

критериев определения фактов подмены оснований в экономическом дискурсе будет способствовать повышению достоверности научных выводов и экономико-математических прогнозов отечественной экономической науки, а результаты подобных исследований могут быть использованы органами государственного управления Республики Беларусь при разработке механизмов и инструментов минимизации внешних и внутренних финансовых и экономических шоков.

Литература

1. Кирвель, Ч.С. Современные глобальные трансформации и проблема исторического самоопределения восточнославянских народов: моногр. / Ч.С. Кирвель [и др.]; под науч. ред. Ч.С. Кирвеля. 2-е изд., перераб. и доп. – Гродно, 2009.

2. Мясникова, Л.А. Экономика постмодерна и отношения собственности / Л.А. Мясникова // Вопросы философии. – 2002. – № 7. – с. 5–16.

3. Перкинс, Дж. Исповедь экономического убийцы. / Дж. Перкинс. – М., 2005. – 319 с. 4. Тарасова, Е.В. Современный экономический дискурс в понятиях и терминах синергетики / Е.В. Тарасова // Вчені зап. Харк. гуманіт. ун-ту. – Х., 2014. С. 325

Коньрбай А. Р., Спанкулова Л. С. Развитие интенсивной торговли между Китаем и Европой через Центральную Азию

Сам по себе регион Центральной Азии имеет особенные географические и экономические параметры. Центральная Азия является транзитной зоны в торговле между Европой и Азией, а также была прозвана так называемым «сухопутным мостом для соединения рынков». Площадь региона очень обширна, приблизительно 4 млн. кв. км. В тоже время общая численность населения 67,5 млн. человек и средняя плотность населения по региону очень малы в среднем 35 человек на квадратный километр [1, с. 9]. Наименьшая плотность населения наблюдается в Казахстане 6 человек на квадратный километр. В тоже время большие города в Центральной Азии, отдалены друг от друга. Реальные доходы на душу населения классифицированы как бедных стран и стран со средними доходами. Общий номинальный

ВВП также представляет собой относительно не большой рынок по сравнению со соседним Китаем, Индией, Пакистаном и ЕС.

В конце 2014 года президент Республики Казахстан Нурсултан Назарбаев объявил о начале 5-летней государственной программы инфраструктурного развития «Нурлы Жол». Данная программа предусматривает развитие транспортной, жилищной и промышленной инфраструктуры. Бюджет данной программы составляет около 24 миллиардов долларов США, 9 из них были профинансированы в виде займов такими международными финансовыми институтами как Всемирный Банк, Европейской Банк Реконструкции и Развития, Азиатский Банк Развития, Исламский Банк Развития и так далее. Главной выгодой для экономики страны будет создание по меньшей мере 200 000 рабочих мест. Программа рассчитана на период 2015-2020 годов. Иная инициатива была провозглашена Китайской Народной Республикой, а именно председателем Синь Цзиньпином и была названа «Один Пояс, Одна Дорога». В свою очередь, «одна дорога» представляет собой сухопутный торговый путь через Центральную Азию в Европу, а «одним поясом» является уже развитый морской путь через Суэцкий канал.

Известно, что Казахстан является самой большой в мире страной, не имеющей выхода к морю. Однако, мы со всей уверенностью можем утверждать, что географическое положение Казахстана является очень выгодным. От центра Казахстана за 6-7 дней грузы могут быть перевезены в любую точку Евразии железнодорожным транспортом. Если представите перед собой территорию, очертив круг с радиусом в 2000 километров от границ Казахстана, то на ней будет проживать около 3 миллиардов человек. За 8-9 часов полета воздушным транспортом вы можете достичь все большие города Азии и Европы. В 2014 году, экономика Казахстана смогла привлечь инвестиции размером в 9,6 миллиардов долларов, что позволило этой стране занять первое место среди стран без выхода к морю [3, с. 81].

Казахстан обладает огромным потенциалом быть транзитным пространством между китайским, индийским и европейским рынками.

Нужно отметить, что благодаря усовершенствованию транспортной инфраструктуры, а именно современным автобанам, высокоскоростным железным дорогам, региональной интеграции, росту экспорта и импорта в и из зарубежных стран представление «дальнем расстоянии» стремительно модифицируется.

Одним из основных препятствий для интенсивной торговли между Китаем и Европой через Центральную Азию является высокая стоимость транспортировок автомобильным и железнодорожным транспортом по сравнению с морскими перевозками. Большим прорывом в осуществлении стратегии Нового Шелкового Пути было начало строительства международного транспортного коридора «Западный Китай – Западная Европа». Данный коридор, будет проходить через территорию трех стран Китая, Казахстана и России. Отправной точкой будет китайской морской порт Ляньюньган, а конечной Санкт-Петербург. Китайский участок дороги уже готов.

Усовершенствование российского участка дороги будет начато в ближайшем будущем. Общая протяженность международного транспортного коридора составит 8445 километров.

Литература

1. Булатов, Д.Ж. Отраслевой обзор. Транспортные услуги. АО «Национальное агентство по экспорту и инвестициям, и развитию Республики Казахстан» / Д.Ж. Булатов, Н.Т. Алпысбаева., Д.И. Аманбекова, М.Т. Майкенов.. – Астана, 2015.

2. Путеводитель инвестора 2016. Комитет по инвестициям Министерства по инвестициям и развитию. – Астана, 2016.

3. Fedorenko, V. Eurasian integration: effects on Central Asia / Fedorenko. // Rethink paper 23. Rethink Institute Washington DC. September 2015.

4. Zhang Hongzhou. Building the Silk Road Economic Belt: problems and priorities in Central Asia // S. Rajaratnam School of International studies. May 2015.

5. Global markets – EY Knowledge. Riding the Silk Road: China sees outbound investment boom. China, March, 2015.

Ничасова Ю. О. Целевая и институциональная характеристика структуры банковских систем стран ЕАЭС: Беларуси, России и Казахстана

Современный финансовый кризис стимулирует развитие интеграционных процессов во всех сферах деятельности, включая