

## **РАЗДЕЛ 3**

### **МЕНЕДЖМЕНТ. МАРКЕТИНГ. ФИНАНСЫ И БАНКОВСКОЕ ДЕЛО. ЭКОНОМИКА**

#### **Создание «сухого канала» в Ираке как фактор модернизации экономики и вовлечения страны в международную логистику**

*Абдулхасан Абдулазиз, асп. БГУ,  
науч. рук. проф. Паньшин Б. Н.*

Роль Ирака в мировой экономике требует восстановления, обновления и модернизации всей инфраструктуры страны (шоссе, железные дороги, аэропорты, порты). Для страны, имеющей только один выход к морю, но обладающей значительным сырьевым ресурсом, благодаря привлекательности географического положения, особое значение приобретают транзит и поиск новых рынков транспортных услуг. Одним из перспективных проектов, способным повысить транзитный потенциал Республики Ирака, является создание транспортной магистрали («сухого канала») от планируемого морского порта Фао (в настоящее время это порты: Умм-Каср, Хор-Аль-Зубаир, Ал-макиль, Абу Флус) на юге Ирака до границ на севере и Иордании и Сирии на западе территории страны.

Несмотря на то, что «морское окно» Ирака не превышает 58 км, в нем имеются два глубоких канала для кораблей, а уникальное географическое положение страны позволяет за счет «сухого канала» сократить расстояние от морских портов Индии и Южной Азии через территории Ирака и Турции, и далее до границ Европейского союза более чем на 26%, чем через Суэцкий канал до стран Европейского Союза.

«Сухой канал» будет проходить по суше (железные дороги и шоссе), его сооружение состоит из двух важных частей [1]:

1. морские ворота (большой порт Фао глубиной 17 м, который будет включать 12 причалов, способный пропускать 99 млн тонн грузов в год);
2. железная дорога и шоссе.

Железная дорога протяженностью более 2 100 км, которая начинается от порта Фао и должна быть связана с железными дорогами Турции.

В ходе реализации проекта правительство Ирака планирует улучшить транспортную инфраструктуру и логистику, в том числе строительство железнодорожных проектов, связывающих регион Персидского залива с Европой через Сирию и Турцию, и потратить 10 млрд долларов на портовые проекты. При этом учитывается, что энергопотребление на железной дороге

на 63% меньше, чем для других видов транспорта. Поэтому реализация проекта «сухого канала» позволит увеличить эффективность грузоперевозок, снизив транспортные расходы на 0,03% дол. США за тонну / км. Благодаря чему проект позволит экономить около 4,9 млрд долларов по сравнению с существующими морскими перевозками.

Успешность реализации проекта требует проведения исследований в следующих трех направлениях:

- международный аспект, связанный с учетом экономических интересов стран, чья внешняя торговля будет затронута проектом;
- региональный аспект, требующий учета интересов граничащих с Ираком стран и стран Персидского залива;
- внутрискановой аспект, связанный с кругом интересов компаний и местных общин в Ираке, что требует исследования не только экономических последствий проекта, но и учета политических и социальных факторов.

Создание «сухого канала» имеет существенное значение для повышения транзитных возможностей страны как ключевой фактор развития потенциала национальной экономики. Территория Ирака может стать логистическим звеном в торговле между странами Европейского Союза и Азиатско-Тихоокеанского региона.

Учитывая, что в структуре затрат, связанных с логистическими издержками, транспортные затраты составляют более 50% от всех логистических расходов (на управление складами и запасами приходится более 20%, на погрузочно-разгрузочные работы – до 8%, упаковка и маркировка – около 7%, страхование – 8%, таможенная очистка и информационное обеспечение груза – около 2%) [2], то реализация проекта «сухого канала» в Ираке существенно повысит транзитный потенциал и конкурентоспособность страны в международной логистике.

Многолетний опыт зарубежных стран демонстрирует, что важной целью развития логистики в национальной экономике государства наравне с уменьшением логистических издержек в конечной стоимости продукции выступает повышение именно транзитного потенциала страны. Выгоды, получаемые транзитной страной, прежде всего, состоят в обеспечении денежных поступлений в виде оплаты транспортных и сопутствующих услуг (как логистического, так и придорожного сервиса). Все это позволит Республике Ирак перейти на новый этап экономических взаимоотношений со странами-партнерами, достичь наивысших результатов экономической деятельности государства.

Одновременно реализация столь масштабного проекта потребует привлечения инвестиций, технологий и специалистов из других стран, в том числе и Беларуси. Прежде всего, в части проектирования и строительства железных дорог, подвижного состава и систем управления перевозками и функционированием железных дорог.

## Литература

1. Шехаб, С. Д. Сухой канал в Ираке для достижения взаимного роста в международной экономической среде / С. Д. Шехаб // Журнал экономических и административных наук : сб. науч. ст. Факультет менеджмента и экономики. Университета Багдада. – 2017. – № 100. – С. 374–394.

2. Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы : монография / М. М. Ковалев, А. А. Королева, А. А. Дутина. – Минск : Изд. центр БГУ, 2017. – 327 с.

## Причины высокой стоимости высшего образования в США

*Антипенко В. А., студ. II к. БГУ,  
науч. рук. Ботеновская Е. С., канд. эк. наук, доц.*

Актуальность исследования обусловлена ростом платы за обучение в университетах и колледжах США: на данный момент она выше, чем когда-либо. Более 45 млн американцев живут с долгами по студенческому кредиту. Сумма всех кредитов на обучение – 1,5 трлн долл. США, а средняя задолженность на одного выпускника – 29,800 долл. США в 2018 г. [1]. Миллениалы сталкиваются со специфическими финансовыми трудностями, с которыми предыдущие поколения не сталкивались в такой мере. Например, вынуждены откладывать создание семьи, намного дольше копить на собственное жилье. Домовладение среди миллениалов – 37%, а среди предыдущих поколений (Беби-бум и Поколение X) составляло 45% и 45,4% соответственно, когда они были в аналогичном возрасте [2]. Долги по студенческому кредиту являются одной из причин сложившейся ситуации.

С конца 1980-х гг. стоимость обучения в бакалавриате выросла на 213% в государственных университетах и на 129% в частных колледжах с учетом инфляции. Средняя годовая стоимость колледжа без учета платы за дополнительные услуги, проживание и питание в частном некоммерческом университете в 2017/2018 учебном году составила 34,700 долл. США, а в государственном – 10,000 долл. США. Плата за обучение, дополнительные услуги, проживание и питание составляла в среднем 46,950 долл. США и 20,770 долл. США в год соответственно. Для студентов-нерезидентов штата обучение в государственном университете обходилось в среднем в 36,420 долл. США [1].

В 1970 г. программ финансовой помощи почти не существовало. Подавляющее большинство студентов не получали денег от федерального правительства. В 1978 г. конгресс принял законопроект, известный как закон о помощи студентам со средним уровнем дохода [3]. Это дало право всем студентам на получение субсидированных кредитов. Все больше и больше студентов начали обращаться за финансовой помощью, что привело к росту