

Наталья Уткина



**ЭКОНОМИКА
ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ**

Кейсы

Наталья Уткина

**Экономика
природопользования. Кейсы**

«Издательские решения»

Уткина Н.

Экономика природопользования. Кейсы / Н. Уткина —
«Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-514673-1

Данная книга представляет из себя учебно-методическое пособие, предназначенное для использования при проведении практических и семинарских занятий по дисциплине «Экономика природопользования». Кейсы, приведённые в данном пособии, — это фактически существующие проекты. Каждая из проблемных ситуаций касается экономических, и экологических последствий. Учебно-методическое пособие рекомендуется для студентов, обучающихся по направлению подготовки «Экология и природопользование».

ISBN 978-5-00-514673-1

© Уткина Н.
© Издательские решения

Содержание

Предисловие	6
Альтернативные морские пути	7
Великий трансокеанский канал Никарагуа	8
Трансиранский канал	11
Конец ознакомительного фрагмента.	12

Экономика природопользования Кейсы

Наталья Уткина

Рецензент Н.И. Ларионова, доктор экономических наук, профессор, заведующая кафедрой экономической теории ПГТУ, декан факультета управления и права ПГТУ.

Рецензент А.А. Головчик, кандидат экономических наук, доцент, заместитель руководителя АНО "Агентство инвестиционного развития Республики Марий Эл"

© Наталья Уткина, 2020

ISBN 978-5-0051-4673-1

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Предисловие

Данное учебно-методическое пособие является сборником проблемных ситуаций, так называемых «кейсов», и предназначена для использования при проведении семинарских занятий по дисциплине «Экономика природопользования». Приведённые в пособии ситуации находятся на стыке экологии и экономики, и их решение подразумевает поиск информации и её анализ по обоим компонентам дисциплины, затрагивая практически всю тематику последней: от методов оценки компонентов экологического и ресурсного потенциалов до управления природопользованием на микро- и макроуровнях, включая экологизацию предпринимательства и международное сотрудничество в сфере природопользования.

Целью семинарских занятий по курсу «Экономика природопользования» является закрепление и углубление знаний, полученных как на лекционных занятиях, так и в процессе самостоятельного углублённого изучения того или иного вопроса. Кроме того, рассмотрение обучающимися комплексных ситуаций позволяет реализовать формирование ряда универсальных и общепрофессиональных компетенций (в соответствии с проектом ФГОС 3++ для направления подготовки 05.03.06 «Экология и природопользование»).

Так, анализ фактически существующих в мире проектов, вызванных к жизни экономическими причинами, но серьёзно затрагивающих состояние окружающей природной среды, способствуют формированию **УК-1** (способность осуществлять поиск, критический анализ и синтез информации, применять системный подход для решения поставленных задач), **УК-5** (способность воспринимать межкультурное разнообразие общества в социально-историческом, этическом и философском контекстах), **ОПК-1** (способность применять базовые знания фундаментальных разделов наук о Земле, естественно-научного и математического циклов при решении задач в области экологии и природопользования), **ОПК-2** (способность использовать теоретические основы экологии, геоэкологии, природопользования, охраны природы и других наук об окружающей среде в профессиональной деятельности), **ОПК-5** (способность решать стандартные задачи профессиональной деятельности в области экологии, природопользования и охраны природы с использованием информационно-коммуникационных, в том числе геоинформационных технологий). Работа в подгруппах обеспечивает формирование **УК-3** (способность осуществлять социальное взаимодействие и реализовывать свою роль в команде). Необходимость самостоятельного поиска причин и последствий реализации приведённых проектов помогает формированию **УК-2** (способность определять круг задач в рамках поставленной цели и выбирать оптимальные способы их решения, исходя из действующих правовых норм, имеющихся ресурсов и ограничений).

Для каждой проблемной ситуации предлагаются материалы для предварительного ознакомления, опорные вопросы для обсуждения, списки используемой литературы.

Материалы пособия могут быть использованы как при проведении традиционных очных занятий, так и для дистанционного формата обучения. В последнем случае автор рекомендует применение инструментов удалённой совместной работы обучающихся – например, сервисы Google Docs, позволяющие видеть работу обучающихся над ситуацией непосредственно в её процессе.

Альтернативные морские пути

Развитие мировой экономики, увеличение ассортимента и количества товаров, усиление специализации и развитие мирового рынка до 2020 года создавало всё большую нагрузку на транспортные пути. Основная доля грузоперевозок приходилась на морские пути, в которых крайне важную роль играли два канала – Панамский, связывающий Тихий и Атлантический океаны, и Суэцкий, соединяющий Средиземное море с Красным и открывающий путь в Азию без плавания вокруг Африки. Построенные в 1920 и 1869 годах соответственно, эти два сооружения были и остаются монополистами, несмотря на возникновение проектов трёх альтернативных транспортных водных путей: Великий трансокеанский канал Никарагуа, Трансиранский канал, Северный морской путь.

Предполагается, что Никарагуанский канал будет служить альтернативой и дополнением Панамскому, разгрузив последний и позволяя проводить по нему более крупные суда. Трансиранский снизит значение Босфора и Суэцкого канала, соединив Балтийский регион с Индийским океаном. Активное использование Северного морского пути, становящееся возможным из-за таяния льдов вследствие глобального потепления, связывает не только регионы нашей страны, но и Юго-Восточную Азию с северной Европой – опять же в обход Суэцкого канала.

Все три проекта имеют как экономическое, так и геополитическое значение, но в рамках дисциплины «Экономика природопользования» предполагается рассмотрение только экономического и экологического аспектов.

Рассмотрим каждый из них по отдельности.

Великий трансокеанский канал Никарагуа

Планы по соединению океанов через территорию современного Никарагуа строились ещё в XVI веке, но на тот момент человечество не располагало ни необходимыми технологиями, ни нужным объёмом ресурсов для его постройки. В следующий раз про данный проект вспомнят только в XIX веке, когда его снова начнут разрабатывать как альтернативу каналу на Панамском перешейке. Связано это было с тем, что Никарагуа обладает более удобным, чем Панама, рельефом: здесь нет значительных перепадов высот, а также есть реки и крупное озеро, по которым могут двигаться корабли.

Однако финансирование получила Панама, после запуска канала Никарагуанский проект был свёрнут – и статус кво единственного (как существующего на данный момент, так и перспективного) маршрута из Атлантического океана в Тихий и наоборот сохранялся до 4 июня 2012 года, когда Национальное собрание Никарагуа одобрило проект строительства «Великого трансокеанского канала Никарагуа» (исп. Gran Canal Interoceánico por Nicaragua).

Проект канала предполагает следующие его параметры: глубина 26—30 метров, ширина – 230—530 метров, длина – 278 километров, в том числе 105 км по водам озера Никарагуа. Примерное время прохождения канала кораблём – около 30 часов. Пропускная способность в год – 5,1 тысячи судов вместимостью до 25 тысяч TEU для контейнеровозов и дедвейтом 320—400 тысяч тонн нефти для танкеров. Новый межокеанский канал должен был стать более современной альтернативой каналу на Панамском перешейке и принять на себя до 5% мирового морского трафика.

Помимо самого канала, планировалось строительство двух глубоководных портов на берегах Карибского моря и Тихого океана, аэропорта, нефтепровода и курортного городка. Предполагалось, что непосредственно при строительстве канала будут задействованы 200 тысяч рабочих, а позже он обеспечил бы работой приблизительно миллион никарагуанцев и жителей приграничных стран. Начало реализации проекта было намечено на 2019 год, а завершение – на 2029-й. Прогнозный объём инвестиций – 40 миллиардов долларов США.

Основным инвестором Великого трансокеанского канала Никарагуа стала компания из Гонконга «НК Nicaragua Canal Development Investment Co Ltd». Каждый год на протяжении 10 лет НКNDI обязывалась выплачивать по 10 млн никарагуанскому правительству, которое также получало 1% прибыли с перевозок в начале работы канала и 99% спустя 100 лет. Далее право собственности на объект переходило бы к самому Никарагуа. Кроме того, постепенно к проекту привлекались новые инвесторы из США, ЕС, России.

Строительство подъездных путей к местам будущих экскаваторных работ, то есть подготовка к строительству канала, началось 22 декабря 2014 года. Однако уже в 2015 году проект снова оказался заморожен – причиной этого стало разорение основного инвестора: владелец компании «НК Nicaragua Canal Development Investment Co Ltd» Ван Цзин потерял значительную часть своего состояния вследствие неудачных инвестиций и кризиса на фондовом рынке КНР.

Несмотря на заметную экономическую выгоду для одной из беднейших стран планеты, проект данного канала нельзя назвать однозначно полезным как для Никарагуа, так и для планеты в целом. Основные аргументы противников его постройки лежат в сфере долгосрочных экономических и экологических последствий.

Во-первых, канал прокладывается через территории обитания ряда малочисленных индейских народов, и часть из них будет вынуждена покинуть свои традиционные земли.

Во-вторых, он затронет биосферные заповедники, оказав отрицательное воздействие на охраняемые водно-болотные угодья, жизненно важные для мигрирующих птиц и являющиеся естественным ареалом обитания многих вымирающих видов.

В-третьих, прохождение судов по водам озера Никарагуа неизбежно приведёт к его загрязнению, тогда как в соответствии с «Общим законом о национальных запасах воды» оно рассматривается рассматривается как «национальный резервуар питьевой воды и приоритетный объект национальной безопасности».

Озеро Никарагуа является самым большим пресноводным озером в Латинской Америке. Находясь в тектонической впадине на высоте 32,7 м над уровнем моря, это озеро – единственный в мире пресноводный водоем, где водятся серые акулы и пилорылые скаты. На крупнейшем из его более чем четырёхсот островов и островков, Ометепе, расположен биосферный заповедник, а группа островов Солентинаме обладает статусом национального памятника Никарагуа. В озеро впадает около 40 рек, наиболее крупная река – Типитапа, вытекающая из озера Манагуа.

Озеро Никарагуа также связано с Карибским морем судоходной рекой Сан-Хуан. В случае сооружения канала озеро неизбежно станет средой обитания новых видов океанической флоры и фауны. Кроме того, существует значительный риск увеличения концентрации соли в его водах, в результате чего резко сократятся запасы питьевой воды, используемой как в бытовых нуждах, так и для орошения сельскохозяйственных угодий.

Экологические риски усиливаются сейсмоопасностью данного региона и особенностями самого озера: сильные ветры, присущие данной местности, могут не только поднимать на водоеме волны до 4 м высотой, но и сдвигать донные отложения. В таких условиях для крупнотоннажных судов оказывается велика вероятность как попадания на мель, так и столкновения вследствие ограниченности возможностей для манёвра.

В 2017 году проект был законсервирован, однако исключать возобновление его постройки нельзя.

Вопросы к кейсу:

1. В чём заключались мотивы правительства Никарагуа, когда оно решило возобновить проект строительства трансокеанского канала?

2. Каковы особенности экономического положения данной страны? Каковы особенности экосистем данного региона?

3. Перечислите положительные и отрицательные внешние эффекты от строительства данного канала. Можно ли их интернализировать и если да, то при помощи каких методов/инструментов?

4. Какие отрасли являются на данный момент ведущими в хозяйственной системе Никарагуа?

5. Какое влияние окажет реализация данного проекта на экономику данной страны? Рассмотрите не только краткосрочные, но и долгосрочные перспективы, в том числе в отраслевом разрезе. Можно ли нивелировать негативные последствия, если такие будут? И если будут и можно, то как именно?

6. Какое влияние окажет реализация данного проекта на окружающую природную среду Никарагуа и приграничных с ней территорий других стран? Существует ли вероятность положительного влияния? Если существует, то какими способами можно их усилить? Есть ли способы уменьшить негативное влияние на окружающую природную среду?

7. Сформулируйте собственные рекомендации правительству Никарагуа.

Литература:

1. Демьянец, С. Экологи выступают против строительства Никарагуанского канала.

<https://nat-geo.ru/planet/ekologi-vystupayut-protiv-stroitelstva-nikaraguanskogo-kanala/>

2. Яковлева, Н. Никарагуанский канал в светлое будущее.

<https://elibrary.ru/item.asp?id=21242190>

3. Подборка материалов по данной проблеме на сайте ТАСС:

<https://tass.ru/search?searchStr=%D0%BD%D0%B8%D0%BA%D0%B0%D1%80%D0%B0%D0%B3%D1%83%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9%20%D0%BA%D0%B0%D0%BD%D0%B0%D0%BB&sort=date>

Трансиранский канал

Замысел Трансиранского канала, как и канала Никарагуа, имеет довольно длинную историю: его сформулировал ещё Пётр I. Оба канала роднит и то, что на момент возникновения идеи её практическая реализация была невозможна. В конце XIX века идея становится проектом: в первом десятилетии XX века совместная российско-иранская комиссия практически завершает работу над технической документацией. Однако работы так и не начинаются – страны не могут договориться о статусе проекта и самого канала: Петербург, как основной инвестор, настаивает на принципе экстерриториальности по аналогии с Суэцким и Панамским каналами. Персия считает, что более справедливо было бы разделить концессию 50% на 50%. Переговоры заходят в тупик, в Персии начинается длительный политический кризис, закончившийся лишь к 1925-му году свержением династии Каджаров и воцарением династии Пехлеви, первый шах которой и добился того, чтобы его страну за рубежом именовали «Иран», а не «Персия».

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.