

**Л.Н. ГУМИЛЕВ атындағы ЕУАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТИ
NATIONAL UNIVERSITY «YURI KONDRATYUK POLTAVA POLYTECHNIC»
POLTAVA STATE AGRARIAN ACADEMY
UNIVERSITY OF ECONOMICS IN BRATISLAVA**

**«ЖАҒАНДЫҚ ПАНДЕМИЯ СЫН-ҚАТЕРЛЕРІ ЖАҒДАЙЫНДАҒЫ
ҰЛТТЫҚ ЭКОНОМИКАЛАРДЫҢ ҚАЗІРГІ ТЕНДЕНЦИАЛАРЫ МЕН
ДАМУ ПЕРСПЕКТИВАЛАРЫ»**

*Халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциясының
ЕҢБЕКТЕР ЖИНАҒЫ*

СБОРНИК ТРУДОВ

Международной научно-практической конференции

**«СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ
НАЦИОНАЛЬНЫХ ЭКОНОМИК В УСЛОВИЯХ ВЫЗОВОВ МИРОВОЙ
ПАНДЕМИИ»**

Works of the international scientific- practical conference

**« CURRENT TRENDS AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF
NATIONAL ECONOMIES IN THE CONTEXT OF GLOBAL PANDEMIC
CHALLENGES»**

Нұр-Сұлтан, 2020

ӘОЖ 339.9(063)
ҚБЖ 65.5
Ж 52

Редакция алқасы

РАИМБЕКОВ Ж.С. - төрағасы, э.ғ.д., профессор, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Нұр-Сұлтан қ., Қазақстан

РАХМЕТУЛИНА Ж.Б. - э.ғ.к., профессор, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Нұр-Сұлтан қ., Қазақстан

АЗАТБЕК Т.А. - э.ғ.д., профессор, Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Нұр-Сұлтан қ., Қазақстан

МАДИЯРОВА Д.М. - э.ғ.д., профессор, Ресей халықтар достығы университеті, Москва қ., Ресей

ДУБИНА И.Н. - э.ғ.д., профессор, Новосибирск мемлекеттік университеті, Новосибирск қ., Ресей

КОМЕЛИНА О.В. - э.ғ.д., профессор, менеджмент және логистика кафедрасының меңгерушісі, «Юрий Кондратюк атындағы Полтава политехникумы» ұлттық университеті, Полтава қ., Украина

ISBN 978-601-337-395-9

Ж52 «Жаһандық пандемия сын-қатерлері жағдайындағы ұлттық экономикалардың қазіргі тенденциялары мен даму перспективалары» халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциясының еңбектер жинағы. - Нұр-Сұлтан: Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, 2020. - 514 б.

Сборник трудов международной научно-практической конференции «Современные тенденции и перспективы развития национальных экономик в условиях вызовов мировой пандемии». - Нур-Султан: Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, 2020. – 514 с.

Works of the international scientific-practical conference «Modern trends and prospects for the development of national economies under the challenges of the world pandemic». - Nur-Sultan: L.N. Gumilyov Eurasian National University, 2020. - 514 p.

ӘОЖ 339.9(063)
ҚБЖ 65.5

ISBN 978-601-337-395-9

© Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, 2020

© Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, 2020

Садыков Б.Э.

Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева,
г. Нур-Султан, Республика Казахстан

ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ

Новый коронавирус быстро распространился среди людей и вызвал острые случаи респираторных синдромов. Как следствие, страны столкнулись с проблемами ежедневного управления эпидемиологической обстановкой и последующими последствиями. COVID-19 за несколько месяцев разрушил мировую экономику, изменил практику оказания медицинской помощи и стал главной причиной снижения населения Земли: по состоянию на 14 сентября количество летальных исходов в мире превысило более 900 тыс человек. [1]

Меры физического дистанцирования и другие мероприятия, направленные на сдерживание распространения вируса оказали существенное влияние на мировую экономику. В марте т.г. около 20% населения Земли оказались на карантине из-за пандемии [2], что стало главным фактором экономических сбоев и нарушения целостности экономического кругооборота — взаимосвязи совокупных предложений и спроса, зависящих от цепочки поставок товаров и услуг.

Несмотря на усилия стран по противодействию экономическому спаду с помощью фискальной и денежно-кредитной политики, базовый прогноз Всемирного банка предусматривает сокращение мировой экономики на 5,2% в 2020 году в связи с «локдауном» и его последствиями. [3] Следует говорить о продолжительном и медленном восстановлении национальных экономик в перспективе. Несомненно, чем дольше сохраняется угроза распространения болезни, тем больше времени потребуется для восстановления мировой экономической системы.

Вместе с тем в условиях подобной угрозы негативному воздействию подвергаются и крупномасштабные проекты. Одной из жертв пандемии COVID-19 может стать китайская инициатива «Один пояс, один путь» (OBOR or BRI). При этом влияние коронавирусной пандемии на BRI стало одной из ключевых тем в новостных лентах на фоне усиливающейся торговой войны между США и Китая. Однако многие эксперты, например, Д-р Санне Ван Дер Лугт (Dr. Sanne van der Lugt) полагают, что текущий этап реализации китайской инициативы не является приоритетной в Китае. [4] Тем не менее, реализация BRI в перспективе станет доминирующей в повестке дня и следует сфокусироваться на перспективах реализации подобного мега-проекта.

В рамках реализации BRI было предоставлено кредитов на сумму более 200 млрд долл США для строительства инфраструктурных проектов, которые согласно видению Китая позволят объединить региональные торговые сети. Страны были вовлечены в так называемое «совместное строительство» и столкнулись с отсутствием рентабельности связанных проектов. Как следствие, некоторые страны были озадачены «долговой ловушкой». В связи с этим, китайский лидер — Си Цзиньпин объявил о пересмотре стандартов

кредитования, которые должны полностью соответствовать принципам международных закупок. [5]

Пройдет некоторое время, прежде чем последствия бедствия COVID-19 можно будет оценить с достаточной степенью точности. Однако, уже сейчас следует говорить о проблемах в продолжение реализации и тем более расширения BRI. Распространение коронавирусной инфекции, ставшая главным триггером снижения мирового спроса ограничила транспортные операции во всем мире. При этом распространение коронавирусной инфекции следует считать реализацией риска физической безопасности инфраструктурного и транспортного планирования. Пандемия не наносит прямого ущерба транспортным системам, она действует как вектор её распространения и прекращения транспортных услуг. [6] Так, например, многие страны ограничили транспортировку и мобильность товаров и товарного капитала с целью противодействия распространению вируса и обеспечения национальной безопасности.

Несмотря на доминирование мер во восстановлению национальной экономики на повестке дня, нарушение критических важных цепочек поставок товаров (продуктовые, сырье) могут иметь более разрушительный эффект. Например, восстановление экономики Китая зависит от непрерывного процесса поставок сырья из других стран, добыча и производство которых зависит от эффективности противодействия страны-поставщика коронавирусу кризису.

«Локдаун» оторвал десятки тысяч китайских рабочих от строительных площадок. Данная проблема коронавирус ударил по перемещению не только людей, но и товаров. Китай обеспечивает подавляющее большинство проектов BRI необходимыми строительными материалами.

Возвращение к быстро развивающейся торговле, несмотря на её мало вероятность, - главный фактор необходимости дальнейшего обеспечения устойчивости инфраструктуры, финансируемых в рамках BRI. В противном случае любая новая дорога, железная дорога, порт или аэропорт, финансируемые BRI станут менее рентабельными. Это в свою очередь ухудшит состояние заемщиков. Например, Шри-Ланка в настоящее время испытывает трудности с исполнением своих кредитных обязательств. Как следствие, страна была вынуждена предоставить свой порт и прилегающую территорию в аренду на 99 лет. [5]

Нехватка финансирования — главная проблема с которой столкнется BRI. В основе реализации выступал рост экономики Китая, темпы которого снижались до вспышки COVID-19. Оперативная реакция Китая в виде ослабления требований к нормативам банковских резервов, снижения процентных ставок по кредитам и вложения 243 млрд. долл. США в различные финансовые механизмы позволило минимизировать влияние пандемии на банковский сектор. [5] Тем не менее, в связи со снижением экспорта из Китая восстановление экономики будет иметь продолжительный характер. Приоритетной задачей для Китая, как и для многих стран остается сохранение стабильного рынка труда. Уровень безработицы в феврале месяце т.г. достиг

рекордной отметки — 6,2%. [7] В подобных условиях различные проекты столкнутся с трудностями, а возможность использования таких источников финансирования проектов BRI, как Китайский Банк Развития, Фонд Шелкового пути, Азиатский Банк развития инфраструктурных инвестиций не представляется возможным в связи с возможным негодованием общественности: в стране устоялось мнение о необходимости концентрации на структурных реформах внутри страны на фоне торговой войны с США. [8]

Однако, экономика Китая восстанавливается стремительными темпами и негативные эффекты имеют преимущественно краткосрочный характер. Это порождает определенные вопросы к дальнейшим перспективам BRI. Вице-министр иностранных дел Китая заявил о временном влиянии пандемии BRI. В связи с этим возрастает вопрос использования Китаем BRI как концепции для продвижения медицинской поддержки и стимулирования диффузии цифровизации. Кирк Ланкастер считает, что руководство Китая вполне может использовать текущую ситуацию в мире в качестве идеологического инструмента. [9] Так, Китай объявил о пожертвовании Всемирной организации здравоохранения 20 млн долл США, направил медицинских специалистов в Иран, Ирак и Италию, отправил необходимое оборудование в Пакистан, Казахстан, Лаос и Филиппины. Способность удовлетворить потребности стран, особенно стран с менее развитыми системами здравоохранения, может дать Китаю возможность скрыть свои ошибки на начальных этапах вспышки вируса.

Учитывая ослабление мировой экономики из-за пандемии COVID-19, Пекину для достижения значительного прогресса в реализации BRI в ближайшем будущем. Вместо того, чтобы позволить странам-заемщикам откладывать платежи по своим кредитам BRI, возможно, придется реструктурировать или простить часть из них. При этом данное решение должно сопровождаться с политикой перенаправления своих торговых потоков на маршруты BRI, проходящие через страны, успешно реализующих антикоронавирусные меры. Кроме того, Китай может способствовать созданию спроса, сняв импортные барьеры и побуждая другие страны экспортировать в него товары.

Список литературы:

1. Max Roser, Hannah Ritchie, Esteban Ortiz-Ospina and Joe Hasell (2020) - «Coronavirus Pandemic (COVID-19)». Published online at OurWorldInData.org. Retrieved from: <https://ourworldindata.org/coronavirus> [Online Resource]
2. *Helen Davidson* (2020) - «Around 20% of global population under coronavirus lockdown». Published online at TheGuardian.com. Retrieved from: <https://www.theguardian.com/world/2020/> [Online Resource]
3. World Bank. 2020. Global Economic Prospects, June 2020. Washington, DC: World Bank. DOI: 10.1596/978-1-4648-1553-9. License: Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO.
4. Dr. Sanne van der Lugt (LeidenAsiaCentre) & Prof. Duanyong Wang (Shanghai International Studies University), «The Impact of the Coronavirus (COVID-19) on the BRI: The show must and will go on», 2020, Retrieved from:

<https://www.beltroadresearch.com/wp-content/uploads/2020/03/The-Impact-of-the-Coronavirus-COVID-19.pdf>

5. Felix K. Chang, Lack of Demand: The Coronavirus Pandemic and China's Belt and Road Initiative, 2020, Retrieved from: <https://www.fpri.org/article/2020/04/lack-of-demand-coronavirus-pandemic-belt-and-road/>

6. Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois, Brian Slack - «The Geography of Transport Systems», 3rd edition, 2017

7. Jonathan Cheng, «The Chinese Are Spending Again», 2020, published at TheWallStreetHoural, Retrieved from: <https://www.wsj.com/articles/the-chinese-are-spending-again-11600166992>

8. Alfred Wu, Kevin Hong and Katie Chung, «The impact of COVID-19 on Belt and Road Initiative infrastructure and construction projects», Retrieved from: <https://www.nortonrosefulbright.com/-/media/files/nrf/nrfweb/knowledge-pdfs/international-arbitration-report---issue-14.pdf?la=en&revision=6edf090e-2dae-4845-a812-c912f12016d0>

9. Kirk Lancaster, Michael Rubin, and Mira Rapp-Hooper, Mapping China's Health Silk Road, 2020, Retrieved from: <https://www.cfr.org/blog/mapping-chinas-health-silk-road>

10. Wendy Wu and Catherine Wong., 2020, Retrieved from: <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3076210/how-chinas-coronavirus-response-may-shape-future-its-flagship>

Сейдахметов М.Қ., Кальбаева Н.Т.

М. Әуезов атындағы ОҚУ, Шымкент қ., Қазақстан Республикасы

Пазилов Ғ.А.

Әл-Фараби атындағы ҚазҰУ, Алматы қ., Қазақстан Республикасы

ЖАҒАНДЫҚ БӘСЕКЕЛЕСТІК ЖАҒДАЙЫНДА ТОҚЫМА КӘСІПОРЫНДАРЫНЫҢ ИННОВАЦИЯЛЫҚ БЕЛСЕНДІЛІГІН АРТТЫРУ

Халықтың әлеуметтік әлеуетін көтеруде жеңіл өнеркәсіптің игі ықпалы өлшеусіз. Жергілікті тұрғындардың, әсіресе, әйелдердің арасындағы жұмыссыздықты жоюдың бірден-бір тиімді жолы жеңіл өнеркәсіп саласын дамыту болып табылады. Бұл саланың өнімдеріне деген сұраныс та жоғары – азық-түлік тауарларынан кейінгі екінші орынды иеленеді. Сондықтан, қарапайым жұрттың қамын ойлаған ел экономикалық даму стратегиясында бірінші кезекте жеңіл өнеркәсібі саласын дамытуға айрықша басымдық беруге тиіс [1].

Еліміздің өнеркәсіп саласындағы жеңіл өнеркәсіп секторының соңғы 25 жылдағы үлесін қарайтын болсақ, 1990 жылы 15,8%, 2000 жылы 2,3%, 2018 жылы 0,95%-ды құраған [2]. Бұл көрсеткіштерден қазіргі уақытта жеңіл өнеркәсіп саласын республиканың өнеркәсібіндегі ең проблемалы секторы деп айтуға болады. Өйткені экономикада өңдеуші саланың айрықша басымдықта