

В условиях кризиса, а возможно и сворачивания мировой системы капитализма, только гражданское общество и хозяйственная активность людей на нижних некапиталистических этажах экономики, по словам Ф. Броделя, реальной рыночной экономики, поддерживаемые своими собственными государствами, а не международными банками, ТНК, наднациональными управленческими структурами, могут создавать «зеленую экономику», «энергетику будущего» и прочие инновации, необходимые для урегулирования дисбаланса между социумом и природой.

Литература

1. Арриги, Дж. Долгий двадцатый век. Деньги, власть и истоки нашего времени / Дж. Арриги. – М. 2006.

2. Павленко, В. Что стоит за мифами об устойчивом развитии / В. Павленко [Электронный ресурс] // ИА REGNUM.– Режим доступа: <https://regnum.ru/news/14759.html>. – Дата доступа: 01.02.2017.

3. Фурсов, А. Мир, который мы покидаем, мир, в который мы вступаем, и мир между ними / А. Фурсов [Электронный ресурс] // Сайт С.П. Курдюмова «Синергетика». – Режим доступа: <http://spkurdyumov.ru/future/fursov/>. – Дата доступа: 05.05.2016.

Спанкулова Л. С., Конарбай А. Р. Развитие экономики вдоль торговых магистралей в рамках ЕАЭС

С 2012 года Китай стал третьим инвестором в мире. В Китае организовали Фонд «Шелкового пути» объемом 40 млрд. долларов США. Его средства направят на финансирование инфраструктурных проектов экономического пояса «Новый Шелковый Путь». По разным оценкам объем ввп стран-участниц экономического пояса Новый Шелковый путь, в которые войдут 15 из 20 крупнейших экономик составит более 50% от мирового. Таким образом, на 20% населения мира придется половина всех произведенных и потребленных товаров и услуг.

По данным всемирного банка ВВП на душу населения в 2016 году в долларах США в Казахстане -13,610; в Азербайджане – 7,812; в Узбекистане– 1,878; в Кыргызстане– 1,263; в Афганистане – 665.

До сих пор транспортировка грузов из Китая в Европу осуществляется морским путем. На это уходит 40-60 дней. Это очень долго. Транспортировка очень дешевая. Из Москвы в Петербург контейнер, сегодня, довезти дороже, чем из Шанхая в Роттердам. Здесь работают законы логистики. Судно – контейнеровоз с 18 тыс. единицами контейнеров на борту побеждает в конкуренции любой железнодорожный состав, хоть с сотней, хоть с двумя контейнерами. Соотношение между сухопутным маршрутом через Россию из Китая в Европу в плане емкости перевозочных мощностей сегодня 1 к 100 [1, с. 6].

Наземный логистический маршрут на карте проложен из центрального Китая, через Достык\Хоргос, а далее на Душанбе, минуя Иран, через Закавказье и Азовское море на Москву, а оттуда на Роттердам. Самый дешёвый маршрут, с использованием мегаконтейнеровозов, вместимостью 15-18 тыс. контейнеров, выходит из Шанхая, заходит в Сингапур, в Коломбо и малайзийский Танюнг Пелепас, а потом следует через мыс Доброй Надежды в Южной Африке, идет напрямиком на Роттердам и Гамбург. Эти контейнеровозы ударная сила современных судоходных компаний. Благодаря их появлению несколько лет назад, стоимость доставки контейнера из Китая в Европу обвалилась с 800 долларов за единицу, до 350-500 долларов [2, с. 35]. По данным таможенных служб ЕС и Китая, между ЕС и Китаем оборачивается товаров на 0,5 трлн. долларов, более 25 млн. единиц контейнеров (весь российский рынок около 4-х млн. долларов) [3, с. 12].

Если считать от Урумчи и по железной дороге и автодорогам, то расстояние по железной дороге до российской западной границы составит 7,5 тыс. км., автотранспортом чуть короче, но не менее 6,9 тыс. км. Доставка по железнодорожному маршруту Урумчи – Актау – Махачкала – Новороссийск – Констанца с перегрузкой на контейнеровозах составит около \$4 тыс. за 1 TEU или \$3200 за 1 TEU, при доставке на юг России. Автотранспортом стоимость с перевалкой на суда составит примерно ту же сумму, а для доставки на юг России около \$3000 [3, с. 27].

Доставка по железной дороге до Тегерана по предварительным расчетам, по той же схеме (транспортировка от Урумчи – расчет от границы Казахстан – Китай до Тегерана) будет стоить не менее

\$1700 за 1 TEU и около \$2700 при доставке автотранспортом. В результате, транспортные расходы по пути в и из региона Шелкового Пути являются довольно высокими [3, с. 46].

«План развития большого Запада», не только послужит хозяйственному развитию, но и сгладит социальную и национальную конфронтацию в Синьцзян-Уйгурском и Тибетском регионе. Подобные мероприятия, ранее использовались в регионе Внутренней Монголии: переселение представителей титульной национальности хань, поощрение смешанных браков, развитие социальной сферы, создание рабочих мест для коренных жителей. Для установления связей с центром была построена высокогорная железная дорога Цинтай – Лхаса. В результате активной государственной политики экспорт транспортных услуг, по данным Национального банка Казахстана, в 2016 году составил 3,8 миллиарда долларов и заметно превысил импорт – 2,4 миллиарда долларов. По отношению к ВВП экспорт транспортных услуг Казахстана в 2016 году равнялся 1,5%, что меньше, чем в Белоруссии (2,4%), но заметно выше, чем в России (0,8%) [4, с. 24].

Выводы:

1. Экономически, в силу малой загрузки, на сегодняшний день сухопутные маршруты из Китая в Европу не конкурентоспособны по цене с океанскими.
2. Экономический пояс Шелкового пути призван хоть в какой-то степени ослабить влияние «Океании» и замкнуть часть ресурсов и рынков сбыта на Китай.
3. Закладывается крепкий юридический и коммерческий фундамент будущего мира, в котором государства-члены окажутся в чрезвычайной зависимости друг от друга.
4. Откроется самый простой и быстрый способ доставки китайских товаров на рынок стран Персидского залива. Это позволит нарастить обратный экспорт, в первую очередь энергоносителей, из Ирана в Китай.
5. Казахстан приобретет особое значение для Китая в случае осложнения отношений с США и морской блокады транспортных перевозок.

Литература

1. Самухин, О. Мультимодальные операции в рамках транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай». Региональный проект по либерализации торговли и таможенной реформе (RTLС) / О. Самухин и др. – Минск, Алматы, Бишкек, 2011.
2. Булатов Д.Ж. Отраслевой обзор. Транспортные услуги. АО «Национальное агентство по экспорту и инвестициям, и развитию Республики Казахстан» / Д.Ж. Булатов и др. – Астана, 2015.
3. Fedorenko, V. Eurasian integration: effects on Central Asia / V Fedorenko. – Rethink paper 23. Rethink Institute Washington DC. September 2015.
4. Национальное агентство по экспорту и инвестициям, и развитию Республики Казахстан. Казахстан: специальные экономические зоны. – Астана, 2013.

Альфер А. Ю., Кот С. И., Жоголь Н. Н. Природоохранные технологии как фактор устойчивого развития

Для Беларуси в настоящее время основная проблема – загрязнение земли удобрениями, пестицидами, гербицидами и нитратами в сельском хозяйстве. Наиболее распространены у нас в стране минеральные удобрения, благодаря которым растения растут быстрее, достигают больших размеров. Однако с их использованием связаны такие проблемы, как истощение плодородных почв – гумуса, переизбыток удобрениями, а также минерализация гумуса и далее – вымывание минеральных веществ, загрязнение грунтовых вод, что приводит к гибели рыб в реках, кислотным дождям, заболачиванию водоёмов. И это не говоря уже о вреде сопутствующих веществ, попадающих в почву через минеральные удобрения, таких как стронций, уран, цинк, свинец, ртуть, кадмий, которые являются ядовитыми не только для человека, но и для всего живого [1].

В противовес этим тенденциям в Беларуси проводятся мероприятия по улучшению состояния окружающей среды. Например, в Минске было принято решение о создании экотроп, созданных для эколого-просветительных мероприятий, обеспечения охраны природного культурного наследия. На этих островках природы можно встретить самые различные растения и множество животных [2].