

- контроль тарифной политики перевозок;
- определение директоров компаний;
- регулирование здоровой конкуренции между компаниями.

Если не будет принято кардинальных мер, направленных на замену устаревшего технического оборудования, система управления железнодорожным транспортом, тарифной политики – все это может привести к невозможности обеспечения потребности в перевозках пассажиров и грузов, появления кризисных явлений не только в железнодорожной отрасли, но и в других стратегически важных сферах экономики Украины.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Стратегическое управление : учеб. пособие / В.Л. Дикань [и др.]. – М. : Центр учеб. лит., 2013. – 272 с.
- 2 Управление бизнесом: учеб. // В.Л. Дикань [и др.]. – М. : УкрДАЗТ, 2017. – 315 с.
- 3 Конкурентные стратегии железнодорожного транспорта Украины как важная часть европейской интеграции / Е.Н. Разумова [и др.] // Stanford University Press, 2018. – 1 (29) (т. VIII). – С. 479–492.
- 4 Будущее европейской железной дороги // Маркетрос и 16-я ежегодная конференция ASI: Проведение железных дорог в конкурентный климат: изучение ландшафта развивающейся экономикой (16 и 17 марта 2011, г. Брюссель) [Электронный ресурс] (2011). – Режим доступа : http://marketforce.eu.com/Conferences/The_FutureofEuropeanRail201111. – Дата доступа : 24.02.2020.

H. OSTROVERKH

Ukrainian State University of Rail Transport

STRATEGIC DIRECTIONS OF RAILWAY DEVELOPMENT BRANCHES OF UKRAINE IN THE CONDITIONS OF MODERNITY

УДК 657.22:656.2

С.А. ПРИМОВА

Ташкентский университет мировой экономики и дипломатии, Узбекистан

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИНТЕГРАЦИИ СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ В ОБЛАСТИ ТРАНЗИТНОЙ ЭКОНОМИКИ

В настоящее время ускоряется интеграция мировой экономики, региональное сотрудничество стран находится на подъеме. Используя действующие механизмы двустороннего и многостороннего сотрудничества, страны Центральной Азии активно продвигают транзитную экономику, одновременно развивая политические, экономические, торговые и культурные отношения. Но наличие расхождений в правовых, технических и организационных моментах усложняет интеграционную деятельность и удерживает перспективу транзитной экономики всего региона.

Сегодня страны Центральной Азии понимают геостратегическую роль территории и потенциал региона, с каждым годом государства стремятся создавать новые условия для эффективной интеграции и усиления транзитной экономики. В это время, главные мировые игроки предлагают свои перспективные инициативы: Китай с проектом «Один пояс один путь», США – «Новый шелковый путь», Россия и Европа – «ЕАЭС». Казалось бы, повторяется история, великие державы стремятся завоевать, усилить свои позиции и власть используя потенциал Центральной Азии. Сходные повестки стояли перед странами Восточной Европы: Польшей, Чехией, Словакией и Венгрией. Они создали действенный многосторонний формат «Вышеградской группы», которую еще неофициально называют «Вышеградской четверкой», «Вышеградским квартетом». Официальный девиз «Вышеградской группы»: TheEuropeanquartet – onemelody, или «Европейский квартет – одна мелодия». Красивый девиз! Такие же отношения. И это отражает геополитическую нацеленность на совместное решение внешне- и внутривосточных вопросов.

В регионе Центральной Азии складывается новая реальность. Центральная Азия сама должна спокойно сконструировать свою новую региональную идентичность. Пока ее конструировали извне.

Основными препятствиями интеграции и развитию транзитной экономики являются: таможенные проблемы, разная степень готовности отдельных сегментов инфраструктуры к обслуживанию растущего грузопотока, отсутствие возможности оперативного реагирования на изменения рынка с помощью тарифной составляющей и единой системы государственного регулирования транзитных перевозок грузов, а также единого правового и информационного пространства. Это, во-первых, несоответствие нормативно-правовых основ различных стран – участниц перевозочного процесса, во-вторых, различные технические стандарты, в-третьих, отсутствие унифицированной железнодорожной колеи на всем пути следования, из-за чего грузы либо перегружаются на другой подвижной состав, либо происходит операция смены колесных пар на межгосударственных стыковых пограничных пунктах, в-четвёртых, лоббирование геоэкономических интересов стран уже со сформированными железнодорожными коридорами.

Разрабатываемые и реализуемые различные целевые программы по развитию транспортной инфраструктуры носят несистемный характер. Отсутствует единая методическая база для выработки конкретных рекомендаций по выше указанным проблемам.

В свою очередь главная объективная проблема заключается в том, что страны Центральной Азии экономически не взаимозависимы, в том числе не связаны внешней торговлей. Примерно 5 % всей внешней торговли приходится на внутривосточную. Развитие региональной торговли значительно улучшило бы транзитную экономику региона и наоборот.

Осуществление базисных инноваций в странах Центральной Азии затруднено недостаточным развитием фундаментальной и отраслевой науки. Для Казахстана и Узбекистана, имеющих экспортно-сырьевую модель развития, характерна ориентация научно-технических исследований на решение отдельных узких научных проблем. В республиках Туркменистан и Таджикистан транспортная наука почти полностью отсутствует [1]. Сегодня к нашему региону проявляют больше интереса зарубежные исследователи, а местных инициатив по проведению исследований практически не наблюдается [2]. Развитие науки «Транзитной экономики» может значительно улучшить торговые отношения, упростить и систематизировать транспортную систему, наладить политические отношения, создать системную взаимовыгодную транспортно-транзитную политику и усилить шаги к интеграции стран региона.

Более того, создание единого информационного пространства Центральной Азии позволило бы упростить многие операционные моменты, общая платформа цифровизации укрепила бы инфраструктуру и режим коммуникации в онлайн режиме. Создание общих цифровых платформ для торговли, промышленной кооперации, трансферта технологий, транспортных коридоров, отслеживания движения товаров от производителя до конечного потребителя, а также общих интернет-ресурсов в сфере образования, культуры и туризма сыграло бы эффективную роль для интеграции стран Центральной Азии. Цифровизация имеет значительный потенциал усиления экономической и социальной связанности евразийского пространства, но при условии единой стратегии и совместных проектов. В противном случае при автономной цифровой политике будут возникать дополнительные барьеры для формирующихся общих рынков [4].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Цветков, В.А.** Разработка теории транзитной экономики в условиях интеграции и глобальной нестабильности. Ч. 1 / В.А. Цветков, К.Х. Зоидов, А.А. Медков // Региональные проблемы преобразования экономики. – № 11. – 2014.

2 **Шерали Ризоен.** Центральная Азия: проблемы и пути решения. Ч. 3 / Шерали Ризоен // Экспресс К. [Электронный ресурс] – Режим доступа : https://expressk.kz/news/politekonomiya/tsentralnaya_aziya_problemy_i_resheniya_chast_tretya-135178. – Дата доступа : 25.02.2020.

3 **Ашурбой Солехзода.** Потенциал стран Центральной Азии в экономической интеграции с Евразийским экономическим союзом / Ашурбой Солехзода // Мосты [Электронный ресурс] / ICTSD. – Декабрь, 2015. – Режим доступа : <https://www.ictsd.org/bridges-news>. – Дата доступа : 25.02.2020.

S. PRIMOVA

Tashkent University of World Economy and Diplomacy

PROBLEMS AND PROSPECTS OF INTEGRATION OF CENTRAL ASIAN COUNTRIES IN THE FIELD OF TRANSIT ECONOMY