



ТАШКЕНТСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ



УРАЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ



Международная научно-практическая онлайн конференция
«Инвестиционная привлекательность в обеспечении экономической стабильности стран:
глобальные проблемы и пути их решения»

International scientific and practical online conference on
"Investment attractiveness in ensuring the economic stability of countries:
global problems and solutions"

"Мамлакатларнинг иқтисодий барқарорлигини таъминлашда инвестицион жозибадорлик:
глобал муаммолар ва ечимлар"
мавзусидаги халқаро илмий ва амалий онлайн конференцияси

INTERNATIONAL CONFERENCE

May 14, 2021

Tashkent State University of Economics

Tashkent, Uzbekistan



**МИНИСТЕРСТВО ВЫСШЕГО И СРЕДНЕГО СПЕЦИАЛЬНОГО
ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН
ТАШКЕНТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ
УРАЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ
СОВМЕСТНАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ
ПРОГРАММА**

**ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ В ОБЕСПЕЧЕНИИ
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СТАБИЛЬНОСТИ СТРАН: ГЛОБАЛЬНЫЕ
ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ**

**МАТЕРИАЛЫ
международной научно-практической
онлайн конференции**

(Ташкент, 14 мая 2021 г.)

устойчивости становится использование информации о денежных потоках. В числе их можно выделить:

- оценка способности АО, выполнять все свои обязательства по расчётам;
- определение внешнеэкономической потребности в денежных средствах;
- расчёт величины децентрализованных средств капиталовложений в основные средства;
- оценка размеров денежного потока, необходимого для финансирования увеличения инвестиций в долгосрочные активы;
- определение эффективности операций по оценке экономической границы финансирования АО;
- определение будущих способностей АО получить исходя из своих потребностей денежных потоков.

РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ СРЕДНЕЙ АЗИИ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЕ – ПЕРСПЕКТИВА ПОЛЬШИ

Якуб ДОНСКИЙ-ЛЕСЮК, к.э.н., адъюнкт
*Кафедра логистики и инновации, Подзинский университет
(Польша)*

Анализ современной экономической или политологической литературы показывает, что в подавляющем большинстве случаев регион Средней Азии упоминается в двух контекстах. Первый связан с военным значением региона для операции антитеррористической коалиции в Афганистане после 11 сентября 2001 года. С разной степенью интенсивности западные войска смогли использовать базы в Узбекистане и Кыргызстане для обеспечения транспортных операций ISAF и *Enduring Freedom*. Второе направление вытекает из международного значения региональных энергоресурсов, особенно нефти и природного газа. В то время, как военное направление первой декады XXI века можно оставить для оценки аналитиком геополитики и военного сотрудничества, вопросы, связанные с черным золотом и голубым топливом, являются неотъемлемой частью обсуждения политической ситуации в регионе. Анализ потенциала Средней Азии с точки зрения ее роли и места в евразийской логистической системе является относительно непопулярным в современной экономической литературе, тем временем как даже короткий обзор с учетом геополитического веса региона позволяет предполагать, что огромное пространство пяти стран: Казахстана, Узбекистана, Туркменистана, Кыргызстана и Таджикистана, не может остаться незамеченным.

В исследованиях в области международных отношений политическая ситуация в Среднеазиатском регионе обычно описывается термином: «Новая

Великая Игра» ^[1]. Это включает, с одной стороны, попытки сохранить контроль Российской Федерации над постсоветским пространством после 1991 г., с другой – намерение «игроков» мирового масштаба (США и Китай) расширить региональное влияние для противостояния и конкуренции с российской стороной. Особая роль Средней Азии является результатом ее стратегического расположения (границы с Россией, Западным Китаем, Ираном и Афганистаном, а также наличие Каспийского моря), богатых энергоресурсов, а также последовательное, с 1991 года, значительное улучшение и развитие транспортной инфраструктуры.

Разнообразие евразийского континента связано с географическими особенностями, различными политическими системами в отдельных странах. Оно формируется также с учетом существующих социальных различий и, конечно же, характеристик местного экономического рынка и уровня развития. По этим причинам, при проектировании и строительстве пространственной системы наземных транспортных коридоров требуется учитывать, что все вышеуказанные факторы отражены в развитии транспортной системы всего континента. Само понятие транспортного коридора остается неоднозначным и в источниках может быть определено по-разному. С одной стороны, транспортный коридор определяется как «географическая зона, через которую проходят значительные транспортные потоки». С другой стороны, транспортный коридор как элемент национальной или международной транспортной сети обслуживает существенную часть перевозок (как грузовых, так и пассажирских) между географическими регионами. В таком случае он включает в себя также транспортные средства и устройства, расположенные на грузовых станциях, а также технологическую, организационную и правовую базы. Поэтому, в макроэкономическом смысле, транспортный коридор необходимо рассматривать как часть международной логистической системы ^[2].

В экономическом понимании, основная задача логистической системы заключается в эффективном и, по мере возможности, беспрепятственном обслуживании перевозок, связанных с международной торговлей. Исходя из этого, роль и место Средней Азии в данном исследовании определяется непосредственно ее значением в логистической системе Евразии, через сухопутные коридоры которой осуществляется международный обмен двух основных (в контексте глобальной торговли) экономик – Китая и Европейского Союза. В этом смысле страны Средней Азии конкурируют с Россией, транспортный потенциал сухопутной инфраструктуры которой базируется на Транссибирской магистрали.

^[1] SMITH D. CENTRAL ASIA: A NEW GREAT GAME? // JOURNAL: *ASIAN AFFAIRS*, № 23(3). 1996. – S. 147-175; AHRARI M.E., BEAL J. NEW GREAT GAME IN MUSLIM CENTRAL ASIA. INSTITUTE FOR NATIONAL STRATEGIC STUDIES PAPER 47 – WASHINGTON. 1996; EDWARDS M. THE NEW GREAT GAME AND THE NEW GREAT GAMERS: DISCIPLES OF KIPLING AND MACKINDER // JOURNAL: *CENTRAL ASIAN SURVEY*, № 22(1). 2003. – S. 83-102 И ДР.

^[2] Doński-Lesiuk J. Nowy Jedwabny Szlak. Transport kolejowy w obsłudze logistycznej. – Warszawa. 2020.

Однако, что стоит отметить, понимая альтернативу других коридоров, Китай остается заинтересованным в развитии транспортной (логистической) сети и увеличением пропускной способности коридоров, проходящих через территории таких стран, как Казахстан, Узбекистан и Туркменистан. Китай отдельно заинтересован также созданием новой инфраструктуры в остальных странах региона, т.е. Кыргызстане и Таджикистане, как стран, с которыми граничит. На рисунке 1 представлена схема значения Средней Азии для существующих международных экономических отношений и геополитических факторов.



Рисунок 1. Схема значения региона в логистической системе Евразии

Транспорт вызывает особый интерес. Это связано не только с тем фактом, что транспортная инфраструктура является частью критически важной инфраструктуры любого государства, но и из-за ее значения для экономики на внутреннем и международном уровне, а также, что существенно, для трансграничного обмена грузами. Любое нарушение системы услуг, оказываемых железными дорогами, может повлиять на национальную безопасность, экономическое благосостояние, общественную безопасность или любую комбинацию этих факторов.

Перевозки грузов железнодорожным транспортом в сообщении Европа – Азия можно назвать стратегическими. С этой точки зрения, транскозахстанский коридор, который ведет от восточной границы ЕС с Беларусью и Украиной через Россию и Казахстан до портов Ляньюньган и Шанхай, охватывает части Панъевропейских транспортных коридоров номер II и IX, при этом часть его участков принадлежит к сети ТРАСЕКА. Очередной, в европейской номенклатуре так называемый черноморско-каспийский коридор, ведет от восточной границы ЕС (Венгрия, Румыния) также к портам Восточного Китая, при этом на некоторых участках совпадает с Панъевропейскими транспортными коридорами номер IV, VIII и IX и

коридором ТРАСЕКА. Он включает в себя два паромных сообщения:

- через Черное море по маршруту Констанца - Потти / Батуми,
- через Каспийское море по маршруту Баку / Алят – Актау.

Это значительно влияет на его пропускной потенциал. Факт, что грузы, перевозимые по данному коридору, пересекают относительно большее количество национальных границ и портов, также не влияет позитивно на его пропускную способность и конкурентоспособность.

Третий, юго-восточный коридор, ведет от юго-восточной границы ЕС (Болгария) через Турцию, Иран, Узбекистан и Казахстан к восточным портам Китая. Он является альтернативным соединением с Панъевропейскими транспортными коридорами номер IV, VIII, X и коридором ТРАСЕКА. Он проходит по участкам, входящим в сеть ТАР. Значительные расстояния, которые необходимо преодолеть по неэлектрифицированным участкам, и необходимость пересечения границы Ирана во многом, с точки зрения европейских операторов, определяют ограниченную способность этого коридора.

Учитывая вышеизложенное, стоит констатировать, что с точки зрения перспективы для любой европейской страны, участвующей в процессах международного обмена и торговли со странами Азии (как Восточной, так и Юго-Восточной), улучшение качества логистической инфраструктуры стран Средней Азии и обеспечение гармонизации таможенных и других пограничных процедур будет восприниматься как фактор увеличения потенциала целого региона. Как известно, с точки зрения эффективного перемещения грузов, время, которое было потрачено на процедуры в пунктах ввоза и вывоза товаров с одного таможенного пространства на другое пространство, не только увеличивает общую стоимость доставки, но и воспринимается как барьер. В рамках совершенствования логистических систем, основываясь на принципах современного понимания цели и функции логистики в экономической деятельности, необходимо устранять все факторы, препятствующие эффективному взаимодействию систем (экономических, технических, технологических и др.), развитию экономики в ее региональном, межрегиональном и глобальном плане. Рост востребованности на перевозки в направлении Китай - Европа весьма заметен. Стремление к сокращению их продолжительности стоит воспринимать как фактор обоснованного развития экономик любой страны, которая намерена участвовать в процессах международного сотрудничества.

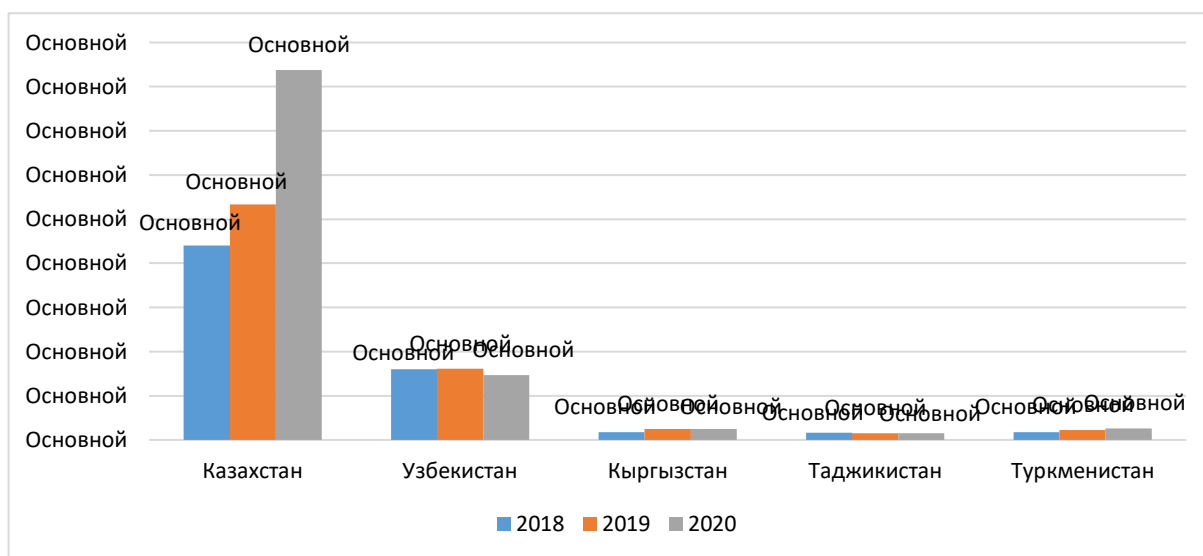


Рисунок 2. Торговля товарами (экспорт) Польши в страны Средней Азии (млн. долл.)

Учитывая контекст настоящей статьи, автором которой является представитель страны-члена ЕС, из-за существующей традиции стоит упомянуть уровень торговых отношений между Польшей и странами региона Средней Азии. Рисунки 2 и 3 содержат данные Главного статистического управления Польши о торговле товарами со странами Средней Азии за 2018-2020 гг.

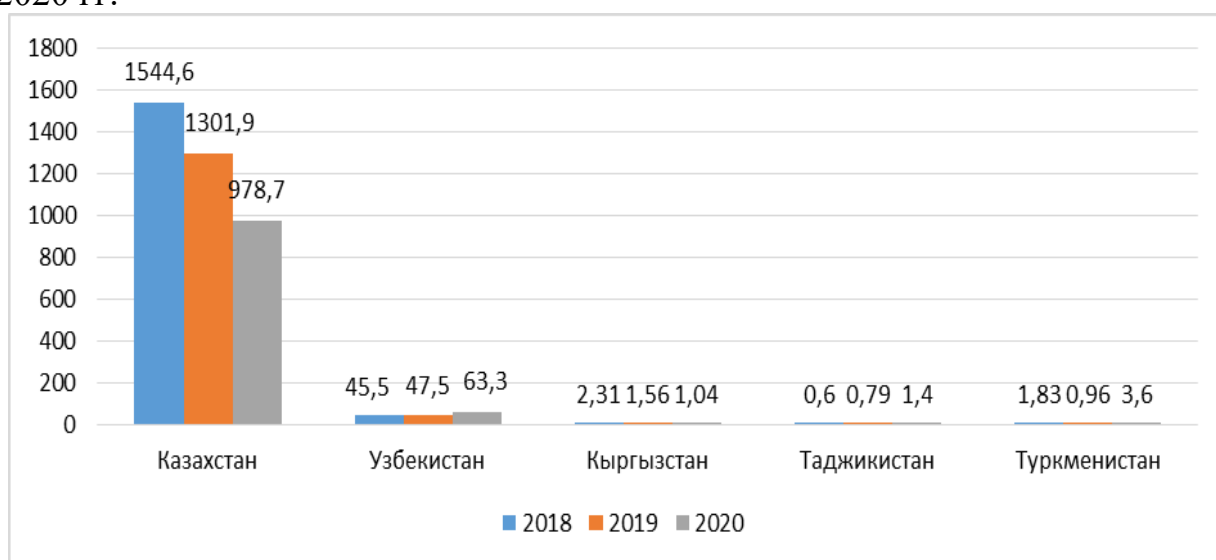


Рисунок 3. Торговля товарами (импорт) Польши из стран Средней Азии (млн. долл.)

Что неудивительно, главным партнером Польши в регионе является Казахстан, обмен товарами, с которым значительно превышает уровень обмена с другими странами региона.

По мнению автора, роль и значение Средней Азии, в первую очередь, надо связывать с ее геополитическим потенциалом и особенностью региона, который, при наличии взаимодействия всех или, как минимум, трех из пяти его стран, может обеспечить частичную, но устойчивую конкуренцию для

находящихся севернее коридоров, по которым сейчас осуществляются перевозки Китай – Европа. Средняя Азия может и должна также развивать потенциал логистических коридоров в направлении Север – Юг, ведь экономика стран, расположенных южнее региона, позволяет ожидать роста значения данных коридоров в будущем.

Библиография:

1. Ahrari M.E., Beal J. New Great Game in Muslim Central Asia. Institute For National Strategic Studies Paper 47 – Washington 1996.
2. Doński-Lesiuk J. Nowy Jedwabny Szlak. Transport kolejowy w obsłudze logistycznej. – Warszawa. 2020.
3. Edwards M. The New Great Game and the new great gamers: disciples of Kipling and Mackinder // Journal: *Central Asian Survey*, № 22(1). 2003. – S. 83-102.
4. Smith, D. Central Asia: A New Great Game? // Journal: *Asian Affairs*, № 23(3). 1996. – S. 147-175. <http://www.jstor.org/stable/30172401>, доступ: 12.05.2021 г.
5. Статистическая электронная база GUS (Главного статистического управления Польши) <http://swaid.stat.gov.pl/>, доступ: 12.05.2021 г.

ВЛИЯНИЕ ИНВЕСТИЦИЙ НА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ЭКОНОМИКИ И ЭФФЕКТИВНОСТЬ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ

*Сейдахметов М.К., к.э.н., доц., Кыдырова Ж.Ш., к.э.н.,
доц., Боранбай А., маг. Южно-Казахстанский
университет им М. Ауезова, Казахстан*

Казахстан занимает девятое место среди стран мира по территории, обладающий большими сельскохозяйственными возможностями. Площадь составляет примерно 222 млн. га, включая пашни - 25 млн. га. В настоящее время 40 % земель страны вовлечены в сельскохозяйственный оборот. Республика имеет огромный потенциал для увеличения доли АПК (агропромышленного комплекса) в ВВП.

Казахстан имеет все предпосылки для создания транзитно-транспортного коридора так как удачное географическое расположение предоставляет Казахстану доступ к рынкам крупнейших экономик региона – Китая и России.

Казахстан владеет большими запасами ископаемых источников энергии. Так, подтвержденные резервы нефти составляют 30 млрд. баррелей. Данный факт ставит республику на десятое место в мире в данном направлении. По резервам урана страна занимает 2 место вслед за Австралией и 1 место - по масштабам добычи, которая ежегодно составляет примерно 800 тысяч тонн.