

**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

**ӘЛЕМДІК СЫН-ҚАТЕРЛЕР КЕЗЕҢІНДЕГІ ЕЛДІҢ ЭКОНОМИКАЛЫҚ  
ҚЫЗМЕТІ ЖӘНЕ ОЛАРДЫ ШЕШУДЕ ҰЙЫМДАСТЫРУШЫЛЫҚ,  
ЭКОНОМИКАЛЫҚ, БАСҚАРУШЫЛЫҚ ЖӘНЕ ҚАРЖЫЛЫҚ  
АСПЕКТІЛЕРДІҢ РӨЛІ**

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СТРАНЫ  
В ПЕРИОД МИРОВЫХ ВЫЗОВОВ И РОЛЬ ОРГАНИЗАЦИОННО-  
ЭКОНОМИЧЕСКИХ, УПРАВЛЕНЧЕСКИХ И ФИНАНСОВЫХ АСПЕКТОВ  
В ИХ РЕШЕНИИ**

ӘОЖ 339.924

**Абылайханова Т.А., Кинашева Ж.Б.**

Сарсен Аманжолов атындағы Шығыс Қазақстан университеті,  
Өскемен қ., Қазақстан Республикасы

**Рахметулина Ж.Б.**

Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Нұр-Сұлтан қ., Қазақстан

**«ЖІБЕК ЖОЛЫНЫҢ ЭКОНОМИКАЛЫҚ БЕЛДЕУІ» ЖОБАСЫ  
АЯСЫНДАҒЫ ЕЛДЕР ЫНТЫМАҚТАСТЫҒЫНЫҢ КЕЛЕШЕГІ**

**Кіріспе.** Интеграциялық бірлестіктің жұмыс істеуінің сәттілігіне әсер ететін маңызды факторлардың бірі басқа ірі шоғырландыру бастамаларының арасындағы және өзара мүдделердің игілігі үшін өзара іс-қимылдың осы мүмкіндігіне байланысты оның орны болып табылады. Еуразияда, сондай-ақ бүкіл әлемде ең перспективалы және серпінді дамып келе жатқан Жібек Жолындағы экономикалық белдеу жобасы болып табылады[1]. Бұл жобаның нақты міндеттері, тұжырымдамасы, артықшылықтары мен кемшіліктері бар, бұл жобаны қарау және оның ішінде осы жобаға қатысушы елдердің ынтымақтастық перспективаларын бағалау қажеттігі түсіндіріледі.

Қазіргі заманғы жаһандық жағдайларда Ұлы Жібек жолының экономикалық белдеуін жаңғырту жалпы бағыт бойында орналасқан елдер үшін экономиканы дамыту үшін жаңа үлкен мүмкіндіктер ашады [2], орталық және Оңтүстік Азия аймақтарын Қытаймен және Еуропамен тығыз байланыстыру үшін тұрақтылық, қауіпсіздік әкеледі [3].

«Бір белдеу, бір жол» деген атауға ие болған жобаны іске асыру Қытайдың сыртқы саясатының іргетасы болды[4]. Орталық Азия Жібек жолының Қытай экономикалық белдеуінің бастамасы бойынша орталық орынға ие [5]. 2015 жылы әлемге ҚХР-ның «21 ғасырдың Жібек жолы мен Теңіз Жібек жолының экономикалық белдеуін бірлесіп салу бойынша тамаша перспективалар мен практикалық іс-әрекеттер» үкіметтік бағдарламасы ұсынылды. Қазіргі уақытта осы елдердің интеграциясы үшін негізгі факторлар логистика, халықаралық сауда және туризм болып табылады[6].

Мақалада тақырыптық материалды жүйелеу және құрылымдау негізінде кешенді талдау жасауға мүмкіндік беретін компилятивті, жүйелік, сондай-ақ таңдау, аналитикалық және сыни тәсілдер қолданылған.

Барлық мүдделердің ұштасуы Үлкен Еуразияның ШЫҰ- мен институционалдық бірлік ретінде қалыптасуына ықпал етеді. Орталық Азия елдері үшін үлкен Еуразия экономикалық өсу көзі, Үндістан мен Ресей үшін - реиндустриализацияны ынталандыратын импульс, Қытай үшін - өзінің геоэкономикалық жағдайын нығайту тәсілі болуы мүмкін.

«Жібек жолының экономикалық белдеуі» бағыты бойында орналасқан елдер ынтымақтастығының мәселелері мен келешегі қазіргі уақытта үлкен ғылыми және тәжірибелік қызығушылық тудырады. Аталған сұрақтардың түрлі аспектілері ҚР Үкіметінің іс-қимыл бағдарламаларында көрсетілген[7].

**Негізгі бөлім.** Қазіргі уақытта Қытайдың маңызды мақсаты «солтүстікте берік тұру, Батысты тұрақтандыру, оңтүстікке жылжу» қағидаты негізінде серіктестермен қарым-қатынасты нығайту болып табылады. Солтүстік елдері туралы айтқанда, олар Қытайға энергия ресурстары мен әскери техниканы экспорттаушылар болып табылатынын атап өткен жөн, демек, мемлекеттің ұлттық қауіпсіздігі Қытай - Ресей, Қытай - Қазақстан жұптарындағы өзара іс-қимылға тікелей байланысты. Соңғы жылдары бүкіл өңір бойынша миллиард доллар салғаннан кейін Қытай Орталық Азия елдерінің басым сауда әріптесі болып табылады және кейбір пікір білдірушілер Қытай қазір Орталық Азиядағы басым күш болып табылады деп мәлімдейді.

Жібек жолының экономикалық белдеуі жобасының бес бағыты бүкіл еуразиялық кеңістік үшін бағдарлама ретінде емес, ҚХР-сын дамыту бойынша ұзақ мерзімді мақсаттар ретінде көрінеді. Бірінші бағыт туралы айта келе, ол «белдеу-жол» міндеттерін жүзеге асыру үшін елдер арасындағы саяси диалогқа тірелетінін атап өткен жөн. Бұл тармақ Қытайдың жаңа «ашықтық» дипломатиясын ілгерілетуге және жол мемлекеттерімен үкіметаралық байланыстарды нығайтуға мүмкіндік береді.

Екінші бағыт көлік инфрақұрылымын дамытуды, оның ішінде елдердің инфрақұрылымның негізгі объектілерін және келісілген техникалық стандарттарды салуды үйлестіру негізінде қамтиды. Жібек жолының экономикалық белдеуі, ең алдымен, үш бағытты қамтитын транзиттік дәліз жобасы болып табылады: Орталық Азия арқылы Ресей мен Еуропаға; орталық және Батыс Азия арқылы Парсы шығанағы мен Жерорта теңізі елдеріне; Оңтүстік және оңтүстік-шығыс Азияға. Қазақстан аумағы арқылы өтетін ықтимал жол бағыттарын қарастырайық. Бір бағыт Қытайдан Қазақстан арқылы Ресейге (батыс Сібір) шығатын жүк тасымалын білдіреді. Екінші транзит Қазақстан мен Иран арқылы жүзеге асырылуы мүмкін, алайда мұнда барлық көлік инфрақұрылымын салу бойынша шығындар көп. Сарапшылардың бағалауы бойынша, 2 млрд долл. көп соманы құрайтын капиталсалымдары қажет.

Жібек жолы экономикалық белдеуінің жоғарыда аталған құрлықтағы барлық бағыттары әзірлеу сатысында және Суэц каналы арқылы дәстүрлі теңіз өткелінің орнына оларды пайдалану мүмкіндіктері тұрғысынан талданады.

Айта кету керек, 2014 жылдан бастап Қытай «Інжу жіп» тұжырымдамасына негізделген Теңіз Жібек жолының идеясын алға жылжытуда. Бұдан әрі Тұжырымдамада сауда және инвестициялар саласында ырықтандыру қажеттілігі қарастырылады, еркін сауда аймақтарын қалыптастыру, тарифтік және тарифтік емес кедергілерді жою ұсынылады. Жібек жолы экономикалық белдеуінің төртінші бағыты қаржы саласындағы өзара іс-қимыл болды. «Белбеу-жолдың» бесінші және соңғы бағытына келер болсақ, ол гуманитарлық саладағы өзара іс-қимылды, соның ішінде білім беру, денсаулық сақтау, мәдениет және т.б. мәселелерді қозғайды.

«Бір белдеу-бір жол» барлық елдер, халықаралық және аймақтық ұйымдар үшін ашық. Тұжырымдамада аталып өткендей, Қытай жобаның бастамашысы бола отырып, көпжақты ынтымақтастықты, инклюзивтілік принципін, барлық қатысушылардың мүдделерін ескеруді талап етеді. Көпжақты ынтымақтастық Орталық Азия Экономикалық ынтымақтастық және т.б. бағдарламалар шеңберінде ШЫҰ, АТЭС, АСЕАН плюс бір (Қытай) платформаларында өзара іс-қимылды білдіреді. Бұдан басқа, БРИКС пен ШЫҰ саммиттері кезінде Еуразиялық экономикалық одақ, Шанхай ынтымақтастық ұйымы және БРИКС мемлекеттері басшыларының «белдеу - жол» тараптарын біріктірген кездесулері өтті.

Ең алдымен, әңгіме Еуразияның бірыңғай көліктік-логистикалық кеңістігін құру туралы болып отыр. Бұл бастама транзиттік алымдар есебінен бюджетке түсетін түсімдерді ұлғайтып қана қоймай, сондай-ақ тартылған елдерді жаңа инфрақұрылыммен, логистикалық орталықтармен қамтамасыз етеді, серіктестер нарықтарына қолжетімділікті ашады. Үлкен перспективалар меридиандық бағыттарды құрумен байланысты. Олардың бірінің мысалы ретінде Қытай Сыртқы істер министрі құлағдар еткен Ван және Қытай – Моңғолия - Ресей экономикалық дәлізін құру жобасы Қызыл - Курагино темір жолын Қытайдың батысында кеңейту арқылы болуы мүмкін.

Тараптардың шекара маңындағы аудандардың өндірістік кооперациясына мүдделілігін атап өтпеуге болмайды. Оның ішінде 1990 жылдары Қазақстан, Моңғолия, Қытай және Ресей өңірлерін өзіне тартқан «Үлкен Алтай» жобасын қайта жаңғырту туралы сөз болып отыр.

Жобаларға қатысушылардың кеден нормаларын біріздендіруге және саудадағы кедергілерді жоюға ұмтылуға ұмтылысын атап өткен жөн. Кейбір сарапшылар ЕЭО + Қытай еркін сауда аймағын құру мүмкіндігін көрсетеді. Мұндай бағыт да мамыр өтінішінде айтылады, бірақта ЕАЭО ішіндегі ықпалдастықтың табыстары мен сауда шарттарын ескере отырып, ұқсас опциялардың ҚХР-на таралуы туралы айту қиын.

Жібек жолының экономикалық белдеуі шеңберінде энергетика саласындағы ынтымақтастық бағыты ерекше мәртебеге ие. Өткен ғасырдың соңынан бастап ҚХР -на отын-энергетикалық ресурстарға сұраныс қарқынды өсе бастады, ел ішкі көздер есебінен өз қажеттіліктерін қамтамасыз ете алмады. Бүгінгі таңда Қытай мұнай, көмір және газды ішкі тұтынудың артуы жалғасып келе жатқан кезде энергия тасығыштарды сатып алуда көшбасшы болды.

Мұндай жағдай Жібек жолының экономикалық белдеуі көшбасшысының қазбалы отынның барланған қорлары Қытай көрсеткіштерінен есе асып түсетін елдермен өзара іс-қимылды жолға қоюға мүдделілігін шиеленістіреді. Осы жобалар шеңберіндегі Арменияның перспективалары туралы айта келе, ҚХР Армения аумағында Иран - Армения – Грузия - Еуропалық Одақ бағыты бойынша транзитті жүзеге асыру үшін газ өндіруші қуаттарды салу кезінде әлеуетті инвестор болып табылатынын атап өткен жөн. Сонымен қатар, әріптестер Армения - Иран және Армения - Грузия электр беру желісін салуды талқылауда. Қарастырылып отырған жобалар геосаяси себептер мен экономикалық перспективаларды ескергенде «белдеу-жол» тұрғысынан тиімді болып табылады.

Орталық Азияның басым бөлігінде саяси элита және қауіпсіздік жөніндегі сарапшылар Қытайдың өсіп келе жатқан экономикалық қатысуы Қытайдың өңірлік істерге үстемдігіне немесе араласуына әкелуі мүмкін екенін біледі. Джон Хопкинс Университеті жанындағы Кавказ және Орталық Азия институтының директоры Мамуки Церетельдің айтуынша, Қытайдың Орталық Азияда үлкен экономикалық қатысуы Орталық Азия елдері көшбасшыларының Ресей мен АҚШ-қа қатысты Қытаймен стратегиялық теңгерімімен түсіндіріледі [8]. Егер бұл теория дұрыс болса, өңірдегі Қытайдың өсіп келе жатқан экономикалық әсері Орталық Азия елдерін АҚШ-қа немесе Ресейге сүйене отырып, Қытайдан сақтандырыла алады. Сонымен қатар, Александр Кулидің айтуынша, ұлы державалар күш балансының стратегиясын пайдаланатын Орталық Азия елдерінің көшбасшылары белгілеген жергілікті ережелерге сәйкес ойынға кірісті [9].

«Таза транзит» тұрғысынан құрлықтағы «Жібек жолының» экономикалық пайдасын түсіндіру бір жақты болар еді. Бұл бағытты мемлекеттік-жеке меншік әріптестік (МЖӘ) базасында игеру Қазақстанда капиталдың жұмыс күшімен бірге салу және елде қазіргі заманғы кәсіпорындарды ұйымдастыруды білдіреді. Осыған байланысты Орталық Азия мемлекеттеріне осындай ынтымақтастықтан салмақты экономикалық дивидендтер алу және сонымен бірге ұлттық егемендікті сақтау үшін өз саясатын құру қажет. Бірыңғай Жібек жолында көліктік және энергетикалық дәліздерді ашу кезінде Қазақстан олардың барлық бойында инфрақұрылымдық және өндірістік жайлауда негізгі рөл атқаруы тиіс.

Мұнда Орталық Азияның ресурстық қамтамасыз етілген мемлекеттерінің бірі - Қытай мен Қазақстанның стратегиялық ынтымақтастығы атап өтіледі. Қазақстандық газды, мұнай мен уранды импорттау мүмкіндігі ҚХР-ның ұлттық саясаттын таяу шетелдерге бұрылуын қамтамасыз ете отырып, Парсы шығанағы елдерінен жеткізілімдерге тәуелділігін төмендетті. Қытай Қазақстанның отын-энергетикалық кешенінің ірі инвесторы болып табылады, алайда ел экономикасы үшін инвестициядан қайтарым төмен болып қалуда: ҚХР қайта өңдеу саласына қаражат салмайды. Қазақстан Орталық Азия өңіріндегі рөліне сүйене отырып ғана емес, Еуразиядағы интеграция үдерістерінің көшбасшысы бола отырып, Жібек жолының экономикалық белдеуінің маңызды буыны болып табылады. Жібек жолының экономикалық

белдеуі аясында Қазақстанның перспективалық жобаларының тізбесі магистральдық газ құбырларын, «Қазақстан - Түркмения - Иран» мұнай құбырын салу, Балқаш және Торғай ЖЭС және т.б. қуаттарын беру арқылы ұсынылған.

Қазақстан Еуропа мен Азия арасындағы стратегиялық көпірді қамтамасыз ету рөлінде өзінің географиялық жағдайын елестетеді. Бұл стратегиялық орын сауда және инвестициялар тарту үшін айтарлықтай мүмкіндіктерді ұсынады, әсіресе Қытай сияқты экономикалық өсімге алып келетін өңірлерден. Айта кетейік, Қазақстанның тиімді сыртқы сауда саясаты осы елдегі экономиканың жылдам дамуына алып келді [10].

Қазіргі уақытта Қытай Қазақстанның ірі сауда әріптесі болып табылады (Қазақстанның тауар айналымының жалпы көлемінің шамамен 20%) және Қазақстан ТМД аймағындағы Ресейден кейінгі Қытайдың екінші ірі сауда әріптесі болып табылады. Екі ел арасындағы саудаға ықпал ететін бірнеше бірлескен инвестициялық жобалар бар. Біріншіден, «Жібек жолының экономикалық белдеуі» мен «21-ші ғасырдың теңіз Жібек жолының» құрылысындағы Қытайдың маңызды стратегиялық серіктесі ретінде. Екіншіден, Қазақстан Азия инфрақұрылымдық инвестициялар банкінің (АИИБ) негізін қалаушылардың бірі болып табылады. Қытай Қазақстандағы ірі инвесторлардың бірі болды. Қазақстан бұрынғы Кеңес Одағы елдеріндегі қытай тікелей шетел инвестицияларының ірі тартушысы болып табылады, жалпы алғанда 1991-2013 жылдар аралығында 22 млрд. доллар инвестиция тартты. 2014 жылдың соңындағы жағдай бойынша Қазақстандағы Қытай тікелей шетел инвестицияларының жалпы көлемі 7,5 млрд. доллардан асты. Екі ел арасындағы екі жақты тауар айналымы 2010 жылғы 20,4 млрд. доллардан 2014 жылы 22,4 млрд. долларға өсті. Мұндай инвестицияларды одан әрі жеделдету үшін Қытай өз кәсіпкерлерін Қазақстанға, әсіресе индустриялық жобаларға инвестиция салуға ынталандырады. Қытай мен Қазақстан сондай-ақ Қорғас еркін экономикалық аймағында одан әрі бірлескен жобаларды жоспарлады, ол Қазақстанның Алматы облысының экономикалық өсуінің негізгі көздерінің бірі ретінде әрекет етеді.

Энергетикалық ресурстармен нашар қамтамасыз етілген Беларусь Жібек жолының экономикалық белдеуі мүдделерінің қиылысатын орталығында орналасқан. Республика Еуроодақ елдеріне электр энергетикалық көпір ретінде әрекет етеді. Сондықтан да «батыс плацдармасы» ретінде елдің әлеуетін арттыру мақсатында «белбеу-жол» ірі Белорус жобаларын, оның ішінде БелАЭС құрылысын, Польшамен және т. б. электр беру желісін жаңғыртуды ілгерілететін болады. Жібек жолының экономикалық белдеуі елдерінің энергетика саласындағы қатынастарын дамытудағы маңызды рөл Қырғызстанға да тиесілі. Өзінің гидропотенциалымен Орталық Азияда екінші орын алатын елде «Қамбар-Аты-1» ГЭС, Жоғарғы Нарын ГЭС каскадының, Кокомерен өзеніндегі ГЭС құрылысы сияқты түйісу шеңберіндегі жобалар ерекше перспективаларға ие. Бұдан басқа, сарапшылар Түркменстан - Қытай бағыты бойынша газ құбырын, «Солтүстік - Оңтүстік» электр беру желісін өткізу

әлеуетін және екі тараптан инвесторларды тартуға тиісті өзге де жобаларды қарастырады.

Сонымен, Қытай мен Ресейдің энергетикалық мәселелер бойынша өзара іс-қимылын жеке қарастыру керек. Бүгінгі таңда Ресейден ҚХР-ға энергия тасымалдаушыларды экспорттау кезінде пайдаланылатын он екі бағыт бар. Әрбір маршрут Жібек жолының экономикалық белдеуінің көлік дәлізіне сәйкес келеді, оған Транссиб, теңіз порты және Сібір мен Қиыр Шығыстың инфрақұрылымдық объектілері кіреді. Ресей Сауд Арабиясын басып озып, Қытай үшін негізгі мұнай жеткізуші бола тұра, көптеген жобалар, соның ішінде мұнай өнімдерін тасымалдау үшін Қиыр шығыс Тынық мұхит мұнай құбырын, Ресей - Моңғолия - Қытай көлік дәлізін жаңғырту, өңдеу және т. б. бойынша бірлескен кәсіпорындарды қалыптастыру бойынша жобалар іске асырылмаған.

Жібек жолының экономикалық белдеуі тұрғысынан «Сібірдің күші» гидротехникалық құрылыстарын салу бойынша 1 және 2 жобалары маңызды.

Жоғарыда аталғандардан басқа, әлемдегі геосаяси жағдайды да ұмытпаған жөн. Жібек жолының экономикалық белдеуі жобасының көшбасшылары елдерінің өзара қызығушылығы әр түрлі сипаттағы сыртқы қатерлерге қарсы күресуге мүмкіндік беретін әріптестікке, саяси диалогқа негізделген бірыңғай қауіпсіздік кеңістігін құруға дайындықтан көрінеді [11].

**Қорытынды.** Нәтижесінде Жібек жолының экономикалық белдеуіне қатысушы - елдердің ынтымақтастығы бүкіл еуразиялық өңір үшін дамудың жаңа дәуірін білдіреді. Жібек жолының экономикалық белдеуі жобаға тартылған барлық елдерде дамудың сыни сатысында тұрған және теңдессіз мүмкіндіктер мен мәселелерге тап болатын тұрақтылыққа ықпал ететін болады. Олардың стратегиялық мақсаттары, яғни ұзақ мерзімді және тұрақты экономикалық дамуды, ұлттық өркендеу мен жаңғыртуды қамтамасыз ету сәйкес келеді. Егер барлық елдер саяси қатынастар, өңірлік жақындығы және экономикалық өзара толықтырушылық сияқты артықшылықтарды қайта құру жолымен ынтымақтастықты жан-жақты нығайтатын болса, бұл нәтижесінде орнықты өсуге, даму және тұрақты саяси өмір үшін қолайлы жағдайлар жасауға алып келеді.

Жоба институционалдық бірлік ретінде ШЫҰ-мен Үлкен Еуразияның пайда болуына үміт артуға мүмкіндік береді. Орталық Азия елдері үшін үлкен Еуразия экономикалық өсу көзі, Үндістан мен Ресей үшін - реиндустриализацияны ынталандыратын импульс, Қытай үшін - өзінің геэкономикалық жағдайын нығайту тәсілі болуы мүмкін. Жібек жолының экономикалық белдеуі жобасының шеңберінде барлық елдер қызметінің қарама-қайшылықтары мен бәсекелес бағыттары бейтараптандырылуы мүмкін және бұл жағдайда әлемдегі жаңа экономикалық даму орталығы пайда болады.

*Бұл зерттеуді Қазақстан Республикасының Білім және ғылым министрлігі 2018-2020 жж. (№ AP05131498 жоба) қаржыландыратын грант қолдады.*



### **Әдебиеттер тізімі:**

- 1.Идрышева Ж.Қ., Көшербаев Ж.Д. Жаңа жібек жолы экономикалық белдеуі аясындағы қазақстан қытай ынтымақтастағы// ҚазҰУ хабаршысы.-2016.-№1(73). -71-74б.
- 2.Раимбеков Ж.С., Сыздықбаева Б.У.Развитие и размещение транспортно-логистической системы в условиях современной региональной политики// Вестник Казахского университета экономики, финансов и международной торговли.-2019.-№4.-С.26-36
- 3 Dave B. (2018). China's silk road economic belt initiative in Central Asia: economic and security implications. *Asia Europe Journal*,16(3), pp.267–281.
4. Zhang Hongzhou (2015). *Building the Silk Road Economic Belt: Problems and Priorities in Central Asia. Policy Report*, Nanyang Technological University,.
- 5.Sadykhanova G.A., Turginbayeva A.N., Celetti D., Nurtasova B.E. (2019). The trade and investment cooperation of the EAEU. *The Journal of Economic Research & Business Administration*, 126(4), pp.117-126.
6. Pan Zh.(2014) *Silk Road Economic Belt: A Dynamic New Concept for Geopolitics in Central Asia*. CIIS, 1(4), pp.120-133.
7. ҚР Президенті Н.Назарбаевтың Қазақстан халқына Жолдауы «Нұрлы жол – болашаққа бастар жол»//<https://www.akorda.kz/kz/addresses/kazakstan-respublikasynyn-prezidenti-nnazarbaevtyyn-kazakstan-halkyna-zholdauy-2014-zhylgy-11-karasha>
- 8.Tsereteli M. (2014). *Winners and Losers of Strategic Games in Central Asia*. *Asia Policy*,16, pp. 340-345.
9. Cooley A. (2012). *Great Games, Local Rules: The New Great Power Contest in Central Asia*. Oxford University Press.
10. Salykova L.N. (2012). *An investigation of foreign trade policy and its impact on economic growth: the case of Kazakhstan (1991–2008)*. Doctor's thesis. Robert Gordon University, 342.
11. Рахметулина Ж.Б., Карипова А.Т. «Жібек жолы экономикалық белдеуі» және дамудың ұлттық стратегиялары// Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университетінің Хабаршысы.– 2019.- №3.-46-54б.

### **Amelina I.V.**

National University «Yuri Kondratyuk Poltava Polytechnic», Poltava, Ukraine

### **MECHANISM OF ENSURING INVESTMENT ACTIVITY OF ENTERPRISES DURING THE PERIOD OF WORLD CHALLENGES**

There are many factors influencing the investment processes and investment activities of enterprises during the period of world challenges. The goal of the article is the development of a financial and economic mechanism for ensuring the investment activity of enterprises during the global crisis. Nevertheless, the problem