



**Л. Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ
ЕВРАЗИЙСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМ. Л. Н.
ГУМИЛЕВА
L.N. GUMILYOV EURASIAN NATIONAL UNIVERSITY**

**«ЖҮЙЕЛІК КӘСПКЕРЛІК: УНИВЕРСИТЕТТЕРДІҢ, БИЗНЕС
ПЕН МЕМЛЕКЕТТІҢ КООПЕРАЦИЯСЫНЫҢ АҒЫМДАҒЫ
ЖАҒДАЙЫ МЕН ПЕРСПЕКТИВАЛАРЫ»**

*Халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциясының
ЕҢБЕКТЕР ЖИНАҒЫ*

СБОРНИК ТРУДОВ

Международной научно-практической конференции

**«СИСТЕМНОЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО: ТЕКУЩЕЕ
СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ КООПЕРАЦИИ
УНИВЕРСИТЕТОВ, БИЗНЕСА И ГОСУДАРСТВА»**

WORKS

of the International scientific and practical conference

**«SYSTEMIC ENTREPRENEURSHIP: THE CURRENT STATE
AND PROSPECTS OF COOPERATION BETWEEN
UNIVERSITIES, BUSINESS AND THE STATE»**

Нұр – Сұлтан, 2022

УДК 330
ББК 65
Ж 85

Рецензенты: вице-президент университета «Туран», д.э.н., профессор Алиев О.Ж.

профессор Евразийского национального университета им.Л.Н.Гумилева, к.э.н. Мажитов Д.М.

Редакционная коллегия

Майдырова А.Б. – д.э.н., профессор, заведующий кафедрой, Евразийский национальный университет им.Л.Н.Гумилева, г.Нур-Султан

Мырзахмет Ж.К. – PhD, доцент, Евразийский национальный университет им.Л.Н.Гумилева, г.Нур-Султан

Мырзахмет М.К. – к.ф/м.н., доцент Евразийский национальный университет им.Л.Н.Гумилева, г.Нур-Султан

Ауелбекова А.К. – к.э.н., доцент, Евразийский национальный университет им.Л.Н.Гумилева, г.Нур-Султан

ISBN 978-601-337-675-2

«Жүйелік кәсіпкерлік: университеттердің, бизнес пен мемлекеттің кооперациясының ағымдағы жағдайы мен перспективалары» халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциясының еңбектер жинағы. –Нұр-Сұлтан: Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, 2022. -224б.

Сборник трудов международной научно-практической конференции «Системное предпринимательство: текущее состояние и перспективы кооперации университетов, бизнеса и государства». –Нур-Султан: Евразийский национальный университет им.Л.Н.Гумилева, 2022. -224с.

Works of the International scientific and practical conference «Systemic entrepreneurship: the current state and prospects of cooperation between universities, business and the state». - Nur-Sultan: L.N. Gumilyov Eurasian National University, 2022. -224p.

УДК 330
ББК 65

ISBN 978-601-337-675-2

- © Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, 2022
- © Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, 2022
- © L.N. Gumilyov Eurasian National University, 2022

- с центром в Колумбийском университете, включая Селигмана, Кларка, Шоупа и Митчела;
- с центром в Университете Висконсина, включая Коммонса, Росса, Гровса, Витте и Раушенбаш;
- сторонники подхода Торстейна Веблена.

Институционалисты считают, что экономика зависит от времени, места и обстоятельств, а методология опирается на полевые исследования и обоснованные тематические исследования в исторической и контекстной эволюции институтов. Институционализм отверг неоклассическое экономическое теоретизирование и человека экономического в пользу более эмпирического подхода, основанного на тематических исследованиях, сборе данных и юридических историях. Институционалисты создали Национальное бюро экономических исследований (NBER).

Поэтому и возникают вопросы, на которые пока нет ответа: как принять классическую либеральную позицию и не иметь дело с институциональными структурами, подталкивающими экономистов в противоположном направлении к взгляду на экономическую политику, основанному на прикладных науках? Есть ли у экономистов достаточные стимулы для изменений и принятия классической либеральной позиции?

Список использованных источников

1. Colander, D. Where economics went wrong / D. Colander, C. Freedman. – Princeton: Princeton University Press, 2019.
2. Johnson, M. Where Economics Went Wrong: A Review Essay / M. Johnson // Journal of Economic Literature. – 2020. – Т.58, №3. – С.749–776.
3. Saunders, M.N. Born to... write, rewrite and rewrite again / M.N. Saunders // In How to Keep Your Research Project on Track. Edward Elgar Publishing, 2018. – С.194–196.
4. Stiglitz, J.E. Formal and informal institutions / J.E. Stiglitz // Social capital: A multifaceted perspective. World Bank Publications, 2000. – С.59–68.
5. MacGregor, J. Determining an optimal strategy for energy investment in Kazakhstan / J. MacGregor // Energy Policy. – 2017. – Т.107. – С.210–224.

АУЫЛ ЖОЛДАРЫ ЖӘНЕ ЖЕРГІЛІКТІ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ДАМУ

Rural Roads and Local Economic Development

(American Economic Review, 2020, 3: 797-823)

Ашер, Сэм; Павел Новосад

Рейдолда Саулегүл

sau_1981@mail.ru

«Экономика» мамандығының докторанты, Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ,

Нұр-Сұлтан, Қазақстан

Ғылыми жетекші - Бержанова А.М.

Бүкіл әлемде миллиардқа жуық адамдар ауылдық жерлерде тұрады және ауылдық жерлердегі өзекті мәселенің бірі – тас жолдардың ұлттық желілеріне қосылуға қол жеткізу болып табылады. Зерттеу Үндістанда 40 миллиард АҚШ долларын құрайтын ұлттық ауыл жолдарын салу бағдарламасына жүргізілген.

Зерттеу барысында:

1. Анық емес регрессия моделі қолданылды;
2. Жан-жақты үй шаруашылықтары мен фирмалардың шағын санағы жүргізілген.

Құрылыс жобасы жүзеге асқаннан кейін 4 жылдан соң жаңа жолдардың тигізген негізгі пайдасы мынандай болды:

- жол қозғалысын жеңілдеткені;
- ауыл шаруашылығының нәтижелілігі, кірістері мен активтерінің өсуі;
- ауыл тұрғындарын жұмыспен қамту өсті.
- шалғай аудандарда әлі де экономикалық мүмкіндіктердің жетіспеуі

Мәселе:

Бүкіл әлемде миллиардқа жуық адам асфальтталған 2 шақырым жерде тұрады.

Олардың үштен бірі Үндістанда тұрады (Roberts, Shyam, and Rastogi 2006; Дүниежүзілік банк Топ 2016). 2001 жылғы ақпарат бойынша Үндістанның 600 000 ауылының жартысында асфальт жол болмаған.

Мәселені шешу үшін үкімет тарапынан жасалған іс-шаралар мынандай:

- Осы мәселені шешу үшін Үндістан үкіметі Премьер-Министрі Прадхан Мантри Грам Садак 2000 жылы ауыл жолдары бағдарламасы немесе PMGSY сәйкес нашар жол қатынасы - бұл ауылдық жерлердің тез дамуына үлкен кедергі келтіреді идеясы көтерілді;

- Ауыл жолдарын дамыту жөніндегі ұлттық агенттік 2005 жылы кедейлікті азайту үшін перспективалы артықшылықтар ретінде ауылды жерлерде жұмысқа орналасу мүмкіндіктерін қарастыру;

- 2015 жылға қарай PMGSY құрылысы қаржыландырылды және 200 000 ауылды жолмен қамтамасыз ету үшін 40 миллиард долларға жуық қаржы бөлінді.

Гипотеза:

Ауылдық жолдар ауыл экономикасын өзгертпейтін сияқты. Жолдар айтарлықтай нәтижеге әкеледі. Көлік қызметтерінің қол жетімділігін арттыру активтерді немесе кірістерді ұлғайтуына ықпал ететіндігі туралы ешқандай дәлел жоқ. Фермерлерде ауылшаруашылық техникалары көп емес, олар дақылдарды өсіруден бас тартпайды және ауылшаруашылық өндірісін арттырмайды. 95 пайыздық сенімділікпен болжамды тұтынудың 10 пайыздық өсуі, мамандардың болмауы тұрғысынан кіші топтардың маңызды немесе экономикалық маңызды гетерогенділігі, білім беру немесе тұтынуды бөлудегі ережелердің қажет болуы.

Салдары:

- ауыл жолдары ауыл шаруашылығындағы жұмысшылардың қайта бөлінуіне әкелетіні білгілі;
- жаңа жол жұмысшылар үлесінің төмендеуіне әкеледі;
- ауыл шаруашылығы 9 пайыздық тармаққа өседі;
- жалақыны салыстырмалы түрде арттырады.

Бұл салдар ең көп ең төменгі шығындар мен ең жоғары әлеуетке ие топтар арасында көрсетілген еңбек нарықтарына қатысудан түсетін мынандай пайданы көрсетеді: шағын жер учаскелері бар үй шаруашылықтары; еңбекке қабілетті жастағы ер адамдар. Ауыл халқын ауылшаруашылығынан басқа жұмыс орындарына орналастыруды кеңейту, яғни ауыл халқының 23 пайызын құрауы тиіс. Бұл ауыл халқының өмірін жеңілдетеді.

Бұл мақала көлік инфрақұрылымына инвестицияның әсерін бағалау қарастырылған. Жаңа автомагистральдар мен темір жолдар экономикалық қызметті бөлуге, жерді пайдалануға және көші-қонға айтарлықтай әсер етеді:

1. Ауыл жолдары елеулі экономикалық өзгерістерге әкелмейді деген қорытынды бар екені белгілі. Ауыл шаруашылығындағы жұмыс күшін қайта бөлу, Фабермен (2014) сәйкес келеді, Қытай автомобиль жолдары іс жүзінде ауылдық жерлерде жергілікті ЖІӨ-нің төмендеуіне әкелді деген қорытынды бар.

Дамушы елдердегі ауыл жолдары бойынша зерттеулер жүргізілді, айырмашылықтары анықталған және салыстыру жасалған, салыстыруды есепке алу әдістері негізінде ауыл шаруашылық және ауыл шаруашылық емес саланың кірістері салыстырылған.

2. Зерттеу барысында 100-ден астам жолды зерттелген. Зерттеу барысында ірі ауқымды жолдардың бойында орналасуындағы экзогендік өзгерістері бар ауыл жолдарына зерттеу жүргізілген. Осыған байланысты бөгеттер (Дуфло және Панда) салу және электрлендіру (Динкельман 2011; Липскомб, Мобарак және Бархам 2013) сияқты ірі инфрақұрылымдық инвестициялардың әсері бағаланған.

Аудан деңгейіндегі бағдарламаны талдау нәтижесінде жаңа жолдарды басқа себептермен өсетін ауылдарда пропорционалды түрде салынып жатқандығы анықталды. Ауылдағы жұмыс күшін қайта бөлуде кездесетін кедергілер қарастырылған.

3. Теориялық тұрғыдан алғанда, көлік шығындары маңызды рөлге ие: егер ауыл жұмысшылары сыртқы ауылшаруашылық емес жұмыс орындарына кіре алмаса немесе ауылдық болса көлік шығындарының жоғары болуына байланысты фирмалар өсе алмайды. Дамушы елдерде ауыл шаруашылығынан тыс еңбек өнімділігі жоғары болуы мүмкін (Gollin, Lagakos және Waugh 2014; McMillan, Rodrik және Verduzco-Галло 2014).

Тұжырымдамалық шеңбер

- жаңа жолдардың ауыл экономикасына әсері.
- ауылдардың өндірістік құрылымы, мамандық таңдауға, ауыл шаруашылық өндірісіне әсерін ауылшаруашылық емес фирмаларды зерттеу.
- ауыл жолдарын салу саясатын негіздеу.

Фидерлік жолдың бірінші ретті әсері көлік шығындарын азайту болып табылады. Ауыл және сыртқы базарлар, ондағы бағалар мен жалақыны ауылдан тыс бағаларға қарай жылжытады.

Контекст және алдын ала тарихи шолу

Үндістанның Премьер-Министрі Прадхан Мантри Грам Садак Йожана (PMGSY) 2000 жылдан бастап ауыл жолдары бағдарламасын жүзеге асыра бастады. Орындаушы қызметті жергілікті штат басқармалары жүзеге асырды. Парламент және штат заң шығарушы жиналыстарының мүшелеріне заңға және бағдарламаға өзгерістер енгізу мүмкіндік берілді. Жол құрылыс жұмысы мынандай механизммен жүзеге асырылды: 2003 жылға қарай 1000 адам, 2007 жылға қарай 500-ден астам және 250-ден астам халқы бар ауылдар арасында тас жолдарды салу және оларды ірі жолдарға қосу; 4 шөлді және құнарлы жерлерде қоныстанған халық саны төмендеу болды. Халық санына қарай ауылдарды біріктіру жүзеге асырылды: бір-бірінен 500 метр радиустағы шағын ауылдар біріктірілді. Кейбір елді мекендерде жол салу шығыны аса қымбат болды.

Қаржыландыру мен қадағалауды федералды ауылдық даму министрлігі жүзеге асырғанымен, бағдарламаны іске асыру жауапкершілігі штат үкіметтеріне жүктелді.

Жобаны қаржыландыру көздері:

1. Дизель отынына салынатын салықтарды біріктіру арқылы жүзеге асырылды (литріне 0,75 үнді рупийі),

2. Азия Даму Банкі мен Дүниежүзілік Банктен алынған несиелер.

Нәтижесі: 2015 жылдары 400 000 шақырымнан астам жол салынды, бұл 185 000 ауылға пайда әкелді және оған 40 млрд. рупи жұмсалды.

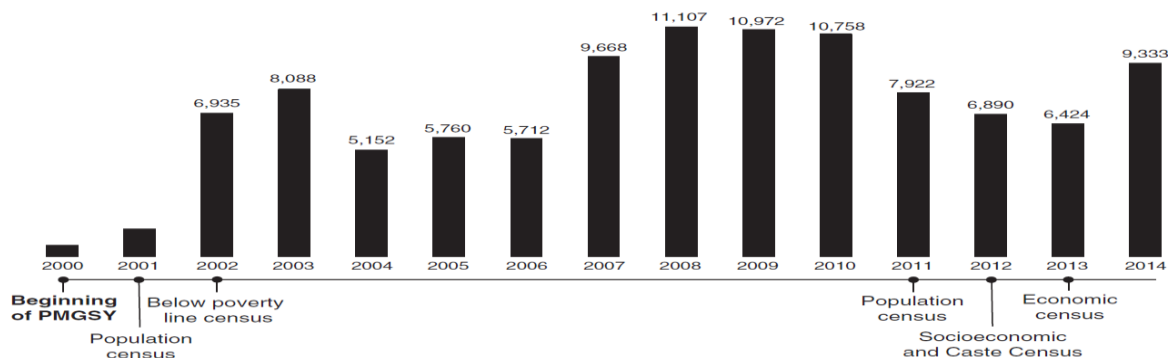
Деректер

- PMGSY бағдарламасы бойынша ауыл деңгейіндегі әкімшіліктің деректері;

- Ауылдың әлеуметтік-экономикалық және Үндістан бойынша қалалық географиялық мәліметтер жиынтығынан алынған деректер;

- Қосылған ауылдарды сәйкестендіру деректері PMGSY Веб-сайты (<http://omms.nic.in>);

- Шағын үй шаруашылықтары әлеуметтік-экономикалық және касталық санақ бойынша 2012 жылғы мәліметтер; 825 миллион ауыл тұрғындарын қамтитын екі миллионнан астам файлдар өңделді.



Ескерту: Sam Asher, Paul Novosad. Американдық экономикалық шолу, көлемі 110, №3, наурыз 2020 (804 бет)

Эмпирикалық стратегия

Экономистерге инфрақұрылымға салынған инвестициялардың салдарын бағалау өте қиын және ол бірнеше себептерге байланысты. Біріншіден, мұндай инвестициялардың құны қымбат және қайтарымы үлкен. Бұл жерде бірнеше саясаткерлердің қабылдайтын шешіміне байланысты болады. Екіншіден, жолдар қымбат болғандықтан, жол құрылысы бағдарламаларында үлкен өңдеу үлгілері жасалады.

Аспаптық айнымалылардың келесі екі сатылы сипаттамасы қолданылған:

$$(1) \quad Road_{v,j} = \gamma_0 + \gamma_1 \mathbf{1}\{pop_{v,j} \geq T\} + \gamma_2(pop_{v,j} - T) + \gamma_3(pop_{v,j} - T) \times \mathbf{1}\{pop_{v,j} \geq T\} + \nu X_{v,j} + \mu_j + \nu_{v,j},$$

$$(2) \quad Y_{v,j} = \beta_0 + \beta_1 Road_{v,j} + \beta_2(pop_{v,j} - T) + \beta_3(pop_{v,j} - T) \times \mathbf{1}\{pop_{v,j} \geq T\} + \zeta X_{v,j} + \eta_j + \epsilon_{v,j}.$$

Нәтижелер

Нәтижелер негізгі отбасылардың бес индексі бойынша жөндеу бағаларын ұсынудан бастады:

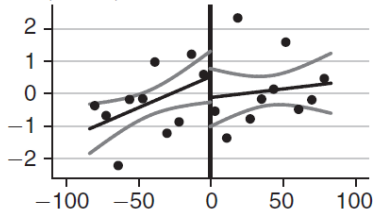
- (i) Көлік қызметтері;
- (ii) жұмыс күшін салалық бөлу;
- (iii) ауыл шаруашылығына жатпайтын ауылдық фирмаларда жұмыспен қамту;
- (iv) ауыл шаруашылығына инвестициялар және түсімділік;
- (v) кіріс, активтер және болжамды тұтыну.

Индекстердің орташа мәні 0 тең және стандартты ауытқу 1, әр индексті құрайтын онлайн-қосымшада сипатталған.

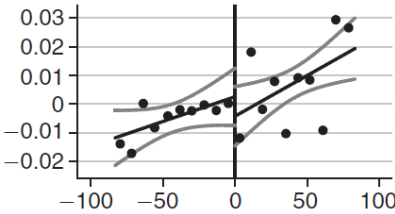
3-кестеде жолдардың әрбір нәтижеге әсерін бағалау, сондай-ақ түзетілмеген р –мәндері көрсетілген.

Бірінші баған көлік құралдарының қол жетімділігіне үлкен оң әсер етеді ал екіншісі жолдар жұмысшылардың айтарлықтай қайта бөлінуіне әкелетінін көрсетеді

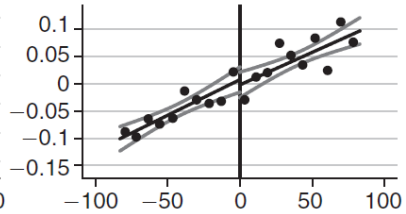
Panel D. Distance from nearest town (in km)



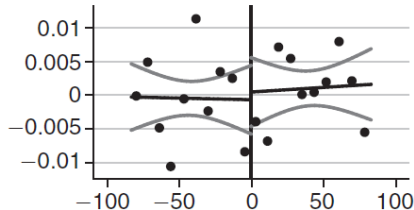
Panel E. Land irrigated share



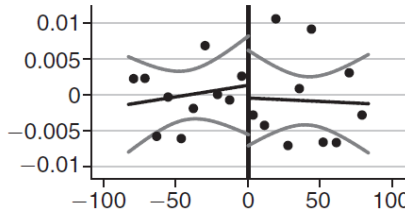
Panel F. In land area



Panel G. Literate share



Panel H. Scheduled caste share



Ауылдық жерлерде жұмыспен қамтудың өсуіне оң әсер етпейтін фирмаларға (3-баған, $p = 0,09$) теңестірілген, бірақ өте аз және шамалы оң әсері бар ауыл шаруашылығына және активтер/тұтыну индексіне өнімділік/Инвестициялар (4 және 5) көрсетілген. Бұл индекстер отбасылардағы бірнеше гипотезаларды тексеруге байланысты мәселелерді шешеді. Түзетуге арналған отбасылар арасындағы бірнеше гипотезаларды тексеру, Даун Бенджамини мен Хохбергтің процедурасы (1995) қолданылған, бұл көлікке де, ауылшаруашылық жұмысшыларының үлесіне де нөлдік әсер туралы гипотезаны жоққа шығаруға мүмкіндік береді, жалған ашылу коэффициенті бар күштер (түзетілген) мәні 0,075.

Кесте – 4. Жаңа жолдың көлікке әсері

	Govt. bus	Private bus	Taxi	Van	Autorickshaw
New road	0.129 (0.055)	0.114 (0.074)	0.007 (0.048)	-0.021 (0.055)	0.073 (0.043)
Control group mean	0.118	0.205	0.069	0.156	0.055
Observations	11,432	11,432	11,432	11,432	11,432
R^2	0.30	0.10	0.09	0.44	0.26

Кесте – 5. Жаңа жолдың кәсіп пен табыс көзіне әсері

	Occupation		Household income source	
	Agriculture	Manual labor	Agriculture	Manual labor
New road	-0.092 (0.043)	0.072 (0.043)	-0.030 (0.044)	-0.011 (0.044)
Control group mean	0.476	0.448	0.418	0.507
Observations	11,432	11,432	11,432	11,432
R^2	0.28	0.26	0.31	0.28

5-кестеде жаңа жолдардың мамандық таңдауға әсері көрсетілген - жалғыз сала жолдар экономикалық мінез-құлықты айтарлықтай өзгертетін сияқты. Себебі 92 пайыз қызметкерлерді іріктеп не ауыл шаруашылығымен, не физикалық еңбекпен айналысатындар санатына қарай зерттеу жүргізілді. Алғашқы екі баған жаңа жолдардың жұмысшылардың үлесіне әсерін көрсетеді (21 жаста–60) ауыл шаруашылығында кім жұмыс істейді және дене еңбегінің қызметкерлері ретінде жұмыс істейтіндердің үлесі көрсетілген. Жаңа жолдар ауыл шаруашылығы қызметкерлерінің санын 9,2 пайыздық тармаққа қысқартуға (бұл бақылау тобынан орташа алғанда 19 пайызға аз) және қызметкерлер санының 7,2 пайызға қол еңбегін ұлғайту. Үндістанда жерді иелену қарқынын едәуір төмендетуі мүмкін деген қорытынды жасалды.

Кесте – 6. Жаңа жолдардың фирмаларға әсері

	Total	Livestock	Manufacturing	Education	Retail	Forestry
<i>Panel A. Log employment growth, by sector</i>						
New road	0.273 (0.159)	0.252 (0.188)	0.260 (0.193)	0.198 (0.143)	0.333 (0.154)	-0.107 (0.107)
Observations	10,678	10,678	10,678	10,678	10,678	10,678
R^2	0.30	0.42	0.23	0.18	0.23	0.35
<i>Panel B. Level employment growth, by sector</i>						
New road	4.219 (7.596)	-1.962 (3.364)	2.802 (3.794)	0.686 (0.973)	1.831 (1.534)	2.381 (4.002)
Mean employment (level)	32.1	6.9	5.8	5.1	4.5	2.8
Observations	10,678	10,678	10,678	10,678	10,678	10,678
R^2	0.30	0.46	0.18	0.13	0.17	0.36

Ескертпелер: бұл кестеде жаңа құрылыстың әсерін бағалаудың негізгі теңдеуі бойынша регрессияның үзілуін бағалау берілген ауыл шаруашылық емес фирмаларда жұмыспен қамту жолдары. А тобы жұмыспен қамтуға әсерін зерттейді барлық ауылшаруашылық емес фирмаларда (1-баған) және біздің үлгідегі бес ірі секторды қамдыған: Мал шаруашылығы, Өңдеу өнеркәсібі, Білім, Бөлшек сауда Орман шаруашылығы.

Жаңа жолдар орта есеппен 4.2 жаңа жұмыс орындарын ауылдық жерлерде ашады.

Керісінше, 5-кестеде келтірілген бағалау мынаны көрсетеді: ауылда орта есеппен 18,5 жұмысшы ауыл шаруашылығынан кетеді. Жұмысшылардың тек 23 пайызы ауылшаруашылық емес жұмыс істеумен айналысады, бірақ бұл бағалаулардағы стандартты қателіктер өте үлкен ауыл тұрғыны ауылды жерлерде жұмыс табатындығын жоққа шығара алмаймыз. Бұл жағдайды жолдардың көбірек қол жетімділікті жеңілдететіндігінің дәлелі ретінде қарастырған.

Кесте – 7. Жаңа жолдың ауыл шаруашылығы нәтижелеріне әсері

	NDVI			EVI		
	Max-June	Cumulative	Max	Max-June	Cumulative	Max
<i>Panel A. Agricultural yields (log)</i>						
New road	0.017 (0.026)	0.000 (0.013)	0.011 (0.014)	0.035 (0.033)	-0.001 (0.015)	0.022 (0.019)
Control group mean	8.236	10.507	8.801	7.957	10.159	8.470
Control group SD	0.273	0.218	0.181	0.336	0.222	0.195
Observations	11,333	11,332	11,333	11,333	11,332	11,333
R ²	0.71	0.89	0.82	0.72	0.86	0.72
	Mechanized farm equipment	Irrigation equipment	Land ownership	Non-cereal/pulse crop	Cultivated land (log)	
<i>Panel B. Agricultural inputs</i>						
New road	-0.004 (0.012)	0.002 (0.028)	0.006 (0.036)	0.030 (0.073)	0.040 (0.081)	
Control group mean	0.040	0.141	0.570	0.393	5.046	
Observations	11,431	11,432	11,432	8,272	11,165	
R ²	0.26	0.43	0.39	0.45	0.73	

Ескертпелер: бұл кестеде ауыл деңгейінде ауыл шаруашылығы қызметінің көрсеткіштеріне жаңа жолдар салу құрылысының әсерін бағалаудың негізгі теңдеуі бойынша регрессияның үзілуін бағалау берілген. А тобы жолдардың бар-жоғын зерттейді, NDVI негізіндегі дақылдардың өнімділігінің үш түрлі көрсеткіштерінің нәтижелерін ұсыну арқылы ауылшаруашылық өндірісіне әсер ету. Әрбір регрессия үшін нәтиженің орташа мәні және бақылау тобы үшін SD (шекті мәннен төмен халқы бар ауылдар) көрсетілген.

Қысқаша айтқанда, жаңа жолдар ауылшаруашылық өндірісінің құрылымына айтарлықтай әсер етпейді.

Ескертпелер: кесте 8-де жаңа жол құрылысының әсерін бағалаудың негізгі теңдеуі бойынша регрессияның үзілу бағалары берілген әр түрлі әл-ауқат көрсеткіштері көрсетілген. А тобы болжамды тұтыну көрсеткіштеріне әсерін және кірістерді зерттейді.

Техникалық сипаттама базалық деңгейді қамтиды ауыл деңгейіндегі ыңғайлылық пен экономикалық көрсеткіштерді бақылау, сондай-ақ аудандарды қысқартудың тұрақты әсерлері. Гетероскедастиканың сенімді стандартты қателері барлық бағаларды қоспағанда, нүктелік бағалардың астында келтірілген

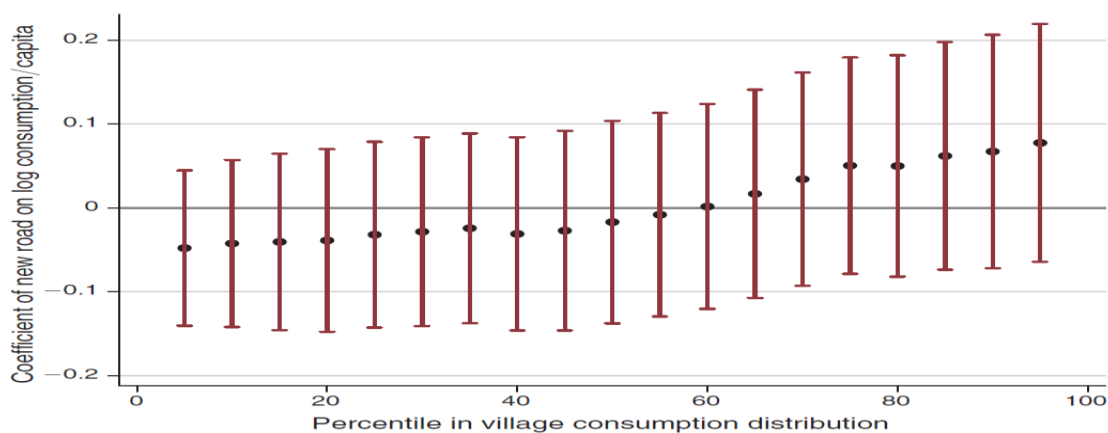
онлайн қосымшасында сипатталғандай тұтыну және кедейлікті стандартты жүктеу қателері туралы.

Кесте – 8. Жаңа жолдың болжамды тұтынуға, кірістер мен активтерге әсері

	Consumption per capita (log)	Poverty rate	Night lights (log)	Share of HH earning \geq INR 5k	
<i>Panel A. Consumption and earnings</i>					
New road	0.022 (0.038)	-0.010 (0.042)	0.033 (0.165)	-0.001 (0.032)	
Control group mean	9.571	0.282	1.444	0.147	
Observations	11,432	11,432	11,102	11,432	
R ²	0.41	0.30	0.66	0.25	
	Asset index	Solid house	Refrigerator	Vehicle	Phone
<i>Panel B. Asset ownership</i>					
New road	0.107 (0.132)	0.033 (0.029)	0.005 (0.013)	-0.001 (0.023)	0.033 (0.041)
Control group mean	-0.015	0.222	0.036	0.140	0.443
Observations	11,432	11,432	11,432	11,432	11,432
R ²	0.52	0.67	0.26	0.38	0.48

Қорыта келгенде 8-кестеде жолдардың болжамды тұтынуға әсері зерттелген.

Жаңа тас жолдарды салудың әсері ауыл тұрғындарының шаруашылығына және олардың иелігіндегі активтерге қалай өзгерістер әкелгені қарастырылған.



А тобы болжамды тұтыну мен кіріс көрсеткіштеріне әсері көрсетілген. Зерттеу бойынша жаңа жолдар болжалды тұтынуды 2% арттырған. 95 пайыз сенімділікпен 10% дейін арттыруға болады деген болжам жасаған. 28 айнымалы бойынша регрессиялық талдау жасалған. Регрессия коэффициенті барлық зерттелген көрсеткіштер бойынша 0 жоғары.

VI. Қорытынды

Әлемдегі ең кедей адамдардың көпшілігі сыртқы ортамен нашар байланысты жерлерде тұрады. Нәтижесінде жоғары көлік шығындары еңбек бөлінісіне, мамандандыру және ауқымды үнемдеуге әсер етеді.

Мақалада Прадхан Мантри Грам Садақтың экономикаға ықпалы бағаланған.

Кең ауқымды Үндістандағы бағдарлама жалпыға қол жетімділікті қамтамасыз етуге бағытталған.

Жолдар - бұл қымбат инвестициялық жоба: әрбір қосымша ауылды қосу құны қатты жол желілері шамамен \$ 150,000 құрайды. 2000 жылдардағы

Үндістанда жүзеге асырылған көлік инфрақұрылымын жақсарту ауыл шаруашылықтары мен фирмаларының өсуіне ықпал етті, ауыл шаруашылығының негізгі экономикалық артықшылығы - көлік инфрақұрылымы – ауыл азаматтарын жаңа жұмыс орындарымен қамтамасыз етті.

“НОВАЯ” ЭКОНОМИКА ТОРГОВЫХ СОГЛАШЕНИЙ: ОТ ТОРГОВЛИ ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ К КОНВЕРГЕНЦИИ РЕГУЛИРОВАНИЯ?

(Джин М. Гроссман, Филипп Маккалман и Роберт У. Стейгер. Working Paper 26132 <http://www.nber.org/papers/w26132>)

Сиксимбаева Гаухар Тулегеновна

Siimbayeva_g@mail.ru

докторант ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, Нур-Султан, Казахстан

Научный руководитель – Т.Азатбек

Какие стимулы есть у правительств для заключения торговых соглашений, ограничивающих их внутреннюю регулятивную политику?

Эффективное торговое соглашение требует обязательств не участвовать в таком оппортунистическом поведении. Правило, требующее взаимного признания стандартов, может быть использовано для достижения эффективности, но правило, требующее только национального режима, оказывается недостаточным. В тех случаях, когда атрибуты продукта обуславливают внешние эффекты местного потребления, эффективное торговое соглашение должно согласовывать мелкие детали стран (регулятивная политика).

Переговоры на многостороннем, региональном и двустороннем уровнях оказались весьма успешными в деле снижения традиционных барьеров в международной торговле.

Всемирный банк сообщает, что средневзвешенная применяемая тарифная ставка по всем торгуемым товарам в 2017 году составила менее 2,6%.

В 1939 году средние применяемые тарифы составляли 23,3% во Франции, 32,6% в Германии, 29,6% в Соединенном Королевстве и 13,3% в Соединенных Штатах и даже выше во многих небольших странах. Тем самым, квотные ограничения, которые были повсеместно распространены в более ранние периоды, были практически устранены. Благодаря этому успеху торговое сообщество переключило свое внимание на различные нетарифные барьеры (НТБ), которые все еще оставляют мировые рынки далеко не интегрированными. К числу НТБ, которые подвергаются наибольшему изучению, относятся те, которые возникают из-за различий во внутреннем регулировании или того, что Сайкс (Sykes, 1999a, 1999b) назвал “регулятивной неоднородностью”. Международные правила регулирования процедур лежат в основе технических барьеров в торговле (ТБТ) Соглашение и Санитарное и фитосанитарное соглашение (СФС), которые были заключены в рамках Уругвайского раунда