

NEWS

OF THE NATIONAL ACADEMY OF SCIENCES OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN
SERIES OF SOCIAL AND HUMAN SCIENCES

ISSN 2224-5294

Volume 2, Number 306 (2016), 153 – 159

**NEW VECTORS OF TRADE-ECONOMIC RELATIONS
 OF CENTRAL ASIAN STATES AND THE ROLE OF TRANSPORT
 IN ENTERING THE GLOBAL ECONOMICS**

Adilet R. Konirbay

Institute of Oriental Studies named after R. B. Suleymanov, Almaty, Kazakhstan,
 Kazakh national university named after al-Farabi, Almaty, Kazakhstan.
 E-mail: kongyrbay@yandex.ru

Key words: Central Asia, containers, intermodality, transport routes, decreasing the transport costs, regional integration, China.

Abstract. The improvement of the existing roads and railways from east to west and from north to south, for the satisfaction of the demand for transport services in Central Asian region is presented. The adequate policy in servicing and financing: the detailed analysis of needs and requirements of technical service in the future on the state level, the accepting of instruments of planning and governments' financial obligations are regarded. New vectors of trade-economic relations of Central Asian states and the role of transport in entering the global economics are showed. To recreate the transboundary roads and railways of the regional significance. The compliance of the interests of transit potential's development includes the elements of competition, because each country prefers more transit across its territory. Although the diversity of transport routes in seeking the ways to decrease the transport costs is the natural process, it led to the environment, which often neglects the roads and railways of the regional significance (link in Fergan Valley).

**НОВЫЕ ВЕКТОРЫ ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ
 СТРАН ЦА И РОЛЬ ТРАНСПОРТА ВО ВХОЖДЕНИИ
 В МИРОВОЕ ХОЗЯЙСТВО**

А. Р. Конырбай

Институт востоковедения им. Р. Б. Сулейманова КН МОН РК, Алматы, Казахстан,
 Казахский национальный университет им. аль-Фараби, Алматы, Казахстан

Ключевые слова: Центральная Азия, контейнеры, интермодальность, транспортные маршруты, снижение транспортных расходов, региональная интеграция, Китай.

Аннотация. В статье изложена идея использования транспортного контейнера в мультимодальных перевозках. Статистический анализ, при котором были использованы материалы базы данных по логистике для стран Центральной Азии, позволил выявить приоритетные направления в области упрощения процедуры торговли на Новом Шелковом пути. Регион Шелкового пути покрывает обширную территорию приблизительно в 5,9 миллионов квадратных километров и имеет население приблизительно в 145 миллионов людей. Он представляет комбинированную экономику приблизительно в 312,3 миллиарда долларов США, с ВВП на душу населения в 2 151 долларов США. Принимая во внимание то, что эти цифры не поражают в плане потенциала развития рынка, то что действительно привлечет инвесторов, это то, что регион Шелкового пути может предложить остальному миру. Географическая изолированность Центральной Азии и Западного Китая представляются главной преградой в развитии новых рынков и привлечении иностранных инвестиций. Однако это на первый взгляд непривлекательное положение может быть превращено в выгодное, если страны Шелкового пути будут работать вместе для снижения барьеров и расходов по перевозкам товаров и людей через регион с помощью официальных программ сотрудничества.

Введение. В 2006 году исполнилось 50 лет тому как начали использоваться первые современные контейнерные перевозки. Использование этого метода транспортировки товаров постепенно развивалось и сегодня контейнерами транспортируется около 60% товаров, перевозимых по морю.

Идея использования современного транспортного контейнера не была совершенно нова. Боксы, похожие на контейнеры использовались для комбинированных, железнодорожных и конных перевозок в Англии. Правительство США использовало контейнеры стандартного размера во время Второй мировой войны. Они оказались очень удобными средствами быстрой и эффективной разгрузки и распределения провизий.

В 1955 году Малcolm P. Маклин предприниматель из Северной Каролины (США), купил пароходную компанию для транспортировки целых прицепов грузовиков с грузом. Он понял, что это было бы гораздо проще и быстрее, если контейнера будут перемещаться прямо с транспортного средства на корабль без предварительной выгрузки его содержимого.

Его идеи были основаны на теории, что эффективность перевозок может быть значительно улучшена с помощью системы «интермодальности», в которой тот же контейнер, с тем же грузом может транспортироваться с минимальными остановками различными видами транспорта во время всей перевозки. Контейнеры могут легко перевозиться кораблями, грузовиками и поездами. Это позволило упростить весь процесс транспортировки, приведшую к революции в международной торговле и грузоперевозках в течение следующих пятидесяти лет [1-3].

На сегодняшний день, несмотря на принимаемые усилия по контейнеризации перевозок, ее уровень остается низким не только в Казахстане, но и в ЕАЭС. В Европе примерно 70% всех перевозок грузов приходится именно на контейнерные, в Казахстане это соотношение составляет не более 7%. То есть в десятки раз меньше, а значит это направление требует большой работы. Большинство железнодорожного транзита, проходящего через границы Казахстана с Китаем или Россией, завершается внутри Казахстана или обслуживает другие страны Центральной Азии. Доля транзитных перевозок Китай-Россия-Европа – очень небольшая часть от общего грузового потока по региону [4-7].

Методы исследования. Проблемы железнодорожных перевозок. Во-первых, это отсутствие непрерывного отслеживания железнодорожного транзита, между Китаем и Таможенным союзом. Во-вторых, неспособность грузоотправителей проследить за перевезенными грузами и контейнерами от места их отправки, остановки и доставки до границы. В-третьих, отсутствие надежных графиков движения контейнерных и грузовых вагонов. Это усугубляется фрагментацией мелких терминалных мощностей [8-11].

В этой связи, необходимо, развивать сотрудничество с международными экспедиторами железных дорог в Европе, России, Китае, для оказания консолидированных услуг, по железной дороге и предоставление контейнерных блоковых вагонов через Центральную Азию. Для консолидации запланированных поездов на меньших терминалах, необходимо согласовывать с железнодорожными компаниями и владельцами частных терминалов, оптимальное перераспределение поездов в Центральной Азии. В будущем будут построены терминалы с мощностью 100 000 TEU и более. Необходимо разработать и внедрить информационную систему постоянного отслеживания движения транзитных грузов. Использовать информационные и коммуникационные технологии (ИКТ) для управления операциями и контроля трафика в пунктах пограничного контроля. Должны быть созданы улучшенные протоколы по обмену информацией по транзиту грузов, на границах Таможенного союза, между операторами и торговыми компаниями, таможенными брокерами и международными экспедиторами [12-14].

Увеличение доли частного сектора в логистических услугах. Логистика в Центральной Азии не очень хорошо развита и не интегрирована в глобальную логистику. Экспедиторы, логистические провайдеры, таможенные брокеры, по существу местные компании без международных эксклюзивных связей и с ограниченным диапазоном предоставляемых услуг. Экспедиторы обычно работают по договорам с железными дорогами, с которыми они не действуют как агенты. Плохое состояние логистической отрасли является основным препятствием для развития транспортных коридоров, является основной причиной фрагментации линий поставок, идущих через регионы Китая, Казахстана и России. Не выполняются предварительные условия для увеличения грузоперевозок: внутренние грузоперевозки не разделены на коммерческие и частные (перевозки физических лиц). Такое разделение существует в большинстве стран мира. В Центральной Азии есть только небольшой сегмент международных дорожных перевозок (МДП), где очень хорошо определены отраслевые стандарты [15-18].

Основные нормативы включают в себя следующее:

- Установление профессиональных стандартов для отечественных перевозчиков в соответствии с международными стандартами и отдельной коммерческой деятельностью физических лиц. Это может быть сделано путем предоставления технической помощи, для преобразования деятельности операторов согласно этих стандартов.

- Определение роли экспедиторов в соответствии с международными стандартами; должен быть уточнен статус транспортного посредника в некоторых странах (например в Таджикистане).

- Регулирование деятельности таможенных брокеров в соответствии с лучшей международной практикой.

- Инициативы по расширению торговли и транзита, упрощению процедур торговли все еще находятся на переходной стадии.

- Определить роль транзита, так как большинство импортных товаров для потребления не остаются на границе, а полностью идут на внутренние направления, в экономические центры.

Пять направлений в области упрощения процедур торговли должны быть определены в качестве приоритетных:

- Переход к безбумажной таможенной декларации, что позволит трейдерам подавать свои таможенные декларации на сайте онлайн, без вовлечения таможенных брокеров.

- Содействие развитию уполномоченных экономических операторов и трейдеров. Это трудно осуществить в виде торгового режима на региональном уровне, но это должно быть выполнено на уровне государства, по крайней мере, в крупных экономиках.

- Существующие требования могут быть упорядочены без фискального риска (например, право собственности объектов, сроки представления и аудиторские процедуры).

- Улучшение транзитного режима Таможенного союза в России и Казахстане, предложение решений для сбалансирования внутреннего механизма Таможенного Союза в рамках реализации общего транзита с ЕС.

- Содействие транзиту и трансграничной торговле через взаимосвязи информационных систем в странах региона. Страны региона должны владеть компьютеризированными торговыми системами. Протоколы обмена информацией будут способствовать транзиту и управлению трансграничной торговлей. Например, для импортирующих стран возможность доступа к информации стран экспортёров позволит соблюдать правила и бороться с мошенничеством и контрабандой.

- Устранение препятствий для транзитных грузовых автомобилей, в том числе список с ограничением для продуктов, позволяющий транзит не МДП грузовикам. Это предполагает консолидацию существующих двусторонних соглашений по выдаче разрешений Китаю, чтобы грузовики, едущие по Центральной Азии могли забрать товар на границе и выполнять транзит через третьи страны.

Страны Шелкового пути: торговые и инфраструктурные сети. «Во время неолита взаимодействие и обмен осуществлялись по Степному пути. Позднее существенную роль играли торговые связи и наибольшее значение имел Великий шелковый путь – сеть караванных маршрутов, соединявших Китай и Европу, а также Индию. По этому пути, начиная с античности, шел интенсивный межконтинентальный обмен, распространялись технологии и мировые религии. На всем пространстве ойкумены существенным индикатором взаимодействий и миграций служат распространение и связи языков мира...» [19].

Шелковый путь и роль Центральной Азии в качестве сухопутного моста между Европой и Китаем была одной из фундаментальных идей во всей истории мировой экономики. Сегодня существуют экономические и политические предпосылки воссоздать транзитную торговлю по этому историческому маршруту.

Цель данного проекта – формирование надежных линий поставок, которые позволят странам Центральной Азии интегрироваться с рынками товаров и капитала на Западе (Европа) и на Востоке (Китай). Для этого требуется не только инвестиции в транспортную инфраструктуру, но и меры по сокращению торговых издержек и фрагментации поставок через границы стран-участниц. Евроазиатская интеграция станет предпосылкой повышения транзитного потенциала ЦА на современном Шелковом пути.

Оглядываясь назад на Великий Шелковый путь, сто лет назад, сэр Хэлфорд Макиндер, основатель дисциплины «Геополитика», описал регион Центральной Азии как «географический центр истории», охарактеризовав ее роль не только как связующий мост, но также как объект влияющий на судьбы Европы и Восточной Азии. Действительно, Евразийский путь через Центральную Азию, известный как Шелковый путь представляет собой самый старый трансконтинентальный торговый поток. Этот путь описывали от Страбона и Плинния старшего до Марко Поло. Торговля между Европой и Восточной Азией, особенно Китаем, была активной с конца периода Римской империи и состояла в основном из импорта шелка, в котором у Китая было сильное сравнительное преимущество. Наземный маршрут проходил через Малую Азию, Персию и Бактрию (в настоящее время Узбекистан), а после уходил в Сиань в Китае [20, 21].

Во-первых, как заметил Плиний, торговля была очень несбалансированной в пользу Китая, драгоценные металлы уходили с запада на восток. Что вызывало озабоченность императорских властей, которые, порой, ограничивали импорт. Во-вторых, этот сухопутный транспортный маршрут в течение длительного времени конкурировал с морским маршрутом, был «маршрутом с мультимодальными перевозками». После того, как римляне начали контролировать Египет, были открыты надежные морские сообщения в Индию, для транзита китайского шелка по короткому маршруту, через долины рек Инд и Ганг, что привело к снижению затрат и увеличению объемов. Достоинства северного сухопутного пути по сравнению с южным морским маршрутом зависели от торговой политики транзитной страны. Парфянне, а затем арабы и тюрки воспользовались

длительными периодами господства в первые 15 веков н.э., когда они могли контролировать и в конечном итоге остановить коммерческий доступ европейских стран в Китай. С шестнадцатого века быстрое развитие прямой морской торговли между Европой и Восточной Азией сделали сухопутный путь незначимым.

Результаты исследования. Евразийская интеграция в настоящее время. Торговые и транспортные связи являются необходимыми для поддержания региональной экономики, формирования местной добавленной стоимости и создания межстрановых торговых обменов, также как это было в древние времена в Центральной Азии.

В Центральной Азии на дальние дистанции перевозится энергетическое топливо и природные ресурсы. В регионе имеется несколько заводов по сборке автомобилей, таких как General Motors в Узбекистане, основанный в 2008 году, завод по производству трубопроводов Арселор Миттал в Казахстане, начавший работу в 2004 году.

Интеграция линий поставок – отличие Нового Шелкового пути от старого, который зависел от фрагментированной караванной торговли. При старом Шелковом пути не было никаких прямых деловых связей между покупателями и продавцами, и торговля проходила долго и была дорогой, проводилась серия сделок в знаменитых торговых городах вдоль маршрута. Сегодня, фрагментация все еще существует, это снижает эффективность линий поставок.

Правительства стран ЦА инвестировали в транспортную инфраструктуру при поддержке международных финансовых организаций. Инвестиции для модернизации шести коридоров Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), к примеру, только 2010 году составили 1,27 миллиардов долларов США.

Для Казахстана приоритетом является дальнейшее развитие маршрутов от китайской границы по осям восток-запад и север-юг через Туркменистан с продолжением в Исламскую Республику Иран, обновление транспортной инфраструктуры дорожного полотна в транспортном коридоре «Западная Европа - Западный Китай» (8 445 км), развитие транснациональной ветки север-юг железной дороги вдоль восточного берега Каспийского моря от Узеня (Западный Казахстан) по маршруту Гызылгая-Берекет-Этрек (Туркменистан) (900 км), заканчивается в Горгоне (Исламская Республика Иран). Кроме реконструкции автомобильной и железнодорожной инфраструктуры, Казахстан для привлечения транзитных интерmodalных грузовых перевозок строит международный логистический центр - Хоргос, на границе с Китаем.

Из-за сильной зависимости от дорожного транспорта Кыргызская Республика в основном ориентируется на развитии шести стратегических дорожных коридоров вдоль осей север-юг и востока-запад, реконструкции второй линии ветки север-юг, альтернативы дороге Бишкек-Ош. В Кыргызской Республике – короткая железнодорожная сеть (450 км), состоит из конечных тупиковых линий.

В Таджикистане определены цели содействия международному транзиту грузов, у нее сильная зависимость от Кыргызской Республики и Узбекистана по транзитным перевозкам. Разрабатываются дополнительные транспортные маршруты для восстановления автотранспортных связей в Афганистан, Китай и Кыргызскую Республику через пункты, связывающие территорию Таджикистана с Афганистаном и Туркменистаном.

В Туркменистане намерены удвоить усилия по интеграции 22 000 км автодорог и 2440 км железнодорожных линий с континентальными маршрутами восток-запад до Исламской Республики Иран и начать модернизацию железнодорожного сообщения в Афганистан.

Узбекистан сконцентрировался на развитии международных транспортных маршрутов с инвестиционным планом более чем на 6,9 миллиардов долларов США, в основном вдоль оси север-юг для развития железнодорожной линии соединяющей с Афганистаном. А также, автомагистрали A380, соединяющей Узбекистан с Афганистаном, Казахстаном, Кыргызской Республикой, Таджикистаном и Туркменистаном. Строительство новой железнодорожной ветви Ангрен для подключения Ферганской долины к железнодорожной сети остальных стран началось в конце 2013 года.

Объемы транзита стали намного ниже чем в советское время. Казахстан продолжает занимать центральное положение в качестве транзитной страны в регионе. Дисбаланс в структуре торговли между экономическими имеет последствия для товаропотоков по транспортному коридору. Эффективность логистических услуг зависит от инфраструктуры, традиции, политики, государственного регулирования экономики, приграничного сотрудничества по сбалансированию правил логистики и содействия международным линиям поставок.

Чем отличаются новые линии поставок? Новые линии поставок, в отличие старых, основываются на предоставлении современных логистических услуг в соответствии с рыночными принципами. Страны Центральной Азии сталкиваются с высокими издержками в торговле и сравнительно низкой эффективностью логистики, низкую надежность региональных линий поставок и неизбежные высокие расходы на пограничные и транзитные задержки. Качество логистических услуг ухудшено из-за эксплуатационных ограничений и фрагментированности местных рынков.

Общий рынок – основной этап интеграции стран-участников: торговые и инфраструктурные сети. Центрально-азиатские страны в основном торгуют с Западной Европой, Китаем, Российской Федерацией. Их экспорт сосредоточен на сырье и энергии. Региональная торговля остается маломасштабной, следовательно, страны Центральной Азии очень сильно зависят от линий поставок импорта на поездах и грузовиках на очень большие расстояния из Европы и Азии. Линии поставок соединяют пять стран со странами других регионов вдоль Нового Шелкового пути в Европу и Китай, через Турцию, Россию. В основном это линии поставок служат импорту спроса стран Шелкового Пути, все чаще они также поддерживают небольшую, но растущую Евро-Азиатскую (трансконтинентальную) транзитную торговлю.

Обсуждение результатов. Структура торговли на Новом Шелковом пути. Торговля в регионе Центральной Азии очень асимметрична. В экспорте преобладает доля сырьевых товаров, при этом Казахстан является основным экспортёром (более 85 процентов). Модель импорта более сбалансирована между странами, потому что корзина импорта более диверсифицирована. Импорт товаров из Китая, главный торговый партнер Центральной Азии. Темпы роста торговли между Центральной Азией и Китаем в два раза быстрее, по сравнению с остальным миром (40 процентов в год в период 2001-2010 годы по сравнению с 20 процентами с остальными).

Основу экспорта из южной части региона составляют минеральные ресурсы, сталь, хлопок. Региональная торговля слабая, но она очень важна для Киргизской Республики и Узбекистана. Казахстан продает нефть соседям, а в обмен покупает продукты питания (фрукты и овощи, особенно из Киргизской Республики). Близость китайской промышленности делает развитие трудоемких производств неприбыльным. В автомобильной промышленности, существуют некоторые преимущества, близость к потребительским рынкам. Завод General Motors в Узбекистане, филиалы Toyota в Казахстане использует географическое расположение, привозят комплектующие для сборки автомобилей. Несмотря на это, объемы региональной торговли в Центральной Азии незначительны по сравнению с другими развивающимися регионами, потому что у них нет собственного производства (как в случае с Ассоциацией стран Юго-Восточной Азии).

Автомобильный сектор в Узбекистане производит пассажирские транспортные средства, легковые коммерческие автомобили и тяжелые грузовики. Здесь присутствуют три производителя: GeneralMotors (GM) Узбекистан, СамАвто и MAN Auto. Продукция автомобильной промышленности реализуется на внутреннем рынке и экспортируется в соседние страны. Основным импортом являются комплектующие, используемые для производства автомобилей.

Запущенное в 1996 году 50/50 совместное предприятие Узбекистана и компании DaewooMotor (Республики Корея) обанкротилось в начале 2000-х годов, было модернизировано завод в Асаке и GM стал партнером. Была создана новая компания GM Uzbekistan. GM держит 25% доли и остальное в распоряжении у ОАО UzAutoProm. Основными видами деятельности завода являются штамповка, сборка и покраска. Объем экспорта в 2009 году упал до 50 000 автомобилей, в настоящее время составляет около 90 000. Осенью 2012 года компания начала производить Chevrolet Cobalt, с ожидаемым годовым производством до 85 000 штук в год. Более 60 процентов производства предназначено для экспорта. GM Uzbekistan продолжает импортировать комплектующие, разработанные Daewoo, импорт из Республики Корея составляет около 30 000 TEU в год. Почти все товары поставляются из Пусана, выгружаются в порту Ляньюнъган, а затем транспортируются на поездах в Ангрен, которые курсируют два раза в неделю в соответствии с соглашением с Китайскими железными дорогами. В 2012 году GM Uzbekistan установила альтернативную еженедельную перевозку через Транссибирскую магистраль из Находки, хотя этот маршрут на 2 000 км длиннее. Поставки были организованы международными экспедиторами, но движение внутри Узбекистана обслуживается Ангренским логистическим центром и DHL. Время в пути из морского порта до выгрузки в Ташкенте около 15 дней. Комплектующие из Канады, Индии, Мексики, Таиланда и Соединенных Штатов будут перегружаться через Пусан, в то время как бразильский и европейский импорт будет осуществляться через Бремен и Гамбург, а после отправляться по железной дороге через Россию. Комплектующие будут доставляться по железной дороге в логистический хаб в Ангрене, а оттуда транспортироваться по дороге в Ферганской долине.

Неспособность выйти за рамки сравнительно небольшой доли местного содержания связана с ограниченным масштабом производства, который отбивает желание поставщиков инвестировать в местные производственные мощности. Глобальные поставщики стандартизованных комплектующих производства концентрируются на больших кластерах, перевозят комплектующие оттуда в меньшие кластеры.

Для сравнения, в странах Центральной Америки торговля между собой составляет 18 процентов, это примерно в три раза больше чем в Центральной Азии. Страны франкоязычного валютного союза (ЗАЭВС) в Западной Африке также торгуют между собой на том же уровне, хотя все они беднее, чем страны Центральной Азии. Отсутствие диверсификации экспорта к главным партнерам не допускает повышения объема торговли местными товарами, такими как продукты питания, строительные материалы, продукция легкой промышленности [22-24].

Страны Центральной Америки, Африки в течение последних нескольких десятилетий были вовлечены в региональную интеграцию, образовались свободные торговые зоны и экономические союзы, которые до сих пор не появились в Центральной Азии. Интенсивность торговли между странами уменьшилась из-за многих факторов: высокие торговые издержки, дальние расстояния приводят к меньшим двусторонним торговым потокам.

Выводы. Улучшение существующих автодорог и железнодорожных путей с востока на запад и с севера на юг, для удовлетворения спроса на транспортные услуги в регионе ЦА. Адекватная политика в обслуживании и финансировании: подробный анализ потребностей и требований технического обслуживания в будущем на государственном уровне, внедрение инструментов планирования и финансовые обязательства правительств. Воссоздать трансграничные автомобильные и железные дороги регионального значения. Соблюдение интересов развития транзитного потенциала включает в себя элементы конкуренции, так как каждая страна предпочла бы больший транзит через ее территорию. Хотя диверсификация транспортных маршрутов в поисках средств для снижения транспортных расходов - это естественный процесс, она привела к среде, которая часто пренебрегает дорожными и железнодорожным сообщениями региональной значимости (сообщение в Ферганской долине).

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Ставиский Б.Я. Великий Шелковый путь – первая в истории человечества трансконтинентальная трасса обмена товарами и культурными достижениями // Формирование и развитие трасс Великого Шелкового пути в Центральной Азии в древности и средневековье. – Ташкент, 1990. С. 18-23.
- [2] Радкевич В.А. Великий Шелковый путь. – М., 1990; Ахметшин Н.Х. Тайны Шелкового пути. – М., 2002.
- [3] Ртвеладзе Э. Великий Шелковый путь. Энциклопедический справочник: Древность и раннее средневековье. – Ташкент, 1999.
- [4] Петров А.М. Великий Шелковый путь: О самом простом, но мало известном. – М., 1995.
- [5] Christian D. Silk Roads or Steppe Roads? The Silk Roads in World History // Journal of World History. – 2000. – Vol. 11, № 1.
- [6] Boulnois L. Silk Road: Monks, Warriors & Merchants. – Hong Kong: Odyssey Books, 2005. – 4.
- [7] Негматов Н.Н. Концепция истории и реалии «Великого шелкового пути» // Центрально-Азиатские гуманитарные исследования. – 1998. – № 2. – С. 97-114.
- [8] Мамлева Л.А. Становление Великого шелкового пути в системе трансцивилизационного взаимодействия народов Евразии // Vita Antiqua. – 1999. – № 2.
- [9] Кузьмина Е.Г. Предыстория Великого Шелкового пути. Диалог культур Европа-Азия. – М., 2010.
- [10] Curtin P.D. Cross-Cultural Trade in World History. Cambridge: Cambridge University Press, 1985. – Р. 90-91.
- [11] Ауэзов М.М. Перспективы региональной интеграции в Центральной Азии // Жана Дауир – Новая эпоха. Международный журнал общественных исследований. – 2006. – № 4. – С. 80-84.
- [12] Байдаров Е.У. Глобализация и Шелковый путь // Диалог культур в условиях глобализации. Материалы Бакинского форума, посвященного памяти Гейдара Алиева / Под общ. ред. Мамедова Н. М., Чумакова А. Н. Отв. ред. Гезалов А. А., Мамед-заде И. Р. – М.: «Канон+»; РООИ «Реабилитация», 2012. – С. 161-168.
- [13] Быков А.И. Экономическое сотрудничество в рамках ШОС: основные направления и перспективы развития. – ФЛИНТА, 2011.
- [14] Трассы Великого Шелкового пути на территории Казахстана. Развитие торговли: урок-путешествие / С. А. Николаенко // История Казахстана: преподавание в школе. – 2010. – №7. – С. 12-15.
- [15] Савинов Д.Г. Взаимодействие кочевых обществ и оседых цивилизаций в эпоху раннего средневековья // Взаимодействие кочевых культур и древних цивилизаций. – Алма-Ата, 1989. – С. 307-313.
- [16] Швецов М.Л. Трассы Великого шелкового пути во взаимосвязи Востока и Запада // Формирование и развитие трасс Великого Шелкового пути в Центральной Азии в древности и средневековье. Ташкент, 1990. – С. 77-80.
- [17] Китай создает Новый Шелковый путь – Дмитрий Верхогуров // Эксперт Казахстан. – 2007, 4 июня. – № 21(123).
- [18] Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм. XV-XVIII вв. – Т. 1. – М., 1986.
- [19] Капица С.П. Модель развития человечества и проблемы экономики // Вопросы экономики. – 2000. – № 12.
- [20] Михеев В. В. Роль Китая в глобализирующемся мире // Отечественные записки. – 2008. – № 3.
- [21] Сергеев Д.В. Глобализация и регионализация мировой экономики: основные тенденции и перспективы: дис. ... к.ю.н. – М., 2003.
- [22] Ся Гуаньюань. Экономическая интеграция России и Китая в Шанхайской организации сотрудничества: дис. ... к.э.н. – Екатеринбург, 2009.
- [23] Титаренко М. Л. Россия и ее азиатские партнеры в глобализирующемся мире. Стратегическое сотрудничество: проблемы и перспективы. – М.: ИД «ФОРУМ», 2012. – 544 с.
- [24] Худалова М.М. Регионализация как фактор развития мирового хозяйства: дис. ... к.ю.н. – М., 2007.

REFERENCES

- [1] Staviskij, B. Ja. (1990) Velikij Shelkovyj put' – pervaja v istorii chelovechestva transkontinental'naja trassa obmena tovarami i kul'turnymi dostizhenijami // Formirovaniye i razvitiye trass Velikogo Shelkovogo puti v Central'noj Azii v drevnosti i srednevekov'e. Tashkent. S. 18-23.

- [2] Radkevich V.A. Velikij Shelkovyj put'. M., 1990; Ahmetshin N.H. Tajny Shelkovogo puti. M., 2002.
- [3] Rtveladze Je. Velikij Shelkovyj put'. Jenciklopedicheskij spravochnik: Drevnost' i rannee srednevekov'e. Tashkent, 1999.
- [4] Petrov A.M. Velikij Shelkovyj put': O samom prostom, no malo izvestnom. M., 1995.
- [5] Christian D. Silk Roads or Steppe Roads? The Silk Roads in World History // Journal of World History. 2000. Vol. 11. № 1.
- [6] Boulnois L. Silk Road: Monks, Warriors & Merchants. Hong Kong: Odyssey Books, 2005. 4.
- [7] Negmatov N.N. Koncepcija istorii i realii «Velikogo shelkovogo puti» // Central'no-Aziatskie gumanitarnye issledovanija. 1998. № 2. S. 97–114;
- [8] Mamleva L.A. Stanovlenie Velikogo shelkovogo puti v sisteme transcivilizacionnogo vzaimodejstvija narodov Evrazii // Vita Antiqua. 1999. № 2.
- [9] Kuz'mina E.G. Predistorija Velikogo Shelkovogo puti. Dialog kul'tur Evropa-Azija. M., 2010.
- [10] Curtin P.D. Cross-Cultural Trade in World History. Cambridge: Cambridge University Press, 1985. P. 90–91.
- [11] Aujezov, M. M. (2006) Perspektivy regional'noj integracii v Central'noj Azii // Zhanq Dəuir — Novaja jepoha. Mezhdunarodnyj zhurnal obshhestvennyh issledovanij. №4. S. 80–84.
- [12] Bajdarov, E. U. (2012) Globalizacija i Shelkovyj put' // Dialog kul'tur v uslovijah globalizacii. Materialy Bakinskogo foruma, posvjashchennogo pamjati Gejdara Alieva / Pod obshh. red. Mamedova N. M., Chumakova A. N. Otv. red. Gezalov A. A., Mamed-zade I. R. M. : «Kanon+» ; ROOI «Reabilitacija». S.161–168.
- [13] Bykov A.I. Jekonomicheskoe sotrudnichestvo v ramkah ShOS: osnovnye napravlenija i perspektivy razvitiya. FLINTA, 2011.
- [14] Trassy Velikogo Shelkovogo puti na territorii Kazahstana. Razvitie torgovli: urok-puteshestvie / S. A. Nikolaenko // Istorija Kazahstana: prepodavanie v shkole. - 2010. - №7. - S. 12-15.
- [15] Savinov, D. G. (1989) Vzaimodejstvие kochevyh obshhestv i osedlyh civilizacij v jepohu rannego srednevekov'ja // Vzaimodejstvие kochevyh kul'tur i drevnih civilizacij. Alma-Ata. S. 307–313.
- [16] Shvecov, M. L. (1990) Trassy Velikogo shelkovogo puti vo vzaimosvjazi Vostoka i Zapada // Formirovanie i razvitiye trass Velikogo Shelkovogo puti v Central'noj Azii v drevnosti i srednevekov'e. Tashkent. S. 77–80.
- [17] Kitaj sozdaet Novyj Shelkovyj put' — Dmitrij Verhoturov // Jekspert Kazahstan. — 2007. — 4 iyunja. — № 21 (123).
- [18] Brodel F. Material'naja civilizacija, jekonomika i kapitalizm. XV—XVIII vv. T.1. M., 1986.
- [19] Kapica S.P. Model' razvitiya chelovechestva i problemy jekonomiki // Voprosy jekonomiki. 2000. No 12.
- [20] Miheev V. V. Rol' Kitaja v globalizujushhemsja mire. // «Otechestvennye zapiski», №3, 2008.
- [21] Sergeev D. V. Globalizacija i regionalizacija mirovoj jekonomiki: osnovnye tendencii i perspektivy. diss. k.ju.n. Moskva, 2003.
- [22] Sja Guan#juan'. Jekonomicheskaja integracija Rossii i Kitaja v Shanhajskoj organizacii sotrudnichestva. diss. k.je.n., Ekaterinburg, 2009.
- [23] Titarenko M. L. Rossija i ee aziatskie partnery v globalizujushhemsja mire. Strategiceskoe sotrudnichestvo: problemy i perspektivy. M.: ID «FORUM», 2012. 544 s.
- [24] Hudalova M. M. Regionalizacija kak faktor razvitiya mirovogo hozjajstva. diss. k.ju.n. Moskva, 2007.

ОРТА АЗИЯЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТЕРІНІҢ САУДА-ЭКОНОМИКАЛЫҚ БАЙЛАНЫСТАРЫНЫң ЖАҢА ВЕКТОРЛАРЫ ЖӘНЕ ДЕ ӘЛЕМДІК ШАРУАШЫЛЫҒЫНА КІРУ КЕЗІНДЕ ҚӨЛІКТІң РӨЛІ

Ә. Р. Конырбай

КР БФМ FK Р. Б. Сүлейменов атындағы Шығыстану институты, Алматы, Қазақстан,
Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті, Алматы, Қазақстан

Түйін сөздер: Орталық Азия, контейнерлар, интермодалдық, қолік бағыттар, қолік шығындарының азаюы, аймақтық бірлесу, Қытай.

Аннотация. Соңғы онжылдықтың ішінде Орта Америка және Африка мемлекеттері аймақтық бірігүе ат салысты, нәтижесінде әлі де Орта Азияда көрініс таптаған еркін сауда аймактар мен экономикалық одақтар пайда болды. Мемлекеттердің арасында сауданың қарқының азаюы көптеген факторлардың кесірінен болды: үлкен сауда шығындар, үлкен арағашылтық екі таратып сауда айналымының азаюына әкеледі.

Орта Азия аймағында қолік қызметтеріне сұранысты канагаттыру үшін шығыстан батыска және солтүстіктен онтүстікке бағытталған автокөлік және теміржолдардың нығайтуы. Қаржыландурымен қызмет көрсету саласында адекваттық саясат: болашақта мемлекеттік деңгейде техникалық қызмет көрсету талаптарымен қажеттерімен толық талдауы, үкіметтің қаржы міндеттемелері мен жоспарлауының құралдарын енгізуі. Аймақтық маңызы бар шекаралық автокөлік және теміржолдарын жаңартумен іске косу. Транзиттік әлеуеттін дамуының мүдделерінің сақталуында бәсекелестіктің элементтері бар, өйткені әрбір мемлекет өз аймағы арқылы көп транзит өткенін қалайды. Қолік шығындарын азайту амалдарын издеуде қолік бағыттарының жан-жақты болуы табиғи үрдіс, оның барі аймақтық маңызы бар автокөлік және теміржолдардың мойын-дамайтын ортаға әкелді (Фергана жазығында темір жол).

Поступила 17.03.2016 г.