

5. Министерство экономики Республики Беларусь: Малому и среднему бизнесу. Актуальная информация – Режим доступа: http://www.economy.gov.by/ru/small_business/actual-information/ / Informaciya-o-hode-byupolneniya-meropriyatiy - Дата доступа: 01.03.2017.

6. TUT.BY - белорусский интернет-портал - Режим доступа: <https://news.tut.by/economics/525459.html>. - Дата доступа: 10.03.2017.

Коньрбай А. Р., Спанкулова Л. С. Политический курс состоявшегося государства: создание транспортно-логистических объектов за пределами Казахстана

В Послании Главы государства Н.А. Назарбаева народу Казахстана «Стратегия «Казахстан – 2050»: новый политический курс состоявшегося государства отмечается что «транзитные перевозки через Казахстан к 2020 году должны увеличиться в два раза. К 2050 году эта цифра должна увеличиться в 10 раз».

Автомобильная трасса “Западная Европа-Западный Китай”, протяженность которой составит почти 8,5 тыс. км., пересечет КНР с востока на запад: от порта Ляньюньган до Урумчи и Хоргоса. Далее скоростное шоссе пройдет почти 2,8 тыс. км по территории Казахстана вблизи крупных городов юго-востока и юга страны, таких как Алматы, Шымкент, Кызылорда, и, наконец, достигнет города Актобе у северной границы республики, продолжившись в России и «захватив» Оренбург, Казань, Нижний Новгород, Москву и Санкт-Петербург.

Железная дорога Жетыген – Хоргос, обеспечила соединение железных дорог Казахстана и Китая. Полотно железной дороги Жезказган – Бейнеу, сократила путь и заметно ускорила перевозки через Казахстан из Китая в Европу.

Ключевые звенья проекта “Нурлы жол” – расширение пропускной способности пограничной станции Достык, развитие сухого порта в новых сухогрузных терминалах в порту Актау, новый паромный терминал в порту Курык, аренда или приобретение контейнерных терминалов в портах Прибалтики, аренда существующих терминалов в морском порту Янтянь и в сухих портах в Сиане и Чженчжоу.

Ожидается, что объем международных транзитных перевозок Казахстана к 2020 г. удвоится, что будет связано с ростом перевозок не только между Китаем и ЕС, но и между Китаем и Россией, Турцией и Ираном, между Россией и странами Центральной Азии, Ираном и странами Индийского океана, между центрально-азиатскими странами и КНР, а также другими странами АТР. При разморозке санкций против Ирана 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.

900-километровая ветка высокоскоростной магистрали от Урумчи до Алматы, свяжет два города с совокупным населением около 6 млн. человек. Северный морской путь - альтернатива китайским поставкам в Европу через Малаккский пролив и Суэцкий канал судно-контейнеровозами с 18 тыс. единицами контейнеров на борту. Стоимость доставки контейнера из Китая в Европу обвалилась с 800 долларов за единицу, до 350-500 долларов. Стоимость доставки 8-14 тонн груза в стандартном контейнере из Китая в Европу не дороже \$500 (тонна груза в зависимости от фасовки и удельного веса обходится всего \$35-65, то есть доставка современного ноутбука в упаковке, весом 2 кг, обойдется всего 7 центов), а до Москвы, через Петербург контейнер выходит не более 1,5 тыс. долларов, а аналогичный ноутбук будет доставлен за 20-30 центов.

Миллиарды денег европейских пенсионных фондов вложены в судоходные компании и стивидорный бизнес. Возможные прибыли от будущей экономии на логистике не перекроют потерь капитализации от ухода грузопотока с морских маршрутов. Для Китая «Запад» - это Россия, Казахстан, Центральная Азия, Иран. Новый Шёлковый Путь, это в первую очередь каналы сбыта продукции и каналы контроля за инвестициями.

Скорость доставки груза из одного из 25 крупнейших портов мира по сухопутному маршруту «Астана-Ляньюнгань» составит всего шесть дней. В Ляньюнгане очень развитая инфраструктура (авиа, железнодорожные, речные пути и автодороги).

По данным «Союза транспортников Казахстана» и «Kazlogistics» к 2020 году в направлении Европа-Азия планируется увеличение рейсов до 600 тыс. Из них 30% рейсов через РК (180 тыс. рейсов) и 15% грузовые рейсы (27 тыс. рейсов). По оценкам Boeing Corporation, в

ближайшие 20 лет авиаперевозки грузов между Европой и Азией будут расти со среднегодовым темпом 6,6% и к 2029 году составят 11-12 млн. тонн в год. По данным Airport Management Group протяженность международных трасс 77 тыс. км. Количество воздушных коридоров на границе с сопредельными государствами – 67. В том числе с Азербайджаном -3, Туркменией -2, Узбекистаном- 27, Кыргызстаном- 6, Китаем – 2, Россией- 27.

Еще одним важным многосторонним проектом является международный транспортный коридор «Западная Европа-Западный Китай». Коридор свяжет Европу с Азией через такие российские города как Санкт-Петербург, Москва, Нижний Новгород, Казань и Оренбург, а также казахстанские города Актюбе, Кызылорда, Шымкент, Тараз, Кордай и Алматы. Коридор, как ожидается, станет одним из самых технологически передовых торговых путей с высококачественными автомобильной и придорожной инфраструктурой, и технологическими инновациями, такими как доступ к интернету, видеонаблюдение и доступ к прогнозу погоды по всей трассе. Длина дороги, как ожидается, составит около 5247 миль (1387 км будет проходить через Россию, 1731 км по территории Казахстана, и 2128 км через Китай). Всемирный банк предоставил заем в размере 2,125 миллиарда долларов на строительство проекта, который является крупнейшим кредитом когда-либо предоставлявшийся в мире. Проект был одобрен в мае 2012 года и, как ожидается, будет завершен к 2017 году транспортный коридор Западная Европа-Западный Китай, как ожидается, станет самым быстрым евразийским транспортным маршрутом, значительно уменьшая время в пути. Например, в то время как поставки из Китая на европейские рынки занимали 14 дней через Транссибирскую железную дорогу и 45 дней через Суэцкий канал, коридор Западная Европа-Западный Китай будет предлагать более быстрый маршрут развивающейся Европе в виде 10 дней.

Проекты Нового Шелкового пути играют важную роль в закладке фундамента для регионального сотрудничества, благодаря созданию политической гибкости, улучшению экономического роста, предлагая торговые диверсификации, инвестициям в логистике, в горнодобывающей промышленности и энергетике. Это шанс для республик Центральной Азии, стать важными игроками в мировой экономике. Кроме того, для многих стран, расположенных на пути

древнего Шелкового пути, в частности, не имеющих выхода к морю стран Центральной Азии, международная торговля является единственным вариантом для поддержания экономического роста и развития.

В Северной распределительной сети (NDN), которая состоит из ряда коммерческих логистических потоков, соединяющих порты Балтийского и Каспийского морей с Афганистаном через Россию, Центральную Азию и Кавказ, инициатива «Новый Шелковый путь» ориентирована на Афганистан в качестве основного центра для экономической интеграции и транспортировки. Важной задачей в инициативе Новый Шелковый путь является обеспечение экономического толчка для соседей Афганистана. Обладающая большим экономическим потенциалом и богатыми природными ресурсами, Центральная Азия остается одним из наименее интегрированных регионов в мировой экономике.

«Новый Шелковый путь» может способствовать экономическому росту в регионе, а также интеграции в мировую экономику путем введения модернизированной инфраструктуры и эффективной трансграничной торговли.

Марусева К. А. Платежный баланс Республики Беларусь: особенности формирования и регулирования

Одним из важнейших внешних дефицитов в экономике Республики Беларусь является отрицательное сальдо платежного баланса. В платежном балансе отражается вся совокупность связей государства с международной экономикой. Данные платежного баланса показывают, как в течение отчетного периода развивалась торговля с другими странами, сколько доходов было получено от нерезидентов и сколько было выплачено им, в какой форме происходило привлечение иностранных инвестиций, своевременно ли осуществлялось погашение внешней задолженности страны, а также как резиденты инвестировали в экономику других стран, как центральный банк устранял платежные дисбалансы, увеличивая или уменьшая размер своих резервов в иностранной валюте.

Пассивный платежный баланс стал характерной чертой белорусской экономики начиная с 2008 года, до этого периода сальдо имело активный характер, за исключением 2001 и 2006 года, когда наблю-