятельно

могут устранить препятствия и недо-

статки при построении экономических

коридоров. Экономический коридор Ки-

тай-Монголия-Россия направлен на соз-

дание и расширение взаимовыгодного и

беспорядочного пространства эконо-

мического развития, полное раскрытие

потенциала и преимуществ трёх стран,

содействие общему процветанию и по-

вышение их совместной конкурентоспо-

собности на международном рынке.

Возвращаясь к новому статусу

quo, глобально-евразийский проект Ки-

тая - ЭПШП вновь открыт для участия

в нём всех стран, могущих использовать

свои географические преимущества,

играть роль координаторов и организо-

ров сотрудничества в Северо-Восточной

Азии.

«Китай-Монголия-Ресей» эконо-

мический деловой выгодам аты

макалата

тыл мертебеси жане болашаты аты

10 | Евразийское сообщество • 4(116) • 2021

Түйіндемe

Бұл макала Китай-Монголия-Ресей экономикалық дәлізін құрып, үш елдің шекарасындағы аймақтардың экономикалық ынталандыруына, ынталандыруға негізделген. Монголия және Ресей арасындағы өзара сауданы толықтыру мүмкіндігін толық пайдалану және көпжақты инвестиция- ны одан әрі ынталандыруға негізделген. Сауда Солтүстік-Шығыс Азиядағы аймақтық экономикалық интеграцияға ықпал етіп одан алынған нәтижелер кенінен талданған. Осыған байланысты Қытайдың жаһандық еуразиялық жобасы өзінің географиялық артықшылықтарын пайда- ланшы ынталандырушылар ретінде атақарды. Мен ұйымдастырушылар ретінде атақарды. Түйін сөздер: экономика, Жібек жолы, халықаралық нарық, сауда- экономикалық катынастар

Annotation

Status quo state and prospects of coop- eration in the «economic corridor «China- Mongolia-Russia»

This article is based on building the Chi- na-Mongolia-Russia Economic Corridor, promoting regional trade cooperation in the border areas of the three countries, mak- ing full use of opportunities to complement mutual trade between China, Mongolia and Russia, and further promoting multilateral investment.

The impact of trade on regional econom- ic integration in Northeast Asia has been carefully analyzed.

In this regard, the global Eurasian proj- ect of China, using its geographical advan- tages, plays the role of coordinator and or- ganizer of cooperation.

Keywords: economy, Silk Road, inter- national market, trade and economic rela- tions

- 1 Ван Шуминь, Дай Жуи. Влияние торговой структуры Китай-Монголия-Россия на реализацию экономического коридора Китай-Монголия-Россия // [J]. Таможенно-экономические и торговые исследования. 2017. - N 38.
- 2 Древняя «чайная» дорога – культурное наследие западного Китая // Та-турное наследие «Жэньминь Жибао», 04.05.2011. URL: <http://russian.people.com.cn/95181/7368946.html>
- 3 История Великого чайного пути // Российская ассоциация международно-го сотрудничества (РАМС). - URL: <http://rams-international.ru/chainyi-put/37/>
- 4 Xinhua Silk Road - Belt and Road Portal, China, 2021, 22 июля. - URL: <https://dnews.kz/ru/xinhua/193706-obem-perevozok-gruzovyh-poezdov-kitay-evropa-cherez>
- 5 Чжан Сюэзе. Исследование стро-ительства экономического коридора Китай-Монголия-Россия в рамках реги-онального экономического сотрудниче-ства Северо-Восточной Азии // Образо-вание и исследования. - 2015. N6. (张秀杰. 东北亚区域经济合作下的中蒙俄经济走廊建设研究[J]. 学习与探索).
- 6 Бао Чонмин. Стратегические ис-следования региональной экономиче-ской интеграции Китая, Монголии и Рос-сии // Современный мир и социализм. - 2013. - N1. (包崇明. 中蒙俄区域经济一体化战略研究[J]. 当代世界与社会主义).
- 7 Выступление Президента Монголии Х. Баттулги на Пленарном заседании «Дальний Восток: расширяя границы возможностей» // Евразийское обозрение (Россия и Монго-лия). - 2018. - No 4. - С. 8-12.
- 8 Дяо Ли, Ши Синьсинь, Ло Пэй. Взаимодополняемость экономической структуры Китая, России и Монголии с и создание зоны свободной торговли с тремя странами // Экономика Азиатско-Тихоокеанского региона. - 2015. - N6. (刁莉, 史欣欣, 罗培. 中蒙俄经济结构互补性与三国自贸区构建[J]. 亚太经济).
- 9 Губайдуллина М.Ш. Китайский век-тор в Европейской стратегии развития отношений с Азией // Отношения Китая со странами ЦА: история и перспективы. - Сб. материалов между. науч.-практ. конф., 14 мая 2014. - Алматы, 2014. - С. 90-94
- 10 Се Сяогун, Шэнгуаньшэн. Вызо-вы и контрмеры Экономического пояса Шёлкового пути и Евразийского эконо-мического союза // Журнал Университе-та Ляонин по философии и социальным наукам. - 2016. - N11. (谢晓光, 生肖声. 丝绸之路经济带与欧亚经济联盟对接面临的挑战及应对[J]. 辽宁大学学报哲学社会科学版)

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И СИСТЕМЫ
В ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКЕ КАЗАХСТАНА
И СТРАН

Мартынаков А.А.,

докторант специальности «Реставрация»,
Научный руководитель:
доктор PhD, ст. прен. Сапрыбаев М.С.

Аннотация.

АИИ должна активно содействовать цифровизации, в том числе развитию высокотехнологий в бизнесе.

технологий в бизнесе.

Суть этой инициативы будет заключаться в обеспечении цифровой экономики

Страны Центральной Азии модернизировали свои логистические процессы за счет технологических инноваций, политики государственного роста и цифрового предпринимательства

предпринимательства.

Ключевые слова: Центральная Азия, логистика, цифровая экономика, Цифровой Казахстан

Введение

Современная международная логистика характеризуется сложной цепью взаимомо-

страны и целые регионы. Логистика превратилась в бизнес-процесс, который объединяет

...как показывает мировая тенденция для хороших резуль-

атор преуспевает подключить не только к автомобилю, железной дороге и морским

ке неэффективных систем транспорта и цифровой инфраструктуры угрожает серьезно

Подорвать способность страны конкурировать в глобальном масштабе.

на сегодняшний день информатизация логистических процессов также влияет практически на все аспекты жизни различных компаний стран Центральной

знатского региона в исследуемой сфере. В то же время уровень знаний о влиянии

информизации и цифровой средой на эффективность логистики в данном регионе тре-

ИМОГО НАМИ ИССЛЕДОВАНИЯ.

Необходимо отметить, что в рамках исследования вопроса влияния цифровизации

сферы политики были проанализированы национальные статистические данные и

эффективности логистики (LPI). В ходе исследования было выявлено, что наиболее

...и, следовательно, не является объектом исследования.

...на яких підприємств ефективність даної операції на основі

ожженных брокеров и др.) в стране. Баллы варьируются от 1 до 5, причем более вы-

сокий балл означает лучшую производительность. В исследованиях LPI 2012, 2014, 2016 и 2018 гг. баллы по шести компонентам использовались для создания «общей картины», позволяющей лучше указать на эффективность логистики стран. Стоит отметить, что данный показатель (подготавливаемый Всемирным банком в партнерстве с академическими и международными организациями, а также частными компаниями и частными лицами, занимающимися международной логистикой) удобен для сравнительного анализа и помогает определить проблемы и возможности, с которыми сталкиваются страны в сфере логистики. К примеру, в районе опросов 2018 г. было охвачено около 600 страновых оценок. Необходимо отметить, что на сегодняшний день агрегированный LPI Всемирного банка объединяет четыре самых последних издания LPI и ниже представляются последние оценки имеющиеся на сайте ВБ на декабрь 2021 г. [1].

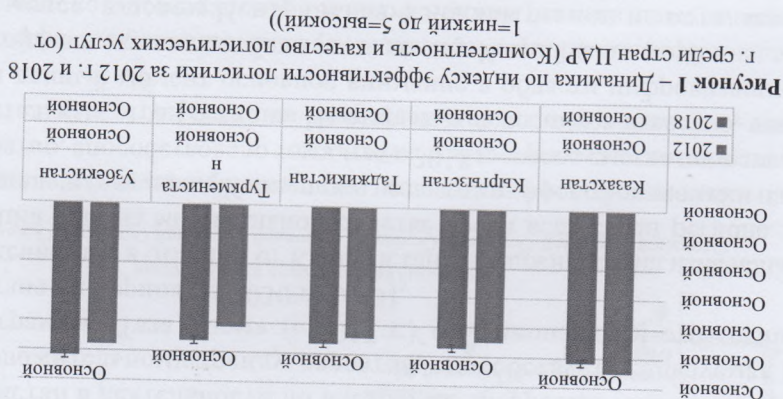


Рисунок 1 – Динамика по индексу эффективности логистики за 2012 г. и 2018 г. среди стран ЦАР (Компетентность и качество логистических услуг (от 1=низкий до 5=высокий))

Примечание – составлено автором на основе источника [1]

В целом, индекс «Эффективности логистики: Компетентность и качество логистических услуг» варьируются в зависимости от страны. В 2018 г. по данному показателю было проведено сравнение по 160 странам и анализ на этот год показал, что страны с высоким уровнем цифровизации заняли первые 10 рейтинговых мест. Среди этих стран восемь – в Европе, плюс Япония и Сингапур – страны, которые традиционно доминировали в отрасли цепочек поставок. На 2018 г. страной с самым высоким значением в мире являлась Германия со значением 4,31, а с самым низким значением в мире – Восточный Тимор со значением 1,6.

Представленный выше график показывает, что практически все развивающиеся страны Центральной Азии с периода с 2012 г. по 2018 г. находились на ранних стадиях цифровизации экономики и государственного сектора. Отчасти это связано с тем, что наращивание цифровых возможностей стран происходит за счет дешевых, но эффективных решений, также следует учесть социально-экономические трудности, вызванные посткризисными периодами.

В ходе анализа данных ВБ было установлено, что по основным экономическим показателям и по темпу развития цифровизации, лидирующими странами в регионе являются Узбекистан и Казахстан. Так, индекс «Эффективности логистики: Компетентность и качество логистических услуг» варьируются в зависимости от страны. В 2018 г. по данному показателю было проведено сравнение по 160 странам и анализ на этот год показал, что страны с высоким уровнем цифровизации заняли первые 10 рейтинговых мест. Среди этих стран восемь – в Европе, плюс Япония и Сингапур – страны, которые традиционно доминировали в отрасли цепочек поставок. На 2018 г. страной с самым высоким значением в мире являлась Германия со значением 4,31, а с самым низким значением в мире – Восточный Тимор со значением 1,6.

Как показывает официальная статистика развития цифровизации в таких странах региона как Кыргызстан и Таджикистан в целом сосредоточено на привлечении инвестиций в развитие телекоммуникационных сетей нового поколения. Очевидно, поэтому в указанных странах не наблюдается существенных изменений в 2018 году (+0,11 соответственно). Примечателен тот факт, что Кыргызская Республика поднялась в рейтинге Глобального инновационного индекса с 117-го (2013 г.) до 94-го в 2021 г. среди 129 стран, опередив Узбекистан, Таджикистан и Туркменистан в деятельности по внедрению цифровых технологий [2]. Однако в целом положительному тренду, вероятно, способствует реализуемая в Кыргызстане Программа «Таза Коом» (с 2017 г.) и Национальной стратегии развития Таджикистана на период до 2030 года [3].

Тем не менее, в целом Центральная Азия как регион не осталась в стороне от усилий к наращиванию имеющегося цифрового потенциала. Судя по положительной динамике показателя «Компетентность и качество логистических услуг» стран ЦАР, внедрение программ по цифровизации правительствами смогло улучшить движения товаров и поднять тем самым соответствующий рейтинг. Этому свидетельствует тот факт, что в последнее десятилетие регион стал ареной для активного развития международной цифровой интеграции. Так, к примеру в рамках проекта «Цифровой шелковый путь» (DSR) с 2017 г. торговые и инвестиционные связи между Китаем и странами Центральной Азии были усилены под эгидой BRI [4]. Это в свою очередь привело к устойчивому согласованию стратегий цифрового развития с DSR во всех пяти странах Плен-тральной Азии.

Примечательно, что применяемый в данном исследовании второй показатель «Трансформация в цифровую экономику – GSИ» принадлежит китайской компании

Ниауел. Ежегодно по данному показателю оцениваются 79 стран по таким параметрам как: инвестиции в ИКТ, зрелость ИКТ, цифровизация экономики, доступ к широкополосному интернету, развитие облачных технологий, интернет вещей, искусственный интеллект и т.д.

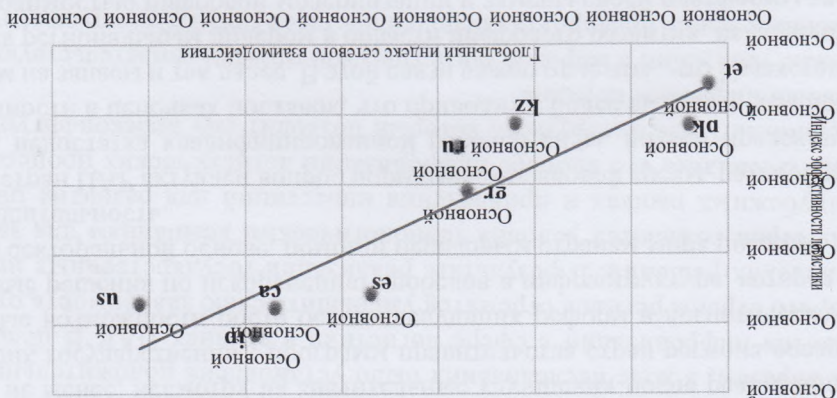


Рисунок 2 – Зависимость эффективности логистики при осуществлении международной роли грузоперевозок от сетевого взаимодействия

Примечание – составлено автором на основе источника [1], [5]

Из приведенной выше диаграммы видна прямая зависимость эффективности логистики при осуществлении международных грузоперевозок от сетевого взаимодействия (в таких странах как: США, Россия, Канада, Япония, Греция, Эфиопия, Пакистан). Как можно заметить, показатели для группы стран, среди которых основные конкуренты и партнеры Казахстана, лидеры и аутсайдеры индекса LPI и развития цифровой экономики. Линия тренда в диаграмме демонстрирует, что сфера логистики на уровне стран и международной торговли не только взаимосвязаны, но и то, что политика стран в сфере цифровизации непосредственно влияет на управление логистической инфраструктурой. Как видно из графика проведенная попытка дать оценку конкурентной позиции Республики Казахстан в сфере цифровизации транспортно-логистических услуг. Определенные наборы информации к цифровизации, позволили выявить средний уровень цифровой инфраструктуры в Казахстане, обеспечивающей международные грузоперевозки, в сравнении с остальными странами.

Считаем, важным отметить, что одним из значимых факторов продвижения Казахстана в рейтинге эффективности логистики при осуществлении международной грузоперевозок и сетевого взаимодействия стала цифровизация логистических процессов в рамках программы «Цифровой Казахстан». Хотя изначально данная программа была нацелена на создание основ для развития новой экономики путем внедрения цифровых технологий достигнуты конкретные результаты в сфере мультимодальных перевозок. Так, за счет развития транзитных контейнерных перевозок на сегодняшний день создана единая площадка для электронного обмена. Согласно официальной информации данным его участниками являются более 1700 клиентов [6], кроме

того, внедрена автоматизированная система процессов на ОЭЗ «Хорос - Восточные Ворота». Положительным эффектом стало то, что реализация проекта сократила время транзитных средств через КПП с 10 минут до 30 секунд, а затраты участников при регистрации - с 2 000 € до 200 € [7]. Наконец, цифровизация помогла снизить риски совершения коррупционных правонарушений.

Тем не менее, несмотря на значительные улучшения после реализации соответствующих государственных программ правительства стран региона осознают необходимость возможных путей роста без последующих реформ в логистическом секторе. Ключевые решения по искоренению пробелов в инфраструктуре, которая была введена на секторальной основе, помогли переломить ситуацию на общепроизводительность.

Для стран ЦАР актуален вопрос нормативно-правовой среды, разнообразных ИТ-систем, недостатка квалифицированной рабочей силы, низкой предсказуемости и прозрачности в цепочках поставок, что приводит к более высоким, чем необходимо, затратам на запасы и так далее. В этой связи важно отметить, что Казахстан, который является региональным лидером в области цифрового развития, недавно столкнулся с необходимостью цифровой модернизации и замены своей платформы электронного управления EGov.kz. Очевидно, любая система электронного управления остро нуждается в современной облачной платформе, которая вывела бы страну на новый уровень технологического развития, в том числе в сфере логистики.

Поэтому считаем важным отметить, что условия развития цифровых платформ в сфере логистики стран ЦАР нуждаются в инструментах для мониторинга. Подобный инструмент может быть создан для того, чтобы помочь странам определить проблемы и возможности, с которыми они сталкиваются в логистическом секторе.

Для достижения цели необходимо создать скоординированную рабочую группу, которое бы контролировало, координировало работу с многочисленными и разнообразными заинтересованными сторонами. Многие развитые страны за последние десятилетия далеко продвинулись в вопросе создания цифровых платформ и синхронизации в ней отдельных сервисов. Так, к примеру, в Китае разработана и внедрена Национальная открытая информационная платформа транспорта и логистики - LOGINK, на территории ЕС реализуется проект «Европейская структура для обмена на логистической информации» AEOLIX [8], в Южной Корее - SP-IDC, в Японии - COLINS [9]. Смысл запуска подобных проектов заключается в обеспечении открытости и организации обмена логистическими данными, через создание облачной экосистемы для управления информационными потоками в логистике.

Считаем, что реализация подобного проекта в регионе ЦА могла бы способствовать национальным программам по цифровой трансформации (Программа «Цифровой Казахстан» до 2022 гг., Концепция цифровой трансформации «Цифровой Кыргызстан» до 2023 г., «Цифровой Узбекистан» до 2030 г. и другие. Стоит отметить, данный вопрос актуализируется и с учетом развития инициативы «Один пояс - один путь». Данная инициатива, как известно, требует, как развития транспортной и логистической инфраструктуры, так и создания цифровой инфраструктуры. Кроме того, важно привести открытые данные, согласно которым КНР участвует в проектах цифровой инфраструктуры примерно в 80 странах мира и уже инвестировал около 79 млрд. долларов США в схемы DSR по всему миру [10]. Также, в нынешних условиях ИТ-

продукты, разрабатываемые китайскими фирмами, стали очень привлекательными с точки зрения цены и возможности минимизировать расходы. Это, безусловно, могло бы открыть возможности для повышения конкурентоспособности цепочек поставок в регионе Центральной Азии.

Заключение

Таким образом, в ходе исследования было установлено положительная динамика развития цифровизации в сфере логистики в странах ЦАР. В целом было выявлено, что страны региона стремятся уменьшить свою зависимость от старых технологических решений. В результате реализации государственных программ каждой из стран создаются условия технологическим компаниям для закрепления на зарубежных рынках и привлечения инвестиций для развития цифровой индустрии. Очевидно, что процесс цифровизации логистических процессов следует воспринимать как инструмент, который позволяет ему переопределять региональный цифровой порядок.

Последние тенденции в мировой логистической отрасли свидетельствуют о том, что в ближайшее время предприятия цепочки поставок могут отказаться от провозной старой модели ожидания, когда устаревшие платформы готовят новые технологические. Наиболее успешными будут именно те предприятия, которые будут применять масштабные итеративные решения к своим существующим процессам. С учетом этого, очевидно, что страны ЦАР должны активно налаживать цифровизацию, которое будет включать развитие высоких технологий в бизнесе. Смысл реализации данной инициативы будет заключаться в том, чтобы цифровая экономика в Центральноазиатских странах включала в себя обновление логистических-процессов за счет технологических инноваций, государственной политики роста и цифрового предпринимательства.

КАЗАКСТАН МЕН ЕЛДЕРДІН ЦИФРЛЫҚ ЭКОНОМИКАСЫНДАҒЫ ЛОГИСТИКАЛЫҚ ПРОЦЕСТЕР МЕН ЖҮЙЕЛЕР

атты мақаласына

Түйіндемесі

АР бизнесінегі жоралы технологияларды қамтитын цифрландыруды белсенді түрде ынталандыруы керек. Бұл бастаманы жүзеге асырудың маңы цифрлық экономиканы қамтамасыз ету болмақ.

Орталық Азия елдері технологиялық инновациялар, мемлекеттік сәу қамтамасыз ету және цифрлық қасиеттерді арқылы логистикалық процестерді жаңартуды қамтамасыз ету.

Annotation

On this topic

LOGISTIC PROCESSES AND SYSTEMS IN THE DIGITAL ECONOMY OF KAZAKHSTAN AND COUNTRIES

AR should actively promote digitalization, including the development of high technology

in business.

The essence of this initiative will be to ensure the digital economy

Central Asian countries have modernized their logistics processes through technological innovation, government growth policies and digital entrepreneurship.

Keywords: Central Asia, logistics, digital economy, digital Kazakhstan

Цитируемая литература:

1. Информатика. Исследования и логистика на официальном сайте Всемирного Банка // https://data.worldbank.org/indicator/LP.LP.LOGS.XQ?most_recent_value_desc=true
2. Кыргызская Республика - Коммерческий справочник по стране // <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/kyrgyz-republic-information-and-communication-technology-ict>
3. Рабочий документ Субрегиональной Азии. Реализация цифрового потенциала в Северной и Центральной Азии // <https://unesco.org/sites/default/files/2020>
4. Ngeow, Chow Bing. The Digital Silk Road: From South-China to Southeast Asia // <https://asia.fes.de/news/digital-silk-road>
5. Официальный сайт проекта Huawei's GCI 2020 // <https://www.huawei.com/minisite/gci/en/country-profile-kz.html#kz2018>
6. Kazakhstan: «Digital Railway» will improve the logistics climate in Kazakhstan // <https://unic.org/com/news/nr/598/article/kazakhstan-digital-railway-will-improve-the-logistics-climate-in-kazakhstan>
7. Мухажанова Г.Ш., Мирзаев Ф.Ф. Цифровые технологии в железной дороге // Научные труды ЮКТУ им. М. Ауэзова. - 2018. - 4 (48). - с. 285-288
8. Аналитический доклад «О принципах и подходах цифровой логистики в сфере транспортных услуг государств – членов Евразийского экономического союза» // Департамент транспорта и инфраструктуры ЕЭК. - Москва. - 2020. - с. 32
9. Палаица В. Построение цифровых транспортных копиров на основе двух-уровневой архитектуры платформ электронной логистики // EU4Digital Сеть по Электронной Торговле и Логистике. – с. 14
10. The Digital Silk Road: Opportunities and Challenges for Central Asia // <https://www.rosalux.de/en/news/id/45540/digital-seidenstrasse-herausforderungen-und-chancen-fuer-zentralasien>
6. Kazakhstan: «Digital Railway» will

ЗАПАД - ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ И ТРАНСПОРТНЫЕ МАРШРУТЫ ЕВРОПА: ЕВРОПЕЙСКИЕ СМ

Тлеубекова К.И.

докторант специальности «Регионоведение»
Научный руководитель:
д.и.н., проф. Губайдуллина М.Ш.

мы «Один пояс – один путь», внедряемых в основном в транспортно-логистическую систему Центрально-Азиатского региона; сохраняющиеся между Россией и странами ЦА тесные культурно-цивилизационные связи, человеческие контакты (в том числе в рамках митрационных процессов), межгосударственное взаимодействие в сфере безопасности можно отметить как ослабление влияния ЕС на ЦА в политической, социальной и экономической сферах.

Тем не менее, СМИ регулярно освещает разработку транспортных путей через территорию России и Казахстана в Европу, где наибольшая часть (3425 километров) проходит по территории Китая, 2787 километров – по территории Казахстана и 2233 километра – по территории Российской Федерации.

Евросоюз разрабатывает собственный торговый-инвестиционный план, чтобы успешно соперничать с китайской инициативой «Один пояс – один путь», направленной на возрождение Шёлкового пути. ЕС встревожен тем, что азиатский гигант притягивается к итальянским портам и уже вкладывает капитал в греческий Пирей. Пекин явно намерен прокладывать через Средиземное море ключевые маршруты

Аннотация.

Несмотря на разногласия и исторические протесты Китая в отношении Евробольшой рынок, большой товаропоток, в целом она не может этого потерять. Большой рынок, большой товаропоток, вся Европа торгует с Китаем.

Ключевые слова: Европарламент, интeрация, инвестиционный банк, эксперты, центральная азиатский.

Евросоюз сохраняет стабильный интерес к центральноазиатским энергетическим ресурсам, что и предопределило напелегновенность объединенной Европы на развитие в постсоветской Евразии торговых и транспортных коридоров. Зависимость ЕС от внешних энергетических ресурсов и потребность в диверсификации для повышения уровня энергетической безопасности открывают новые перспективы сотрудничества между ЕС и Центральной Азией, одной из которых является международный транспортный коридор от Северной Европы до Западного Китая, куда также вовлечены Россия и Казахстан.

Важное значение приобретают также следующие факторы: конкурентные преимущества российского интеграционного проекта (ЕАЭС) и китайской програм-

своих транспортных и инфраструктур-

ных проектов [1].

Китай, как известно, производит-

ножество продукции, которые вы-

носятся под европейскими марками

и продаются в Европе. Как отметил глава порта

Зено Лакорини, «90 процентов

продукции, импортируемой

порт, приходят под нашими бренда-

ми», – говорит глава порта Трисеста Зено

Лакорини [2].

Европа Китай, но в ЕС многие выража-

ют озабоченность недобросовестной

конкуренцией со стороны китайских

финансово-политических групп.

Торговые отношения с Китаем стали, наряду

с другими, главной темой самми-

на в Брюсселе, прошедшего в пятницу в

Брюсселе [3].

транспортно-логистические

инициативы

на пути – один путь» также готовари-

те усиливать сотрудничество на суше,

и на море, а также в цифровой

сфере. В 2019 году между Китаем и Хор-

ватской подписан ряд соглашений

в сферах торговли, сотрудничества

и развития инфраструктуры. За

последние 12 лет Китай достиг 16 стран

и достиг 16 стран восточной и

западной Европы. По данным Европейского ин-

ститута, треть этой суммы

идет на Сербия, а пятая часть –

на Китай и Турцию. Пекин при-

зводит активное участие в развитии ин-

фраструктурных проектов на Балканах в

рамках инициативы «Один пояс – один

путь». Так, к примеру, в том же 2019 году

создан Лубовинский Китай

и Восточной

и Центральной

и Восточной

Европы обсуждали проекты экономиче-

ского взаимодействия с началом строи-

тельства Лелешского моста – одного из

крупнейших инфраструктурных проек-

тов на территории ЕС стоимостью 420

млн евро. Его строительство занялась

китайская государственная компания.

Однако Брюссель выражал недовольство

тем, что европейские рынки открыты

для китайских компаний, в то время как

предприятия ЕС сталкиваются с трудно-

стями на рынке Китая.

Что касается России, Путин не-

однократно отмечал, что инициатива

«Один пояс-один путь» перекликается

с российской идеей создания Большого

пути евразийского партнерства, которое

именно и предполагает интеграцию

интерграции, то есть тесное сопряжение

идущих в Евразии различных двусто-

ронных и многосторонних интеграци-

онных процессов» [4].

Казахстан, в свою очередь, также

предпринимает меры по увеличению

транзита через свою территорию и укре-

плению сотрудничества в рамках тран-

зитных коридоров. Соответствующее

меры находит свое начало в государ-

ственной программе Казахстана «Циф-

ровой Казахстан», которая предусматри-

вает цифровизацию транспорта и логи-

стики в целях увеличения транзитного

грузопотока и эффективной реализации

транзитного потенциала посредством

перехода на электронный документоо-

борот и внедрению интеллектуальной

транспортной системы.

В рамках проекта Западный Китай

- Западный Европа следует заключить

региональное соглашение по регулиро-

ванию транзита, с решением вопросов

страхового возмещения перевозчикам,

выработке политики по об-

ным нормам и карантину.

ствует гармонизации зако-

унификации права, в том ч-

лирование вопросов сме-

занных перевозок.

В своей центральной

политике ЕС может сделать

важным моментом в развитии

сотрудничества. Следует

несмотря на текущие проб-

лемы хорошей моделью

альных для Центральной

Ввиду того, что понятия ре-

даже интеграции (хотя о

пока очень рано) вновь ста-

путями среди политиче-

отношения с Китаем стали, наряду

ональных проектов, тран-

трудностей, урегулирован

использованию водных рес-

Стой отметить, что в ре-

пается интерес к некоторым

трудностям на европейск

те. В прошлом году была

готовая платформа между

ми Центральной Азии и

четверкой [5]. Желание

создать аналог Шенгенской

является возможностью для

считать свое присутствие путе

ления юридических и полит

соглашение, которое пере

компаниям из ЕС лучший

такий рынок для улучше

конкуренции. Переговоры

онной сфере начались еще

но на долгие годы зашли

рыда вопросов. Но пост

женности между США и Китаем, можно, помог изменить позицию Китая. Сделка последовала сразу за подписанием торгового соглашения Великобританией с ЕС, о котором было объявлено 24 декабря. Ожидалось, что сделка предоставит Пекину доступ к небольшой части европейского сектора возобновляемых источников энергии на взаимной основе. Пакт также был призван устранить барьеры для инвестиций в Китай, такие как требования о создании совместных предприятий и ограничения на иностранную собственность в определенных отраслях. Как только ожидается сделка будет достигнута, она должна была быть ратифицирована Европейским парламентом, и этот процесс должен был начаться не раньше второй половины 2021 года. Но, в марте 2021 года ЕС заморозил подписание данного соглашения.

Европарламент отклонил ратификацию всеобъемлющего соглашения о сотрудничестве в области инвестиций с Китаем из-за санкций, введенных Пекином против представителей ЕС. Дальнейшее обсуждение этого договора заморозено – до тех пор, пока не будут сняты санкции, говорится в резолюции Европейского парламента, принятой в четверг, 20 мая, большинством голосов. Депутаты также призвали Еврокомиссию проконсультироваться с парламентом, «прежде чем предпринимать какие-либо шаги по заключению и подписанию» соглашения [6].

Переговоры о сотрудничестве в области инвестиций между Евросоюзом и Китаем длились несколько лет. В итоге в декабре прошлого года Брюссель и Пекинг договорились об основных пунктах

выработке политики по общим санитарным нормам и карантину. Это способствует гармонизации законодательства и унификации прав, в том числе по урегулированию вопросов смешанных транзитных перевозок.

В своей центральнаязиатской политике ЕС может сделать акцент на новом моменте в развитии региональной сотрудничества. Следует признать, что несмотря на текущие проблемы, ЕС является хорошей моделью по ряду актуальных для Центральной Азии вопросов. Ввиду того, что понятия регионализма и даже интеграции (хотя о ней говорить пока очень рано) вновь становятся популярными среди политических элит государств региона, Брюссель может предоставлять свой опыт в сферах региональных проектов, транснационального сотрудничества, урегулирования споров по использованию водных ресурсов и т.д.

Стоит отметить, что в регионе проследится интерес к некоторым формам сотрудничества на европейском континенте. В прошлом году была запущена диалоговая платформа между государствами Центральной Азии и Вышестратежической группой [5]. Желание стран региона создать аналог Шенгенской визы также является возможностью для ЕС обозначить свое присутствие путем предоставления юридических и политических консультаций.

В конце 2020 года было подписано соглашение, которое предоставило бы компаниям из ЕС лучший доступ на китайский рынок для улучшения условий конкуренции. Переговоры об инвестиционной сделке начались еще в 2014 году, но на долгие годы зашли в тупик из-за ряда вопросов. Но рост торговой напря-

этого соглашения. Глава Еврокомиссии Урсюла фон дер Ляйен отметила тогда, что ЕС, имеющий «самый большой открытый рынок мира», готов к сотрудничеству в области торговли и инвестиций с Китаем.

Однако затем отношения сторон ухудшились. В марте ЕС ввел санкции против чиновников в китайской провинции Синьцзян за преследования уйгуров - мусульманского меньшинства в КНР. Китай ввел ответные меры против европейских политиков и ученых.

Подписание соглашения открыло бы еще больше портов и путей для перевозок. Сейчас речным осуществляется перевозка грузов через сушу и морские пути, многие логистические пути лежат через Поттердам, Ламбурт и другие европейские города. Казахстан играет немаловажную роль в перевозке грузов из Китая в Европу, проект «Один пояс - Один путь» осуществляется через территорию России и Казахстана.

Если говорить про Казахстан, то, за последние 7 лет прошло 1,5 миллиона контейнеров через казахстанско-китайский логистический терминал в городе Ляньюньган. Порт расположен на берегу Желтого моря и играет одну из ключевых ролей в транспортировке товаров из Восточной Азии через Китай и Казахстан - в Европу и обратно. Желтое море соединяет порт Ляньюньган с Японией, Южной Кореей и другими регионами. А по суше грузы идут в Казахстан, Центральную Азию, дальше - в Европу. Порт входит в десятку крупнейших гаваней Китая. По сле перевозглашения инициативы «Один пояс - один путь» Ляньюньган превратился в один из пунктов ее реализации.

А создание здесь казахстанско-китайской логистической базы - предоставило Казахстану выход к морю.

В феврале и марте 2020 года кризис, вызванный пандемией COVID-19, значительно уменьшил железнодорожное движение между Дуйсбургом в Германии и Китаем. Однако в апреле того же года ситуация динамично изменилась и порт обслужил рекордное количество перевозок.

Мы отчетливо чувствуем результативны намерения китайским бизнесом, ушедшего из-за пандемии. В то же время мы интенсивно работали в апреле над нашей сетью и расширили предложение поездов дополнительных местами в Китае. Дуйсбург уже является предпочтительной целью для китайского грузового железнодорожного транспорта в Европе. Будучи производительным логистическим центром, наше преимущество также в быстрой дальнейшей транспортировке в морские порты на европейском побережье. Железнодорожный транспорт оказывает ся важной альтернативой для морского фрахта, особенно во времена кризиса - заявил Эрих Стаке, генеральный директор Дуйспорта [7]. Железнодорожные перевозки на новом Шелковом пути набирают популярность.

В последнее время Евросоюз начинает отворачиваться от Китая и выводить из КНР свои производства, утверждают европейские СМИ. В то же время со стороны Пекина наблюдается явное стремление сохранить существующее партнерство. Эксперты предполагают, что действия Европы обусловлены политикой США в отношении Китая. Впрочем, специалисты отмечают, что стремление

к разрыву связей европейских с «В кризисе лась увязимом обозначено в которое имеет некоего издательство Germany Trad во время пандемии, поочные поиски».

Как заяв секретарь М Китай должен уступки. «Сущанное недовольное с бо рашения с бот видим, как штае и за его прележки», - скептически Европош на напряженности Вашингтона. Азия Центра аналитики и разрывать с что от Китая «Газете.Ру», что от Китая разрывать с аналитики и ли его.

Европа в рит о том, что рена дистанци вести новые инвентарий в флатом опас

переводными секторами экономики», – подчеркнул руководитель Центра азиатско-тихоокеанских исследований ИМЭ-МО РАН Александр Ломанов [9].

При этом китайское руководство стремится преумножить разногласия с Европой. «Мы рассматриваем ЕС как партнера, несмотря на некоторые различия во мнениях», – говорил посол Китая в ЕС Чжан Мин в одном из своих интервью. Он подчеркивал, что Китай стремится к тому, чтобы одобрить соглашения об инвестициях до конца года. В середине июня 2021 года Евросоюз и Китай взяли на себя обязательство до конца года начать переговоры о подписании двустороннего инвестиционного соглашения. Но в ходе прошедшего года видо-саммита стало понятно, что стороны расходятся во мнениях по принципам важным вопросам.

«У нас по-прежнему существуют небалансированные торговые и инвестиционные отношения. Мы не достигли прогресса, к которому стремились в заявлении на высшем уровне в прошлом году в преодолении барьеров доступа на рынки», – отмечала председатель Еврокомиссии Урсула фон дер Ляйен. Стоит отметить, что 14 сентября на пресс-конференции по итогам онлайн-саммита ЕС-КНР глава Еврокомиссии Урсула фон дер Ляйен заявила, что Евро-союз ожидает открытия китайского рынка для европейских цифровых продуктов и услуг в сфере коммуникации.

Она уточнила, что по вопросу цифровых технологий стороны договорились запустить на постоянной основе диалог высокого уровня между Еврокомиссией и китайским правительством [10]. Предполагается, что в рамках этих контактов

к разрыву связей есть далеко не у всех европейских стран.

«В кризисе с коронавирусом проявилась уязвимость цепочек поставок», – обозначено в исследовании агентства, которое имеется в распоряжении немецкого издания Handelsblatt. Эксперты Germany Trade and Invest уточнили, что во время пандемии из-за внезапного закрытия границ цепочки поставок были прерваны, поэтому начались «лихорадочные поиски альтернативных поставщиков».

Как заявил в интервью статс-секретарь МИД ФРГ Нильс Аннен, Китай должен пойти на значительные уступки. «Существует вполне обоснованное недоверие к Китаю в области об-разования с большими данными. Мы же видим, как цифровые технологии в Китае и за его пределами используются для слежки», – сказал он [8].

Эксперты связывают охлаждение отношений Европы и Китая, в частности, с напряженностью в диалоге Пекина и Вашингтона. По мнению руководителя Центра азиатско-тихоокеанских исследований ИМЭМО РАН Александра Ломанова, Европа ни политически, ни ментально не свободна от американского лидерства. Как пояснил эксперт «Газете.Ru», когда США дали сигнал, что от Китая нужно отворачиваться и разрывать с ним связи, европейские аналитики и политические силы улови-ли это.

«Европа все больше и больше гово-рит о том, что по примеру США наме-рена дистанцироваться от Китая, под-вести новые барьеры на пути китайских инвестиций в Европу под тем же самым флагом опасения утраты контроля над

эко-китай-доставило да кризис, D-19, зна-одорожное и в Герма-те того же изменилась колоничество результате-им бизне-мини. В то аботали в асширили нительны-от уже яв-ю для ки-рожного ни произ-центром, быстрой е в мор-обережье. оказыва-я морско-на кризи-справный элезнодо-Целковом з начина-выводить герждают ия со сто-де стрем-есе пар-иот, что и полити-Впрочем, изменение

ЭКОНОМИКА

будут обсуждаться не только вопросы

доступа на рынки, но и тема регулирования инновационных технологий, в част-

ности работ по созданию искусственно-

то интеллекта. Все предположения о нарушении

отношений Европы и Китая на сегодняшний день находится на уровне

обсуждения в СМИ, но не политики. Потенциал к развитию отношений Ев-

ропы и Китая в ключе разрыва очень

несамостоятельным: в первом издании к их числу относились только те, которые не могли быть признаны самостоятельными. В настоящее время к ним относятся также и те, которые не могут быть признаны самостоятельными по существу.

США в конфликте с Китаем или пред-
принимать какие-либо серьезные анти-

Китай не угрожает интересам никаких

европейских государств. При этом противоречия между Ев-

ропой и Китаем действительно существуют, но речь идет не обо всех евро-

пейских странах. В отношении Китая в Европе существует некая раздроблен-

ности: большие страны, в том числе Германия и Франция, высказывают за-

интересованность в этих отношениях,

давать сигналы, что нужно консервировать средние и мелкие отрасли народного хозяйства.

Структуры.

Несмотря на разногласия и истори-

Ческие оодпы китя оиосительно ль-
ропы, в целом, он не может терять этот

огромный рынок, поскольку речь идет о
большом товарообороте, потому что, вся

БАТЫС - БАТЫС КЫТАЙ ЛОТИ

СТИКА ЖӘНЕ КӨЛІК МАРШРУТ-

TAPPI EYPOHA: EYPOHAYIBH BAN

АТТЫ МАКАЛАСЫНА

Түгіндемә

Қытайдың Еуропаға қатысты келіс-

пешкиликтер мен тарихи наразылыктарга карамастан, жалпы алганда, ол мұны

Жоғалта алмайды
Үлкен нарғы, Үлкен тауар айналы-

мы бүкіл Еуропа Қытаймен сауда жа-
сайды.

Heizizi cözdepi: Еуропарламент, интеграция, инвестициялык банк, сарапшы-

лар, Оптабык Азия.

Annotation

On this topic

WEST - WEST CHINA

LOGISTICS AND TRANSPORT ROUTES EUROPE: EUROPEAN ME-

DIA

DIA

Despite China's disagreements with Eu-

rope and historical protests, in general, it cannot afford to lose it.

Large market, large turnover, the whole of Europe trades with China.

Key words: European Parliament, integration, investment bank, experts, Central

Asian.

Цитируемая литература:

1. Европа хочет стать «глобально подключённой» и обойти Китай // Европа хочет стать «глобально подключённой» и обойти Китай - URL: EuropeNews12.07.2021
2. Триест: между Западом и Востоком // Триест: между Западом и Востоком. - URL: EuropeNews. 22.03.2019.
3. Китай-ЕС: торговые перспективы // Китай – ЕС: торговые перспективы. - URL: EuropeNews. 24.03.2019
4. Саммит «Один пояс один путь» в Пекине // Саммит «Один пояс – Один путь» в Пекине. - URL: EuropeNews. 26.04.2019
5. Политика Европейского Союза в Центральной Азии: хочет ли Брюссель превратиться в стабильного игрока основы? // Политика Европейского Союза в Центральной Азии: хочет ли Брюссель превратиться в стабильного игрока основы? - URL: CABAR.asia. 01.04.2019
6. Европарламент заморозил инвестиционное соглашение с Китаем. 20.05.2021. - URL: <https://www.dw.com/ru/european-parliament-investitions-soglasheniye-s-kitayem/a-57603532>.
7. Расут перевозки между Дуйсбургом и Китаем. 20.05.2020. - URL: <https://trans.info/ru/rastut-perewozki-mezhdu-duysburgom-i-kitayem-185560>
8. Speech by Minister of State Nils Annen during the Bundestag discussion on the new security law for Hong Kong. 29.05.2020. - URL: <https://www.auswaertiges-amt.de/en/newsroom/news/-/2346366>
9. «Мир начинается от Китая. 15.09.2020. - URL: https://www.gazeta.ru/politics/2020/09/15_a_13251325.shtml?updated
10. Между Сциллой и Харидой: Европа задумалась о цифровом суверенитете. 23.03.2021. - URL: https://www.gazeta.ru/tech/2021/03/23_a_13523096.shtml

FINANCIAL STATEMENTS AS A SIGNIFICANT SOURCE OF INFORMATION FOR OPERATIONAL ANALYSIS

Christopher Hor,

докторант специальности

«Международные отношения»

Hypothesis

To explore the effects of the Green BRI

on China-Kazakhstan relations, a hypoth-

esis is formulated: if both China and Ka-

zakhstan have set national targets to be car-

bon neutral by 2060, a low-carbon «green»

trend will emerge in China-Kazakhstan re-

lations in accordance with the Green BRI's

win-win eco-friendly approach to infra-

structure development.

Theoretical framework and research de-

sign

Using the 4 indicators developed by the

OECD on green growth – i) environmen-

tal and resource productivity, ii) the natural

asset base, iii) environmental dimension of

quality of life, and iv) economic opportuni-

ties and policy responses [1], together with

a theoretical framework based on neolib-

eralism's «complex interdependence» [2],

the 56 joint projects agreed by China and

Kazakhstan in 2015 were analyzed to verify

Findings

These 56 projects – worth USD27.5 bil-

lion in total – sparked off a wave of anti-

Chinese protests over China's suspected

expansionism and these projects' social and

environmental impacts in 2019, but a care-

ful inspection shows a distribution pattern

that 20 of these projects are high greenness

projects – meaning these projects are both

eco-friendly and serving to Kazakhstan's

advantage. Among them, 9 renewable en-

ergy projects are found, together with 2

projects that manufacture solar panels and

FINANCIAL STATEMENTS AS A SIGNIFICANT SOURCE OF INFORMATION FOR OPERATIONAL ANALYSIS

Annotation

Further research into the implications

of the energy transition and climate change

mitigation prospects for Kazakhstan's

multi-vector foreign policy – taking into ac-

count the different outcomes brought about

by balancing and consolidation respectively

– are recommended outcomes.

Keywords: financial reporting, invest-

ment, cooperation, economic union

Introduction

Security of fossil fuel supplies has been

a central issue in the economic and politi-

cal agenda for China-Kazakhstan relations.

However, when the leaders of these two

countries announced that domestic carbon

neutrality would be achieved by 2060, a

clear direction was set on their bilateral rela-

tions and beyond. The reason why the term

«Green Belt and Road Initiative (Green

BRI)» is used in this study is because a se-

ries of efforts has been made by China since

2018 to put into practice the 17 Sustainable

Development Goals – set up by the United

Nations in 2015 – related to environment

and development as an upgrade to the origi-

nal BRI announced in 2013. Kazakhstan –

as a neighbouring country of China and a

key component of BRI – is expected to be

reflective to the differences in China's de-

velopment projects before and after 2018.

Central Asia. Other more tangible alternatives for Kazakhstan are offered by the Russian-led Eurasian Economic Union and the European Union. The Eurasian Economic Union – of which Kazakhstan is a member country – currently is in process of creating a common electricity market that helps deploy renewable energy power systems and manage greenhouse gas emissions across the member countries [5]. And private entities of the European Union have launched multiple renewable energy and green hydrogen projects in Kazakhstan. President Tokayev is particularly supportive to the European interest in building a gigantic green hydrogen project in the western region of Mangystau [6].

On this basis, two possible outcomes can be speculated: the first is a «Great Game» scenario in which Kazakhstan's low-carbon sectors are deemed to be overwhelmed with soft power competition between the great powers; and the second is a «regional hub» scenario in which Kazakhstan consolidates capital inflows, knowledge and technology from the leading countries in low-carbon innovation for the promotion of carbon neutrality nationally, across Central Asia and in neighbouring regions.

Summary and recommendation

The Green BRI has undoubtedly brought about a low-carbon green trend in China-Kazakhstan relations based on its win-win eco-friendly approach to infrastructure development. However, countermeasures are expected, and the great powers' engagement in the low-carbon sectors can turn Kazakhstan into either a battlefield of soft power struggle, or as a regional hub that promotes green synergy at the national, intra-regional and inter-regional level. Further research on the implications of energy transition and climate change mitigation on the prospects of Kazakhstan's multi-vector foreign policy – taking into account the different outcomes

Examining the percentage of high green-ness projects by year, an increase is shown from 0% in 2015 to over 55% in 2021. The investment amount in high greenness projects also is on the rise – from USD\$0 in 2015 to a total of almost USD\$2 billion in 2021, signifying the beginning of a shift in China's investment in Kazakhstan with ingredients of sustainable development and ecological civilization philosophy embedded. These high greenness projects do not only boost Kazakhstan's gross domestic product (GDP) and create channels of knowledge and technology transfer with China, but they also increase capacities for Kazakhstan to participate in the global low-carbon industrial, supply and value chains while advancing the Republic's domestic carbon neutral strategy.

However, this bilateral cooperation represents merely one vector in Kazakhstan's statecraft that plays off the various countries against one another and gain concessions from all of them in the format of its multivector foreign policy [4]. In other words, countermeasures of other countries – especially those of the great powers – are welcomed by Kazakhstan to create a balance that protects itself from being dominated by any external actors. The United States' desperation to contain China's growing influence has already led it and its Group of Seven (G7) and Indo-Pacific allies to announce a «democracy» response to the BRI in the Global South, but the United States' withdrawal from Afghanistan has produced a level of uncertainty of its future role in

by balancing and consolidation respectively – is recommended.

ОПЕРАЦИОННЫЕ ТАЛАНТЫ УШН
ТАРАТЫН МАНЫЗДЫ КӨЗІ
ЖАЛПЫ ЕСЕНТИЛІК
Түпнөмө

Энергиянын айысуу жана климаттын
рапери тууралуу косьмаша зерттеулер
ортолду. Казакстандын көпвекторлуу
такты саясатынын болашагын жум-
туулар өзгөртүү – кабылданды. Сай-
ынше тенденция жана шофрандыруу
иңесинде туулган аяруу натикже-
ли өскөру үсынылды.
Түпнөмө: каржылык есен, инве-

ция, ынтымактастык, экономикалык

Reference:

1. Construction of Kazakh-Chinese investment projects will be carried out in accordance with the legislation of Kazakhstan (September 10, 2019) Kazakhstan Invest. Retrieved November 24, 2020. - URL: <https://invest.gov.kz/media-center/press-releases/>

2. Keohane, R.O. & Nye, J.S. (1997) «Interdependence in World Politics» In Crane,

T. & Amawi, A. (1997) The Theoretical evolution of international political economy: a

der. Oxford University Press, New York.

3. «OECD.stat» (n.d.) Retrieved on November 24, 2020. Organisation for Economic

-operation and Development. - URL: <https://stats.oecd.org/>

4. Vanderhill, R. et al. (July 2020) «Between the bear and the dragon: multivectorism in

Kazakhstan as a model strategy for secondary powers» International Affairs, Volume 96,

ue 4, July 2020. Retrieved on November 24, 2020. - URL: <https://academic.oup.com/ia/>

5. EEC Creates a Common Electricity Market (April 7, 2020) Eurasian Economic

commission. Retrieved on November 24, 2020. - URL: <http://www.eurasiancommission.>

g/en/nae/news/Pages/07-04-2020-1.aspx

6. Radowitz, B. (November 21, 2021) «Kazakhstan advances 'global green leader'

tion with deal over massive German hydrogen plan» Recharge. Retrieved on

December 1, 2021. - URL: <https://www.recharge.news.com/energy-transition/kazakhstan->

advances-global-green-leader-ambition-with-deal-over-massive-german-hydrogen-

an/2-1-1108593

ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ
КАК ЗНАЧИМЫЙ ИСТОЧНИК ИН-
ФОРМАЦИИ ДЛЯ ОПЕРАЦИОННО-
ГО АНАЛИЗА

Аннотация.

Дальнейшие исследования послед-

ствий энергетического перехода и кли-

мата изменение смягчения перспектив

казахстанской многовекторной внеш-

ней политики – принятие учитывать

различные результаты, вызванные ба-

лансировкой и консолидацией соответ-

ственно, – это рекомендуемые резуль-

таты.

Ключевые слова: финансовая отчет-

ность, инвестиции, сотрудничество, эко-

номический союз

Annotation.

Development of transp

services is one of the p

strategy “Kazakhstan - 205

The creation of join

the region and in the w

necessary for constructio

transport and logistics fac

Kazakhstan, and activitie

this way occupies a signif

country's LPI index in the

and logistics.

Keywords: transport

service, markets, trends,

international trade

Prospects for the develo

from Central Asia to the M

The modern world is

rapid pace: people, opini

markets, trends, supply

changing. Since globaliz

tide of change, the de

people, countries and ent

irrevocably deviated fro

course. Globalization h

development of industria

and an increase in demand

of goods, services and tec

particular, to interdepend

which in turn has prepare

development of cooperati

people and various organi

The world has becom

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF LOGISTICS FROM CENTRAL ASIA TO THE MIDDLE EAST

Akbari Farshid

Магистрант специальности

«Международные отношения»

Annotation.

Development of transport and logistics services is one of the priorities of the strategy "Kazakhstan - 2050".

The creation of joint ventures in the region and in the world, which are necessary for construction of industrial transport and logistics facilities outside of Kazakhstan, and activities carried out in this way occupies a significant place in the country's LPI index in the field of transport and logistics.

Keywords: transport and logistics service, markets, trends, transport routes, international trade

Prospects for the development of logistics from Central Asia to the Middle East

The modern world is changing at a rapid pace: people, opinions, preferences, markets, trends, supply and demand are changing. Since globalization began this tide of change, the destinies of many people, countries and entire continents have irrevocably deviated from the previous course. Globalization has led to the development of industrialization, urbanism and an increase in demand for various kinds of goods, services and technologies, and in particular, to interdependence among states, which in turn has prepared the basis for the development of cooperation between them, people and various organizations.

The world has become more and more

This article is devoted to the analysis of

problems that impede the clear and effective functioning of the planned network. There are 31 landlocked developing countries in the world, 12 of them are in Asia. Nine such countries participated in the second phase of the EATL study: Azerbaijan, Armenia, Afghanistan, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Mongolia, Tajikistan, Turkmenistan and Uzbekistan. Upon completion of customs formalities, drivers have to stand in another queue for a separate passage of

hytosanitary and veterinary control. Thus, at the same border point, the same driver must stand in several queues. In addition, most of the crossing points do not have dedicated corridors for urgent goods or goods transported using TIR Carnets. Other barriers to crossing borders include the scarcity and cost of parking spaces and security concerns. It is very significant that there is no necessary coordination between the customs authorities of neighboring countries [1].

In most EATL transit countries in Asia, these authorities do not practice joint customs inspection of goods and do not have a common work schedule. So far, no international network(s) has been established for the secure cross-border exchange of customs data. Efforts in this direction are being made by the World Customs Organization through its Global Customs Network (GTN) project, as well as by the UNECE (ETIR project) [2], but progress has been slow due to lack of funds and political will. Finally, contrary to the basic provisions of international conventions, changes in the field of customs regulation are not always brought to the attention of all interested participants in the international transportation market in a timely manner.

The organization of the movement of block trains on internal Euro-Asian routes can be called a vital business for the landlocked countries of Central Asia. Thanks to block trains, the land will be able to provide these countries with the same connection with the outside world that the oceans provide for coastal states [3]. This requires that independent operators establish continuous, regular rail service on Eurasian routes within the framework of a flexible mechanism for managing transport corridors, in which the range of services provided would be similar to that

offered by liner sea carriers (a kind of land-based analogue of liner shipping). The ultimate goal is to create in Central Asia and beyond the network of freight routes for scheduled trains with the possibility of docking between them within a single, modern and highly efficient transport system. International trade and production are complex processes [4].

Trade and logistics professionals are constantly looking for ways to limit commercial risk, secure delivery of goods, and maximize profits. Excessive production and logistics costs today often turn into a loss of product competitiveness. In addition, the delivery of goods to the market must be timely, and its quality must be high compared to what competitors offer. Therefore, decisions about where to produce a product, how to transport it, how to market it, how to plan the release of products and their delivery to customers [5], are not only key to the efficiency of international trade, but also determine the commercial success of enterprises.

In an effort to stay competitive and find new market, manufacturers are constantly striving to minimize the cost of their products, including logistics costs, without compromising customer satisfaction. In recent decades, the need to reduce costs has led to the relocation of many of their enterprises to Asia [6]. This shift in the geography of production has created two new organizational problems related to the remoteness of the manufacturer from consumers and the increased length of supply chains. The resulting additional costs appear to have been offset by lower production costs [7].

The need for a general reduction in costs poses a new challenge for manufacturers: reducing the costs associated with the supply and marketing. To this end, manufacturers are constantly analyzing alternative delivery

options. Even with zero product may not be compared to months to get to market goal of companies is to achieve the lowest possible combination of a number of factors: the right product at the right time at the right place. Today, the transportation of goods from Asia to Europe is carried out by sea, which is the most efficient way. Long distances combined with border delays and hidden costs, such as stability, hidden costs, such as border delays and hidden costs, reduce the attractiveness of the links between Europe and Asia. The comparison of sea and land shipping methods from a Shanghai port to a port, these cargoes are transported [9], since assumption, as well as port located at a great distance. Accordingly, when logistics professionals count the costs of the process, including the cost of unloading, paperwork and from port to warehouse costs. In the context of the world economy, the important role in the industry. In this regard, the country. In this regard, the main factor in stimulating the development of the

Conclusion

turn, logistics is a very profitable segment. The global transport logistics market is estimated at 2.7 trillion US dollars, i.e., about 7% of world GDP. In developed countries, the share of transport logistics is 13-14% of GDP. For example, in Ireland this figure exceeds 14.2%, in Singapore - 13.9%, Hong Kong - 13.7%, in Germany - 13%. Therefore, this sector of the economy is an important source of national income.

In Kazakhstan, the share of logistics in GDP is insignificant. In this regard, the President of the Republic of Kazakhstan has repeatedly stressed that the development of transport logistics is one of the most important tasks facing the economy of Kazakhstan. Thus, at the XXV plenary meeting of the Council of Foreign Investors under the President of the Republic of Kazakhstan, he noted that Kazakhstan plans to become the largest transit and logistics hub in the Asian space, acting as a «bridge» between Europe and Asia. In this regard, in the State Program for Infrastructure Development «Nuryly Zhol» for 2015-2019, it was determined that the formation of a single economic market should be carried out by integrating the macro-regions of the country on the basis of building an effective infrastructure on the hub principle to ensure long-term economic growth in Kazakhstan. One of the key objectives of the program is the creation of an efficient transport and logistics infrastructure according to the «beam» principle. The strategy «Kazakhstan-2050» also notes that one of the priority areas for the development of transport and logistics services is going beyond the country to create production transport and logistics facilities outside of Kazakhstan. To do this, it is necessary to create joint ventures in the region and around the world, and so the activities carried out in the republic in the field of transport and logistics have significantly improved the country's position in the LPI index.

options. Even with zero production costs, a product may not be competitive if it takes three months to get to market. Therefore, the goal of companies is not so much to achieve the lowest possible level of production costs, but to provide the most favorable combination of a number of factors, i.e., delivering the right product to the right market at the right time at the right price.

Today, the transportation of goods from Asia to Europe is carried out mainly by sea. Long distances combined with political instability, hidden costs, security concerns, border delays and general unpredictability reduce the attractiveness of inland transport links between Europe and Asia [8]. In addition, the comparison of sea carrier rates with the cost of transporting goods by land is not always correct. For example, comparing sea and land shipping methods for a container from a Shanghai port to Hamburg port can lead to false conclusions if it only takes into account the cost and time of transportation between these two points. In reality, sea-ports are not the final destinations of containerized cargoes: after unloading at the port, these cargoes are waiting for further transportation [9], since their places of consumption, as well as production, are often located at a great distance from the ports.

Conclusion

Accordingly, when comparing costs, logistics professionals have to take into account the costs of the entire delivery process, including the transportation of containers by road from warehouse to port and from port to warehouse, loading and unloading, paperwork and other administrative costs. In the context of the globalization of the world economy, logistics plays an important role in the industrial development of the country. In this regard, many states have relied on the development of logistics as the main factor in stimulating the industrial development of the national economy. In

ind of land-
(sping). The
central Asia
right routes
possibility
in a single,
transport
production
professionals
to limit
delivery of
Excessive
today often
competitiveness.
oods to the
quality must
ctors offer.
to produce
w to market
products and
are not only
onal trade,
trial success
ve and find
constantly
t of their
ts, without
action. In
duce costs
ny of their
shift in the
reated two
related to
turer from
length of
additional
t by lower
on in costs
nufacturers:
the supply
nufacturers
delivery

ОПТАЛЫҚ АЗИЯДАН ЖАҚЫН ШЫҒЫСҚА АРНАЛҒАН ЛОГИСТИКА ДАМУ БОЛАШАҒЫ

Аннотация

«Қазақстан-2050» стратегиясында басым бағыттардың бірі болып табыла- тын көліктік-логистикалық қызметтерді дамыту үшін ел шетінен шығып жатыр. Қазақстаннан тыс өндірістік көлік- логистикалық объектілерді істеу үшін бұл қажет аймақта және бұқпй элемент- бірлескен қасиорындар құру және осы- лайша жүзеге асырылатын іс-шаралар республикада көлік және логисти- ка саласында айтарлықтай елдің LPI индексінегі орны болып табылды.

Түйін сөздер: көлік-логистикалық қызмет, нарықтар, трендтер, көлік бағыттары, халықаралық сауда

Ключевые слова: транспортно-ло- гистическая услуга, рынки, тенденция, транспортные пути, международная тор- говля

References:

- 1) Японское агентство международного сотрудничества (JICA) министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан исследование по проекту инте- прированных логистических систем и маркетингового плана мероприятий по кон- тейнерным перевозкам Окончательный Отчет. ДЕКАБРЬ 2007. Tonichi Engineering Consultants, Inc. – URL: https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/11868734_01.pdf
- 2) Интегрированные логистические системы доставки ресурсов: (теория, методо- логия, организация). – Минск: Право и экономика, 2011. – 460 с.
- 3) Кирясов, А.С. Формирование эффективной транспортной- логистической си- стеме регионального уровня на основе концепции устойчивого развития / А.С. Киря- сов // Вестник Саратовского государственного технического университета. - Саратов, 2012. - № 4 (68). - С. 299-303.
- 4) Bowersox, D.J. Logistics: Integrated supply chain / D.J. Bowersox, D.J. Kloss. - 2nd ed. - M: Olympus - Business, 2008. - 640 p.
- 5) Грозин А., Международное сотрудничество, глобальные и региональные си- стемы политика и интересы Ирана в Центральной Азии с учётом энергетического и логистического факторов
- 6) Лукных В.Ф. Методологические принципы координации в неразрешимых ор- ганизованной многотуровой региональной логистической системе // РИСК: Ресур- сы, информация, снабжение, конкуренция. - 2010. - № 4. - С. 22-27.
- 7) CIA World Factbook
- 8) ASIAN ECONOMIC GROWTH. – URL: <http://www.asiandevelopmentbank.org/Documents/Reports/CAR/Transportation-Facilitation.pdf> <http://botma.eu-botma.org/en/taj>
- 9) Asian Development Bank, Transport and Communications. Developing Tajikistan's Transport Sector: Transport Master Plan (Manila, 2011). – URL: <http://www.adb.org/sites/default>

Оформление материалов статей и пристатейной литературы в журналах

1. УДК

2. Название статьи

3. ФИО автора(ов) *

4. Место работы автора(ов) **

5. Аннотация на языке текста публикуемого материала (пример: каз.)

6. Ключевые слова

7. Полный текст статьи

8. Список литературы ***

9. Резюме на двух любых языках, отличающихся от языка публикуемого материала (пример: рус., англ.)

Статья представляется на CD-носителе (с обязательной распечаткой текста в редакторе Microsoft Word, шрифтом TimesNewRoman 10, через 1,5 интервала, в 1-м экз.; поля: верхнее и нижнее – 20 мм, левое – 30 мм, правое – 15 мм, объем 4-6 страниц).

Иллюстрации к статье представляются в исходном формате (т. е. диаграмма в Excel, карты в COREL DRAW и т.п.).

Статья публикуется автором (авторами) в нижнем правом углу на каждой странице текста.

Ссылки на литературу в тексте обозначаются арабскими цифрами в квадратных скобках. Список литературы помещается после статьи (описание каждого источника вкратце: фамилию и инициалы автора, название работы (при необходимости сборника, журнала и т.п.), место издания (город и

издательство), год опубликования и количество страниц).

Название таблиц располагается над таблицей со ссылкой на нее.

Название рисунка располагается под рисунком с предварительной ссылкой на этот рисунок.

На отдельной странице следует привести Ф.И.О. полностью, должность, ученую степень (если таковая имеется), город, место работы, служебный и домашний телефоны, e-mail.

Сокращения и условные обозначения допускаются лишь при принятии в международную систему единиц сокращения мер, физических, химических и математических величин, терминов и т.п.

Статья в журнал «Саясат-Policy» может быть представлена на одном из трех языков: английском, казахском, русском.

* ФИО автора(ов) индексируется с местом работы каждого – А.В. Витавская¹, Н.И. Пономарева², Г.К. Алтынбаева

** Место работы автора(ов) – Алматынский технологический университет¹, Национальный центр научно-технической информатизации², Руденский институт³
*** Библиографические описания в списке литературы оформляются в соответствии с ГОСТ 7.5-98. В качестве примера приводятся наиболее распространенные описания – статьи, книги, материалы конференций, патенты и электронного ресурса удаленного доступа.

Обязательное требование: Уникальность статьи должна составлять не менее 75%. Проверку статьи на наличие заимствований (плагиат) автор осуществляет в любой прозрачной среде на АНТИПЛАГИАТ. Протокол проверки с указанным %-м уникальности пересылается со статьей.

Статья из периодического издания:

Аскартов Р. М., Айзиков М. И., Расулова С. А. Метод количественного определения леукомизина // Вестн. КазНУ. Сер. хим. – 2003. – Т. 1. № 8. – С. 40-41

Книга:

Курмуков А. А. Антипроптеркторная и типологическая активность леукомизина. – Алматы: Бастау, 2007. – С. 35-37

Публикация из материалов конференции (сборника, симпозиума), сборников трудов:

Абимильдина С. Т., Сыдыкова Т. Е., Оразбаева Л. А. Функционирование и развитие инфраструктуры сахарного производства // Инновация в аграрном секторе Казахстана: Матер. Междунар. конф., Вена, Австрия, 2009. – Алматы, 2010. – С. 10-13

Электронный ресурс:

Соколовский Д. В. Теория синтеза самоорганизующихся кулачковых приводов [Электрон. ресурс]. – 2006. – URL: http://bookshamber.kz/sist_2006.htm (дата обращения: 12.03.2009).

*** При оформлении пристатейной литературы приводить полный перечень авторов издания (без др.).