

Қазақ экономика,  
қаржы және  
халықаралық сауда  
университетінің

**ЖАРҒЫСЫ**

2009 жылдан бастап шығарылады



№3  
2019

**ВЕСТНИК**

Казанского университета  
экономики, финансов  
и международной  
торговли

издается с 2009 года

**Главный редактор:**

**С.А. Абдыманапов,**

ректор КазУЭФМТ, академик МАН ВШ,  
д.пед.н., профессор математики

**Заместитель главного редактора:**

**Б.С. Есенгельдин**

д.э.н., профессор, декан факультета бизнеса

**Научный редактор:**

**Б.Т. Аймурзина**

д.э.н., ассоциированный профессор кафедры «Финансы»

**Ответственный редактор:**

**Г.С. Укубасова**

Ph.D, к.э.н., ассоциированный профессор, ученый секретарь УС

**Редакционная коллегия:**

<b>А. Агапова</b>	Ph.D, профессор Флоридского Атлантического университета, США, г. Бока-Ратон
<b>Л. Васа</b>	Ph.D, профессор института международного сотрудничества и торговли, Венгрия
<b>Т.В. Шталь</b>	д.э.н., профессор, декан факультета «МЭО» Харьковского национального экономического университета им. Семена Кузнеця
<b>Т.В. Воронина</b>	д.э.н., профессор, завкафедрой «МЭиМО» Южного федерального университета (ЮФУ), РФ, г. Ростов на Дону
<b>А.А. Бексултанов</b>	д.э.н., профессор, декан инженерно-экономического факультета Кыргызского государственного технического университета им. И. Раззакова (Кыргызстан, г. Бишкек)
<b>Е. Әмірбекұлы</b>	д.э.н., профессор, ректор Таразского государственного педагогического университета (Казахстан, г. Тараз)
<b>А.Н. Токсанова</b>	д.э.н., профессор кафедры «Экономика», КазУЭФМТ
<b>З.К. Жаныбаева</b>	к.э.н., проректор по академической деятельности и науке
<b>М.Ж. Каменова</b>	д.э.н., профессор, завкафедрой «Менеджмент», КазУЭФМТ
<b>М.К. Алиев</b>	д.э.н., профессор, завкафедрой «Учет и аудит», КазУЭФМТ
<b>Д.М. Турекулова</b>	д.э.н., профессор кафедры «Менеджмент», КазУЭФМТ
<b>А.Х. Галиева</b>	д.э.н., ассоц. профессор кафедры «Экономика», КазУЭФМТ
<b>Р.Д. Берназарова</b>	технический секретарь, главный специалист отдела организации НИР, КазУЭФМТ

Свидетельство о регистрации №15459-Ж (вторичное) от 07.07. 2015 г.  
Выдано Министерством по инвестициям и развитию Республики Казахстан  
Комитет связи, информатизации и информации

## МАЗМУНЫ / СОДЕРЖАНИЕ

### ЭКОНОМИКА / ЭКОНОМИКА

<i>Aliiev M.K., Aitkhozhina A.E.</i> Worldwide experience of formation of house building market.....	3
<i>Оспанов Е.Ж.</i> Қазақстан Республикасындағы шағын және орта бизнесті дамыту жолдары.....	8
<i>Раимбеков Ж.С.</i> Логистика как фактор социально-экономического развития регионов Казахстана.....	14
<i>Токсанова А.Н., Галиева А.Х., Байбусинова Г.К.</i> Анализ и динамика основных показателей инновационного развития в Республике Казахстан.....	22
<i>Нурсеитов А.А., Можей К.А.</i> Опыт развития государственно-частного партнерства в Китае.....	33

### МЕНЕДЖМЕНТ ЖӘНЕ МАРКЕТИНГ / МЕНЕДЖМЕНТ И МАРКЕТИНГ

<i>Koreva D., Mukhambetova L.K., Nurgalieva Zh.E.</i> The role of economic security in the traffic system.....	41
<i>Уажанов М.У., Амирова Г.К.</i> Ел экономикасын жаңа даму траекториясына көшіруде цифрлық технологияларды қолдану тиімділігі.....	48
<i>Мухамбетова Л.К.</i> Теоретические и практические аспекты развития человеческих ресурсов в Республике Казахстан.....	54
<i>Турсумбаева М.Ж., Бикенова А.С.</i> Инновационная деятельность в сфере туризма: особенности на современном этапе.....	60

### ҚАРЖЫ ЖӘНЕ ЕСЕП / ФИНАНСЫ И УЧЕТ

<i>Тойжигитова Ж.А.</i> Страховой рынок Казахстана: современное состояние и перспективы развития.....	68
<i>Аймурзина Б.Т.</i> Современные направления финансового обеспечения хозяйствующих субъектов аграрного сектора.....	73
<i>Берстембаева Р.К.</i> Факторы формирования доходной базы местных бюджетов в Республике Казахстан.....	81

UDC 69.003.13  
SCSTI 67.09.08

*M.K. Aliyev, d.e.s., professor*  
*A.E. Aitkhozhina, master of economic sciences, head teacher*  
*KazUEFIT*

## WORLDWIDE EXPERIENCE OF FORMATION OF HOUSE BUILDING MARKET

*The article describes the functioning of the construction industry at the present stage of economic development. Huge attention is paid to a whole range of economic, organizational, industrial, managerial, social and environmental problems.*

*The building industry sets the pace of economic development and is a very significant sector in the economy of many countries of the world. Therefore, analyzing the foreign experience in the formation of the building industry market, it is possible to determine the ways improving the functioning efficiency of the economy of building industry of Kyrgyzstan and Kazakhstan in the conditions of development of market relations.*

*The lack of methodological developments on the analysis and evaluation of the efficiency of functioning, adequate to market relations, leads to the fact that the building industry is managed without taking into account the totality of factors, specific features of construction enterprises, the region and socio-economic conditions of management.*

*This state of affairs does not allow for a comprehensive assessment of the efficiency of enterprises, to identify organizational and economic reserves and to determine the direction of their further development.*

**JEL L74, R30**

**Keywords:** *construction industry, property market, property, economic growth, conjuncture of market.*

**Кілт сөздер:** *құрылыс индустриясы, жылжымайтын мүлік нарығы, жылжымайтын мүлік, экономикалық өсу, нарықтық жағдайлар.*

**Ключевые слова:** *строительная отрасль, рынок недвижимости, имущество, экономический рост, конъюнктура рынка.*

**Formulation of the problems.** The functioning of the building construction industry at the present stage of economic development and increasing its efficiency is associated with the solution of new tasks that cover the whole range of economic, organizational, industrial, managerial, social and environmental problems.

The building industry sets the pace of economic development and is a very significant sector in the economy of many countries of the world. Therefore, analyzing the foreign experience in

the formation of the building industry market, it is possible to determine the ways improving the functioning efficiency of the economy of building industry of Kyrgyzstan and Kazakhstan in the conditions of development of market relations.

The lack of methodological developments on the analysis and evaluation of the efficiency of functioning, adequate to market relations, leads to the fact that the building industry is managed without taking into account the totality of factors, specific features of construction enterprises, the region and

socio-economic conditions of management.

This state of affairs does not allow for a comprehensive assessment of the efficiency of enterprises, to identify organizational and economic reserves and to determine the direction of their further development. Lack of development of methods for integrated assessment of efficiency, their inadequacy to the market requirements led to the choice of the research topic and its relevance.

**The main part.** The building industry is one of the significant sectors in the economy of many countries of the world, which sets the course for economic development. At the same time, the «liveliness» in the construction industry makes it possible to indirectly assess the level of the investment climate in the country [1].

The construction sector occupies a certain place in the structure of the world economy. So, in 2010 its share accounted for more than 11% of global GDP, and in 2020 construction is projected to increase by 67% in the world, from 7.2 to 12 trillion dollars. The annual increase will be 5.2%, which is more than the global GDP growth. At the same time, emerging markets will account for up to 55% of the global construction volume (currently, 46%). The construction market in developing countries will be 16.5% of GDP (14.7%, respectively). These changes will be made possible by economic growth in China, India and Indonesia.

Analyzing global trends and taking into account the increase in the national production of goods and the growth of commodity turnover between the CIS it can be judged that in the coming years the demand for investments in infrastructure projects will grow as well as plans for the construction of infrastructure facilities related to the Silk Road Economic Belt [2].

The growth of infrastructure investments is one of the factors that stimulate economic development. In the short term it will entail the formation of new jobs, and in the medium and long term it will increase economic growth rates, reduce transport costs and improve the quality of life of the population.

In the future, the development of industrial

construction will be determined by the increase in demand, as well as the requirements for commissioned capacities – buildings and structures, in connection with technological development and structural changes in industry. In this regard, there is a growing need for services in the construction industry and the increasing complexity of the requirements for the characteristics and functionality of the facilities being built, as well as their compliance with quality standards.

In the development of housing is also observed a difficult period of its development. Difficult market conditions and negative trends, such as the global economic crises of recent years, the US mortgage crisis, the completion of medium-term investment cycles in some developed countries, have caused recession or stagnation of apartment buildings in many countries, both developed and developing, including construction leaders (USA, China, Germany) [3]

However, aspects such as social significance, demographic situation and global social and economic trends are the cause of the cyclical nature of the development of the industry and determine its development prospects.

So, in Bulgaria, a foreign citizen, being an individual, can acquire buildings, but not land (for the purchase of land, you need a legal entity). Turkey reserves the right to purchase real estate – except for strategically important zones and agricultural land – to citizens of those countries in which the citizens of Turkey are given the appropriate opportunity (on the basis of this law, foreign citizens can acquire Turkish housing if they have a residence permit for a period of six months).

Western Europe is even more democratic – Spain and England sell real estate to foreign citizens on the same rights as their own. Moreover, if the first one still requires registration of the FIN (foreigner identification number), which costs approximately 500 then the second does not make any differences between citizens of different countries.

The set of documents depends solely on the form of ownership – for example, in England there are two of them. Leasehold implies the right to a

building or its part and the right to lease land; freehold, used predominantly in relation to houses, is the full right of ownership, sole proprietor or – share of freehold – divided between the owners of the house.

In any case, the purchase of real estate in the UK will require paper confirming:

Identity (national or international passport); domicile (bank statements, utility bills, etc.)

A significant advantage of buying land in the UK is the lack of property tax. Naturalization requires either marriage with a UK citizen (at least 2 years) or professional activity in the country (at least five years). The costs consist of the services actually provided – service charges, police, schools, etc. For comparison, Turkey, traditionally considered to be tax friendly, annually collects taxes on ownership, renting, inheritance, etc., and Spain taxes any land on which construction is not carried out in the first year after purchase. It's not so easy to get a license [4].

Great Britain. In our time, despite the international economic decline, the need for real estate in London remains quite large. In the study of the dynamics of the increase in the value of real estate in London over the past 15 years, it can be noted that the cost of living space in London and in general of real estate in the UK has increased almost by 3 times.

Up to the end of 2012, the increase in the value of real estate in England might possibly reach to 3%, but the size of the increase largely depends on the region of this country. The main condition characterizing the capabilities of the region will be the employment of residents.

In addition, the cost of real estate in subsequent years will be affected by the lowest level of construction over the past years. Due to the lack of residential space, the price of renting a dwelling will increase by about 5% per year. In the collateral amounts, a significant impact can also be caused by ambiguity in the Eurozone [5].

The rise in Tokyo real estate dates back from March 1986 to March 1990, and land prices have tripled. All this happened against the background of the giant growth of the stock market of Japan.

Investing in land and real estate has become essentially the only way to save and increase capital, both for large companies and for ordinary Japanese. Real estate transactions were so convenient that such Japanese companies as Toyota and Sharpe received most of their income not from selling cars or electronics, but from speculations in the real estate market.

Land speculation led to the fact that the value of the land that occupied the imperial palace in Tokyo was more than the value of all California real estate. But here, as always, the bubble burst. One day, on the beginning of the 90s, investors in the real estate market in Japan realized that the income from the resale of real estate did not cover the debt. The market overflowed with unsold housing.

That was the price of brokers and bankruptcy brokers, speculators and big banks in Japan. Running wave «harakiri». The chronic period was fastened to 8 years – the price was up to 80%. In the second half of the 1980s the economic regulator, the euphoria of comparable economics and monetarous softness of the Bank of Japan combined with significant savings on hedging speculation on stock markets and market uncertainty. The Nikkei 225, a record holder of 29,199 years, has reached a record high of 38,915.87 points. At first, the banks began to risk unwanted debts.

By 2004, the cost of a class in Tokyo was less than 1% of the odd price of a piccolo, the cost to the poor, the size of which is up to 10 times, but at least a fraction of the world's second highest paid in 2000. It is only in 2007 that the cost of the real estate will start to decline, but the financial crisis in the world

USA. In 1938, the Klyushchevzvenom in the development of the politically motivated system of mortgage crediting in the United States of America was established. Congress of the Federal State Insurance Mortgage Association of the Federal State of FNMA (frozen by FannieMae). The revaluation of the centralized structure of the secondary market mortgaged at the start of the municipal regulation of the mortgaging system of the state mortgage system.

The 70th birthday, coupled with the high cost of gold and strong inflation, the devaluation of the dollar, has led to the emergence of the new American mortgages. The single dollar factors defluttered dollar served the masses of the massive funds. Afterward, the United States has made a declaration that this amount of money is usually guaranteed to be a golden reserve, which is why the scalability of a banknote resembles its originality.

By the way, the number of people in the community increased from 70 in 2008 to just over the previous year, and this was the result of a considerable amount of financial leakage in 2008.

The economical growth in the United States during the years 2005-2006 composed approximately 3.2%. But the economy has «overtaken» and the FRS has been increasing its bid by 1 per cent since 2004 up to 5,25 per cent in the summer period in 2006. The borrowers were in the grip of percentage risk, their monthly percentage cost during 2003-2006 multiplied almost to 35% or it is about \$ 840 up to \$ 1132 in average. So in 2007 due to the growth of non – returns the real estate market decreased and the banks began to lose their money.

Revising their risks, banks began to set limits on each other, there was a decline in prices for mortgage bonds, and the newly issued did not find buyers. Thus, there is a lack of liquidity in the market, caused by losses of borrowers and banks and a reassessment of risks by market participants. A new mortgage crisis is coming [6]

About 2.3 million American homeowners received notices of eviction from their own housing for mortgage debt in 2008, which exceeds the 2007 level of 81%. As a result of the analysis of the research company Realty Trac, in the whole country more than 860 thousand objects were alienated for mortgage debts. In the whole country, more than 860 thousand objects were alienated due to credit obligations. In 2009, this level increased by about 25%.

The maximum amounts of «marginalization» were registered in the states of Nevada, Arizona, Florida and California. Noting, that in some states (especially in California, Massachusetts and

Maryland), a reduction in the number of objects were alienated and achieved due to the new laws on prior notification of owners of impending eviction.

During the crisis, the United States issued a state guarantee of 3.5 trillion. Dollars circulating in the money market were nationalized by the mortgage companies FannieMay and Freddie Mac, controlling 5.3 trillion dollars.

At the same time, today the country's supervision does not mean that it imposes an obligation in the field of their securities, despite the fact that they have the status of «securities of federal importance» and are issued with the permission of the US Treasury.

On August 5, 2011, for the first time in history, the Standard & Poors (S & P) rating agency lowered the long-term US credit rating from AAA to AA +, causing a collapse in the global stock market and aggravating concerns about the global economic recovery [7].

France. Among the countries where the real estate market remains resilient to financial shocks, remains France. This confirms the increase in sales in the secondary housing market, non-declining demand and growing appetites of sellers. The increase in the profit of the inhabitants has not kept pace with the increase in the value of real estate. Foreigners buy housing in France, both for the purpose of profitable investment, and for living. The greatest demand is for luxury housing on the Cote d'Azur, in Nice and Monaco, in Cannes, Paris.

The real estate market in France has its own characteristics and differs from similar markets in other European countries. The French real estate market is notable for transparency; the reputation of the buyer and the sources of its income play a significant role. A rigid tax policy almost completely excludes speculative transactions. If a residential property is sold in the year of purchase, then the sales tax is 15% or more of the cost.

There is a progressive tax on the secondary real estate, i.e. (after purchase) the sales tax decreases every year. At the same time, investment in real estate is a long-term trend, because the annual increase in the cost of housing is, on average, 15%.

Population growth in the country is one of the highest in Europe, hence the lack of new housing. For this reason, and also, due to the tight suppression of speculative operations, activity in the real estate market is somewhat constrained.

Another feature of the real estate market in France is the monopoly of real estate agencies that conduct all real estate transactions and provide legal support [8].

Considering the experience of foreign countries, we define the features of the specialization of the construction industry of Kyrgyzstan and Kazakhstan:

Kazakhstan has extensive experience in the construction of oil-related facilities and industrial buildings for the metallurgical industry due to the industrial specialization of the Republic. There is a significant potential for the development of new technologies in the construction of roads and railways in conjunction with the Union space and the Silk Road economic zone. Modern housing construction technologies will be used in the construction of the new city of Nurkent on the Kazakh-Chinese border.

Also due to the large territory, climate, topography and traditional way of life, the Republic of

Kazakhstan can become a leader in the application of low-rise building technologies. The basis of the mass construction of cottages are prefabricated frame houses.

In such projects, high-tech materials and advanced technologies are used, allowing the structure to provide the necessary level of heat savings, safety margin, provides the opportunity to implement almost any technical solutions for room planning and location of communications;

Thus, the construction services market is an interconnected system of market mechanisms aimed at providing, creating, transferring, operating and financing real estate facilities.

The development of the construction industry market is crucial to improve the overall economic situation in the country. At the stage of emergence of construction housing, moments are activated that contribute to lowering inflation, a rise in real investment and an increase in savings in the structure of gross state product (as a form of pent-up demand, due to the high capital intensity of real estate). In addition, the development of the market of services leads to a cumulative increase in the value of the turnover of funds in the country.

#### REFERENCES

1. Каргажанов З.К. Национальная экономическая система: Учебник для вузов. – Алматы: Ғылым, 2011. – 266 с.
2. Заренков В.А. Современные конструктивные решения, технологии и методы управления в строительстве (отечественный и зарубежный опыт) / В.А. Заренков. – СПб.: Стройиздат, 2000. – 336 с.
3. Дикман Л.Г., Дикман Д.Л. Организация строительства в США. – М., 2008. – 370 с.
4. Панибратов М. Современные методы управления в строительстве (зарубежный опыт). – СПб., 2006. – 224 с.
5. Кендзо Танге. Книга о японской архитектуре. – «Прогресс», 2012. – 234 с.
6. Ходидьо Ф. Новейшая архитектура. – «АСТ», 2008. – 192 с.
7. Ганичев И.А. Строительство в США. – М., 2010. – 333 с.
8. Турчин В.С. Актуальные проблемы французской архитектуры. – Urbanisme. – 2008. с. 145.

#### Аңдатпа

Мақалада құрылыс индустриясының экономикалық дамуының қазіргі кезеңінде жұмыс істеуі

карастырылады. Айрықша назар экономикалық, ұйымдастырушылық, өндірістік, басқарушылық, әлеуметтік және экологиялық мәселелеріне аударылды.

Құрылыс индустриясы экономикалық даму қарқынын белгілейді және әлемнің көптеген елдерінің экономикасындағы маңызды сала болып табылады. Сондықтан, құрылыс индустриясы нарығын қалыптастырудағы шетелдік тәжірибені талдай отырып, нарықтық қатынастардың дамуы жағдайында Қырғызстан мен Қазақстан экономикасының құрылыс индустриясының жұмысын жақсарту жолдарын анықтауға болады.

Нарықтық қатынастарға сәйкес жұмыс жасау тиімділігін талдау және бағалау үшін әдістемелік әзірлемелердің болмауы құрылыс индустриясы факторлардың жиынтығын, құрылыс кәсіпорындарының ерекшелігін, аймақты және әлеуметтік-экономикалық жағдайларды ескерусіз басқарылатындығына әкеледі.

Бұл жағдай кәсіпорындардың тиімділігін жан-жақты бағалауға, ұйымдық-экономикалық резервтерді анықтауға және олардың әрі қарай даму бағытын анықтауға мүмкіндік бермейді.

### **Аннотация**

В статье рассмотрено функционирование строительного производства на современном этапе развития экономики. Особое внимание обращено комплексу экономических, организационных, производственных, управленческих, социальных и экологических проблем.

Строительная отрасль задает темп экономического развития и является весьма весомым сектором в экономике многих стран мира. Поэтому анализируя зарубежный опыт формирования рынка строительной отрасли, можно определить пути повышения эффективности функционирования строительной отрасли экономики Кыргызстана и Казахстана в условиях развития рыночных отношений.

Отсутствие методических разработок по анализу и оценке эффективности функционирования, адекватных рыночным отношениям, ведет к тому, что управление строительной отрасли осуществляется без учета всей совокупности факторов, конкретных особенностей предприятий строительного производства, региона и социально-экономических условий хозяйствования.

Такое положение дел не позволяет комплексно оценить эффективность работы предприятий, выявить организационные и экономические резервы и определить направления их дальнейшего развития.



ӘОЖ 330.34  
ҒТАМР 06.52.13

**Е.Ж. Оспанов**, э.ғ.к., аға оқытушы  
ҚазЭҚХСУ

### **ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНДАҒЫ ШАҒЫН ЖӘНЕ ОРТА БИЗНЕСТІ ДАМУ ЖОЛДАРЫ**

Бұл мақалада Қазақстан Республикасындағы шағын және орта бизнесті дамыту мәселелеріне теориялық тұрғыдан талдау жасалады. Шағын және орта бизнес ішкіфирмалық қағидалармен, сондай-ақ сыртқы ортамен қарым-қатынасты қалыптастырумен ұйымдастырылатын құрылымы бар, бизнесті жүргізудің ерекше тәсілдері тән кәсіпорындар тобы болып табылады. Жалпы алғанда, қазіргі кезеңде Қазақстан Республикасында шағын және



орта бизнесті дамытуды жүзеге асырудың жаңа формаларын және әдістерін пайдалану қарастырылатын стратегиясы әзірленуде. Мақаланың жаңалығы – Қазақстанда кіші және орта бизнесті дамытудың жаңа жолдары ұсынылатындығы.

JEL M12, M54, O12

**Кілт сөздер:** бизнес, шағын бизнес, орта бизнес, орта және шағын кәсіпкерлік, тартылған инвестициялар көздері, инвестициялық қызмет, инвестициялардың салалық құрылымы, индустриялық-инновациялық даму.

**Ключевые слова:** бизнес, малый бизнес, средний бизнес, малое и среднее предпринимательство, заемные источники инвестиций, инвестиционная деятельность, отраслевая структура инвестиций, индустриально-инновационное развитие.

**Keywords:** business, small business, medium business, small and medium enterprises, borrowed sources of investments, investment activity, brunch structure of investments, industrial-innovative development.

Қазақстан Республикасының Тұңғыш Президенті Н.Ә. Назарбаев «Қазақстан-2050» стратегиясы – қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты» атты Қазақстан халқына Жолдауында: «... Мелекеттің экономикалық саясатының басымды бағыттарының бірі шағын және орта кәсіпкерлікті дамыту, сонымен бірге оларды қаржылық ресурстармен, яғни, несиелемен қамтамасыз ету» – деп шағын және орта бизнеске қолдау көрсетудің жүйелі іс-қимылдарына, кәсіпкерлік ортаны одан әрі нығайтуға айрықша көңіл бөлінген [1].

Бүгінгі таңдағы нарықтық экономикада шағын және орта бизнес ұлттық өнімнің жалпы құрылымына және сипатына, әр түрлі экономикалық көрсеткіштердің өсу қарқынына әсер ететін негізгі сектордың бірі. Шағын және орта бизнестің өсуі ірі өндірістен ажыратылатын көптеген артықшылықтармен сипатталады, атап айтқанда, алдымен экономиканы құрылымдық қайта құруды жылдамтату, қосымша жұмыс орнын ұсыну және нарықтық еркін таңдау, шығынның сол мезеттегі өтелімділігін жүзеге асыру, т.б. Шағын бизнес саудада бәсекеге қабілеттілікті дамытуға, монополизммен күресуге ғана емес, сонымен бірге нарықтық экономиканы икемді етуге, нарыққа әр түрлі тауарларды және қызметті ұсынуға да мүмкіндік туғызады.

Дамыған елдерде сыртқы экономикалық байланыстардың негізгі бөлігі шағын бизнестің үлесіне тиеді. Қазақстан Республикасындағы шағын және орта бизнесті дамыту мәселелерін айқындау үшін кәсіпкерліктің қалыптасу және даму тарихына шолу жасалды.

Кәсіпкерлік немесе шағын бизнес туралы теориялық концепция 1725-1730 жж. Ричард Кантिलлионның (Richard Cantillon) еңбектерінде баяндалды. Алғашқыда «кәсіпкерлік» термині тәуекел сөзімен, ал кәсіпкердің өзі тауарды өндіру мен өткізуде белгілі бір тәуекел мен жауапкершілікті өз мойнына алған адаммен байланыстырылды. Мысалы, 1725 ж. Кантिलлион кәсіпкерлікті өз мойнына тәуекелді алумен байланыстырып, капитал салушы кәсіпкерлер мен өз еңбегін, ресурстарын қолданушыларды ажыратып отырды. Ол кәсіпкерді өзіне-өзі жұмыс орнын жасайтын адам ретінде қарастырды. Адамды белгілі бір төлемақы, сыйақы үшін жұмыс істеу қанағаттандырмаса, ол өз ойларын жүзеге асыру жолдарын іздей бастайды, сөйте келе ол кәсіпкерге айналады. Кантिलлионның пікірінше, кәсіпкерлердің басты ерекшелігі олардың тұрлаусыз жағдайларда жұмыс істеуі [2].

Кейінгі жылдарда кәсіпкерлік теориясы әр түрлі ғалымдар мен экономистердің еңбектерінде дамытылды, олар бірте-бірте

кәсіпкерлік – бұл адамның тәуекел мен жаңартпаға деген бейімділігі ғана емес, қорыта келгенде жаңа кәсіпорын құруды білдіретін ұғым деген пікірге келді.

«Шағын бизнес» ұғымы ағылшын тілді мемлекеттерде кеңінен қолданыла ие. Батысе уропалық мемлекеттер де, сондай-ақ Жапонияда көбінесе «шағын және орта кәсіпкерлік», ал Үндістан секілді азиаттық елдерде «шағын өндіріс» ұғымдары қолданылады. Бұл ұғымдардың барлығы мәні жағынан бірдей мағынаға ие болғанымен, әртүрлі елдерде сан алуан түрлі өлшемдермен анықталады.

Оқу және арнайы ғылыми әдебиеттерде шағын және орта бизнес теориялық тұрғыдан негізінен ұқсас анықталады. Экономикалық сөздікте «шағын бизнес – бұл ешқандай монополистік бірлестікке кірмейтін және экономикада монополияға қатысты бағынышты рөл атқаратын жеке меншіктегі ұсақ және орта кәсіпорындардың қабылданған жиынтық атауы [3].

Шағын кәсіпкерлік – есеп беру жылы жұмыскерлердің (қосымша істеушілердің) тізімдік саны 50 адамнан аспайбын, өз қызметтерін коммерциялық негізде жүзеге асыратын, әділет органдарында тіркелген және статистикалық тіркеуге енгізілген заңды тұлғалар. «Шағын бизнес» кәсіпорындары – төмендегі критерийлерге жауап беретін кәсіпорындар (заңды тұлғалар): жұмыскерлердің орташа жылдық саны (қосымша істеушілерді қоса) 50 адамға дейін; активтердің жылдық орташа жалпы құны 60000 есе есептік көрсеткіштен аспайтын. Мынадай ұйымдық-құқықтық нысанда кәсіпкерлік қызметпен шұғылданатын заңды тұлғалар: толық серіктестік; сенім серіктестігі; жауапкершілігі шектеулі серіктестік; қосымша жауапкершілікті серіктестік; өндірістік кооператив.

Сонымен шағын және орта бизнестің дамуын сипаттайтын негізгі көрсеткіштер істеп тұрған шаруашылық субъектілері бойынша есептеледі. Ол кәсіпорындарға белсенді, ағымдағы жылы қандай да бір қызметті жү-

зеге асырған; жаңа, яғни таяуда ғана тіркелген, бірақ әлі де өндірістік қызметті бастамаған, уақытша тоқтап тұрғын кәсіпорындар.

Елімізде ХХ ғ. 90-ж. белсенді түрде жүргізілген жекешелендіру үдерістері шағын кәсіпкерліктің қалыптасып дамуына жол ашты. Республикада шағын бизнестің дамуы экономиканың ойдағыдай реформалануы көрсеткіштерінің бірі болып табылады

Қазақстан Республикасында шағын бизнестің дамуы 4 кезеңнен өтті:

1. Шағын бизнестің тәуелсіздікке дейінгі кезеңі (1986-1990 жж.).

2. Шағын бизнестің нарықтық экономикаға өтудегі ерте кезеңі (1991-1996 жж.).

3. Шағын бизнестің Қазақстандағы нарықтық қатынастардың дамуы кезеңі (1997-2000 жж.).

4. Шағын бизнестің дамуының қазіргі заманғы кезеңі.

Бұл кезеңдердің алғашқы үшеуі Қазақстан Республикасының тәуелсіздігімен, нарықтық қатынастардың пайда болуымен байланысты. Жеке кәсіпкерлікті дамытудың нормативтік-заңды және институциональдық негіздері 1992 ж. бастау алып, мемлекеттік даму бағдарламаларын іске асыру барысында қаланды.

XXI ғ. Қазақстан Республикасының әлеуметтік-экономикалық саясатында шағын кәсіпкерлікке ерекше назар аударылды. Қазақстан Республикасының Азаматтық кодексінде кәсіпкерлік қызметке келесідей анықтама берілген. Кәсіпкерлік – меншік түріне қарамастан, азаматтар мен заңды тұлғалардың тауарларға (жұмысқа, қызметке) сұранысты қанағаттандыру арқылы пайда немесе жеке табыс табуға бағытталған және жеке меншікке (жеке кәсіпкерлік) немесе мемлекеттік кәсіпорындарды шаруашылық басқару құқығына (мемлекеттік кәсіпкерлік) негізделген ынталы қызмет [4].

Кәсіпкер қабылданған заңға қайшы келмейтін қызметтің кез келген түрімен айналыса алады. Олар: өндірістік, коммерциялық, қаржылық, сақтандыру, делдалдық.

Экономикалық тұрлаусыздық және энергетикалық ресурстарға төмен бағалар жағдайында шағын және орта бизнес экономиканы қамтамасыз ету және өсуін қолдаудың негізгі құралы болып табылады.

2010 ж. 29 қаңтарда Қазақстан Республикасының Тұңғыш Президенті Н.Ә. Назарбаев «Жаңа онжылдық – жаңа экономикалық өрлеу – Қазақстанның жаңа мүмкіндіктері» атты Қазақстан халқына Жолдауында: «Үкіметке 2010 жылдан бастап өңірлерде кәсіпкерлікті дамыту жөнінде бірыңғай бюджеттік бағдарлама енгізілуін қамтамасыз етуді тапсырды. Оны «Бизнестің жол картасы-2020» деп атауды ұсынды. Бұл бағдарламаның мақсаты өңірлерде кәсіпкерліктің, бәрінен бұрын шағын және орта бизнестің жаңа тобын дамыту есебінен тұрақты жұмыс орындарын ашу және құру болады. Бұл бағдарлама қаражатын пайдалану мынадай бағыттар бойынша жүзеге асырылуы тиіс: несиелер бойынша пайыздық ставкаларды субсидиялау; шағын және орта бизнеске несиелерді ішінара кепілдендіру; бизнес жүргізуге сервистік қолдау білдіру; кадрларды қайта даярлау және біліктілігін арттыру, жастар практикасы және әлеуметтік жұмыс орындары. «Бизнестің жол картасы – 2020» кәсіпкерлер үшін де, сол секілді банктер мен инвесторлар үшін де шикізаттық емес жобаларды қаржыландыру жөнінен жаңа мүмкіндіктер ашады», – делінген [5].

Кәсіпкерлікті дамыту Департаменті шағын және орта кәсіпкерлікті қолдау және дамытудағы мемлекеттік саясатты қалыптастыру және кәсіпкерлікті дамыту мен қолдау саласындағы нормативті-құқықтық реттеу функциясын атқарады және орындайды.

Жоғарыдағы нормативті құжаттарды талдау шағын және орта кәсіпкерлікті мемлекеттік қолдау мен инновациялық дамытудың негізгі бағыттарын атап көрсетуге мүмкіндік береді:

– шағын және орта кәсіпкерлік субъектілерін мемлекеттік тіркеу, олардың қызметін лицензиялау тәртібін белгілеу;

– шағын және орта кәсіпкерлік субъектілері үшін салық салу және кеден бажын төлеудің жеңілдетілген режимін қамтитын қолайлы жағдай жасаудың құқықтық режимін белгілеу;

– шағын және орта кәсіпкерлік субъектілерін қолдау және дамыту үшін инвестицияларды, оның ішінде, шетел инвестицияларын тарту және оны пайдалану жүйесін жасау, енгізу;

– шағын және орта кәсіпкерліктегі инновациялық жобаларға несие беру көлемінің 70-85 %-на мемлекеттік кепілдік беру;

– шағын және орта бизнесте нысаналы технологиялық бағдарламалар қабылау;

– нарықта инновациялық белсенді кәсіпорындарға артықшылық беру;

– шағын және орта кәсіпкерліктегі жобаларды қаржыландырудың бастапқы кезеңдерінде бейресми венчурлік инвесторлардың инвестицияларын тарту;

– шағын және орта кәсіпкерлік субъектілерінің шетелдік әріптестермен сауда, ғылыми-техникалық, өндірістік және өзге де байланыстарын дамытуды қоса алғанда, олардың сыртқы экономикалық қызметін қолдау;

– Қазақстан Республикасы Үкіметі мен жергілікті атқарушы органдар жанындағы шағын және орта кәсіпкерлікті дамыту жөніндегі комиссиялардың қызметін ұйымдастыру және қадағалау;

– мемлекеттік органдар өз құзыреті шегінде шағын және орта кәсіпкерлік субъектілерінің қызметіне Қазақстан Республикасының Үкіметі белгілеген тәртіппен тексеру жүргізу айқындалады [6].

«Даму» кәсіпкерлікті дамыту қоры» АҚ – Қазақстанда кәсіпкерлікке қолдау көрсетуге бағытталған мемлекеттік бағдарламаларды жүзеге асыратын ұлттық институт. Ол қаржылық, консалтингтік қызметтерді ұсыну интеграторы және операторы рөлінде ШОБ-ң, сонымен бірге Қазақстанның микроқаржы ұйымдарының сапалы дамуына көмектеседі [7].

«Қазақстанның инвестициялық қоры» - жаңа және алдыңғы қатарлы технологияларды қолданып, шикізат пен материалдарды тереңдетіп қайта өңдейтін кәсіпорындардың жарғылық капиталына инвестиция құю арқылы қаржылай қолдау көрсететін мекеме. «Ұлттық инновациялық қоры» АҚ – кәсіпкерлік бастамаларға инвестицияларды тарту және жобаларды қаржылай арқылы қаржылай қолдау көрсетіп отырады. 2018 ж. жылдың 30-шы қазанында Дүниежүзілік Банкі өзінің әр жылы өткізетін «Doing Business 2018» рейтингісінің есебін жариялады. Қазақстан рейтингте 190 елдің ішінде 36-орынға ие болып отыр. Алдыңғы жылы 35-орында болған еді. Мемлекет тарапынан жүйелі күш-жігердің нәтижесінде инновациялар Қазақстан Республикасы дамуының стратегиялық маңызды бағыты ретінде айқындалды [8].

Жаһандану үрдісінің күрделенуіне байланысты бәсекеге қабілетті экономиканы қалыптастыруда әрбір мемлекет өзінің ұлттық инновациялық жүйесі мен инновациялық инфрақұрылымын дамытуға басымдық берілуде. Әлемдік тәжірибе инновациялық инфрақұрылымның мемлекеттің экономикасына оң әсер ететіндігін көрсетеді. Сондықтан Қазақстанның өз мүмкіндіктері мен стратегиялық мақсаттарына сәйкес ұлттық инновациялық жүйесі мен инфрақұрылымын дамыту өзекті мәселенің біріне саналады.

Инновациялық қызметті басқару жүйелерін, тиімді құрылымдар мен институционалдық формаларын әзірлеу және дамыту, оларды мемлекеттік қолдау Қазақстанның әлемдік нарыққа өту, ғылымды қажетсінетін тауарларды өндіру мен өткізудің негізгі шарты болып табылады. Инновациялық инфрақұрылымның экономикалық маңызы елдің экономикалық даму стратегиясын айқындаумен, қосылған құны жоғары өнімдер өндірумен, шағын инновациялық кәсіпкерлікті жандандырумен анықталады [9].

Инновациялық инфрақұрылым бұл нарық субъектілерінің тиімді жұмыс жасауы-

на қолайлы ортаны туғызу, инновациялық қызметтің маманданған субъектілерінің іс-әрекет жүйесі дегенді білдіреді. Бұл ұғымды ғалымдар ХХ ғ. 40-шы жылдарында қолдана бастады [10].

Инновациялық инфрақұрылым ғылыми идеяның өндірісте қолдау тауып, нақты өнім, қызмет, жұмыс түрінде көрініс табуына дейінгі барлық кезеңдерді қамтитын іс-шаралардың жүруіне ыңғайлы жағдай жасайтын, қажетті жұмыстар мен қызметтерді орғындайтын ұйымдар жиынтығынан тұрады. Инновациялық инфрақұрылымның негізгі міндеті инновациялық өнім өндірумен (қызмет көрсетумен, жұмыс орындаумен) айналысатын кәсіпорындарға қолдау көрсету, онда инновациялық инфрақұрылымды қалыптастыру мемлекеттің техникалық, технологиялық, экономикалық, қаржы, әлеуметтік жағдайын жақсартып қана қоймай, сонымен бірге оның әлемдік экономикадағы тұғырын көтеруге, сыртқы нарыққа шығып, ондағы өзінің орнын табуға мүмкіндік жасайды деп тұжырымдауға болады. Инновациялық инфрақұрылым 8 элементтен тұрады: өндірістік инфрақұрылым; ғылыми-зерттеу инфрақұрылымы; қаржы инфрақұрылымы; технологиялық инфрақұрылым; консалтингтік инфрақұрылым; ақпараттық инфрақұрылым; өткізу инфрақұрылым; мамандар даярлау инфрақұрылымы. Осылардың ішіндегі ең маңыздысы қаржы инфрақұрылымы болып табылады. Қаржы инфрақұрылымы төмендегі элементтерден тұрады: мемлекеттік даму институттары; венчурлық қорлар; ксіпорындар; жеке кәсіпкерлер; екінші деңгейлі банктер [11].

Сондықтан шағын және орта бизнесті қалыптастыруға және дамытуға қолайлы жағдайларды туғызатын жедел шаралар кешенін жүзеге асыру қажет, олар: сыртқы экономикалық іс-әрекет, қаржылық-несие жүйесін реформалау; шағын кәсіпкерлікті дамыту бағдарламасын дайындау; мемлекеттік бағдарламада кәсіпкерлік әрекетті дамытудағы тең страттық жағдайды қамтамасыз

ететін материалдық-техникалық жабдықтау; бюджеттік және баға саясатының тетіктерін көрсету; саудада шағын бизнесті дамыту бойынша жергілікті өзін-өзі басқару органдарын және Қазақстан Республикасының орындаушы органдарының билік субъектілерін белсендендіру; шағын және орта кәсіпорынды дамытуда құқықтық, әкімшілік, экономикалық және ұйымдастырушылық кедергілерді жою бойынша кейінге қалдыруға

болмайтын шараларды қабылдау; шағын кәсіпорын үшін кадрларды даярлау жүйесін жетілдіру.

Қорыта келгенде, шағын және орта бизнестің қиындықтары мен негізгі мәселелерін талдау Қазақстан Республикасы үшін басымды мақсаттардың біріне саналатын кәсіпорындарды мемлекеттің және қоғамдық қолдауды ұйымдастыру қажет деп тұжырымдауға мүмкіндік береді.

#### ӘДЕБИЕТТЕР

1. Қазақстан Республикасының Президенті Н.Ә. Назарбаевтың «Қазақстан-2050» Стратегиясы қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты» атты Қазақстан халқына Жолдауы. 2012 ж. 14 желтоқсан.
2. Сэй Ж.-Б. Трактат по политической экономии. Экономические софизмы. Экономические гармонии. – М.: Дело, 2006.
3. Қаржы-экономика сөздігі. – Алматы: ҚР БМ, Экономика институты, «Зияткер» ЖШС, 2007.
4. Қазақстан Республикасының Азаматтық кодексі. 1999 ж. 1 шілдедегі №409 кодексі (26.07.2016 ж. берілген өзгерістер және толықтырулармен).
5. Қазақстан Республикасының Президенті Н.Ә. Назарбаев «Жаңа онжылдық – жаңа экономикалық өрлеу – Қазақстанның жаңа мүмкіндіктері» атты Қазақстан халқына Жолдауы. 2010 ж. 29 қаңтар.
6. «Бизнестің жол картасы – 2020» бизнесті қолдау мен дамытудың мемлекеттік бағдарламасын бекіту туралы Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2018 ж. 25 тамыздағы №522 Қаулысы.
7. Елшібаев Р.Қ. Кәсіпкерлік қызметті ұйымдастыру: Оқу құралы. – Алматы: Экономика, 2009. – 218 б.
8. «Ұлттық инвестициялық стратегия» мемлекеттік бағдарламасы. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2017 ж. 22 тамыздағы №498 Қаулысы.
9. «Инновациялық қызметті мемлекеттік қолдау туралы» Қазақстан Республикасының 09.01.2012 ж. №534-IV Заңы.
10. Үмбетәлиев А.Д. Кәсіпорын экономикасы және кәсіпкерлік: Оқулық. – Алматы: Экономика, 2009. – 464 б.
11. Алтынбеков М.А., Юсупов Ұ.Б. Шағын және орта бизнесті мемлекеттік қолдаудың негізділігі мен маңыздылығы // ҚазӘҚХСУ Жаршысы. – 2018. – №2. – 32-36 бб.

#### Аннотация

В данной статье анализируется на теоретической основе проблемы развития малого и среднего бизнеса Республики Казахстан. Малый и средний бизнес является группой предприятия, для которых характерны особые способы ведения бизнеса, принципы внутрифирменного организационного построения, а также формирования отношений с внешней средой. В целом, в Республике Казахстан на современном этапе разрабатывается стратегия для развития малого и среднего бизнеса, предусмотренное использованием новых форм и методов реализации. Новизна статьи сос-

тоит в том, что в ней предлагаются новые пути развития малого и среднего бизнеса в Казахстане.

**Annotation**

This article analyzes on a theoretical basis the problems of the development of small and medium-sized businesses in the Republic of Kazakhstan. Small and medium business is a group of enterprises, which are characterized by special ways of doing business, the principles of intra-organizational organization, as well as the formation of relations with the external environment. In general, a strategy is being developed in the Republic of Kazakhstan at the present stage to develop small and medium-sized businesses, envisaged by the use of new forms and methods of implementation. The news of this article is that it offers ways for the development of little and middle business in Kazakhstan.



УДК 658.788.5

ГРНТИ: 06.61: 06.75

*Ж.С. Раимбеков, д.э.н., профессор  
КазУЭФМТ*

**ЛОГИСТИКА КАК ФАКТОР СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО  
РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ КАЗАХСТАНА**

*В статье рассматриваются возрастающая роль транспортной логистики в развитии регионов Казахстана. Целью статьи является обозначения перспективы развития логистики и укрепления транспортно-логистической системы как связующего звена в деятельности субъектов различных уровней хозяйствования. Развитие логистики для Казахстана важна как транзитной страны, так и для развития региональной экономики.*

**JEL: L9, O1, O2**

**Ключевые слова:** логистика, экономика регионов, транспорт, логистическая система, кластер.

**Кілт сөздер:** логистика, аймақтық экономика, көлік, логистикалық жүйе, кластер.

**Keywords:** logistics, regional economics, transport, logistics system, cluster.

Рост масштабов применения логистики в экономической деятельности хозяйствующих субъектов объясняется стремлением достижения конкурентных преимуществ в производстве – через рациональное использование имеющихся мощностей, сокращение запасов оборотных средств, кооперацию, диверсификацию, оптимизацию планирования и т.д.

Как показывают зарубежные исследо-

вания, исследовательского аппарата теоретического описания и методического обеспечения выработки практических решений по формированию и эффективному функционированию Национальной логистической системы (НЛС) до сих пор не сформировано [1, 2].

В Казахстане в 2012 г. разработан мастер-план транспортно-логистической системы до 2030 г. (межведомственная отрас-

левая программа). Целевыми ориентирами развития ЛС определен рост позиции Республики Казахстан в мировом рейтинге по индексу эффективности логистики LPI до уровня не ниже 40 в конце 2020 г. и не ниже

30 в 2030 г., увеличение доли сервисных услуг до 25 и 30%, соответственно, по отношению к 2010 г., улучшение транспортной составляющей в ВВП до 6,9% к 2030 г. (таблица 1).

Таблица 1

**Целевые ориентиры развития логистической системы в Казахстане**

Показатели	Ед. изм.	Факт. 2010 г.	Конец 2015 г., план	Факт. 2016 г.,	Факт. 2018 г.	Конец 2020 г.	Конец 2030 г.
Транспортная составляющая в ВВП	%	8,1	7,9	8,0	8,1	7,5	6,9
Улучшение позиции Казахстана в индексе эффективности логистики (LPI) Всемирного банка	позиция	62	50	77	71	40	30
Доля сервисных услуг	%	8	15	15	16	25	30

Одним из первых (1991 г.) зарубежных теоретических трудов в данной области является работа [3], содержащая результаты исследования НЛС ряда стран, проведенного в 1987-1989 гг.

В России понятие НЛС до сих пор никак комплексно не рассматривалось. Термин упоминается, например, в ряде статей профессора В.И. Сергеева, а также у некоторых других авторов. Так, в работе [4] сделана попытка объяснить необходимость развития НЛС как совокупности транспортной, информационной и грузоперерабатывающей инфраструктуры.

Авторы из России предлагают следующее определение: национальная логистическая система – это система, реализующая управление потоками и потоковыми процессами в масштабах государства, основанная на принципах и правилах логистики.

В связи с вышеизложенным авторы сформулировали постановку проблемы разработки (и соответствующего научного обоснования) комплексной программы развития НЛС России. В рамках решения данной про-

блемы можно выделить следующие основные научно-практические задачи:

- определение базовых закономерностей, принципов и подходов к развитию НЛС;
- выявление эволюционной связи методологий и парадигм логистики, раскрытие сущностных аспектов функционирования НЛС;
- разработка методик, инструментов, механизмов создания (реконструирования, реинжиниринга) и развития НЛС с безусловным учетом регионального компонента.

На наш взгляд, в настоящее время назрела реальная необходимость выработки новой идеологии формирования и перспективного развития НЛС, как концептуально и технологически взаимоувязанной системы различных уровней, с магистральными и узловыми элементами, рассматриваемой в качестве объекта государственного регулирования.

В контексте данной идеологии приоритетом дальнейшего развития НЛС (особенно при планировании новых ЛС) должно стать формирование (укрепление) класте-

ров в международных транспортных коридорах и узловых региональных транспортно-логистических систем.

Именно особенности развития экономики регионов, его пространственное размещение и ее специализация определяют характер перемещения материальных потоков и будущей каркас региональных ЛС.

При синтезе региональных ЛС необходимо учитывать ряд социально-экономических особенностей регионов Казахстана:

- удаленность их от основных потребителей, низкую плотность населения и сети путей сообщения;

- крайнюю неравномерность в размещении производства, численности населения и степени развития социально-экономической инфраструктуры по территории региона, что создает высокую дифференциацию издержек производства и хранения товаров, удельного веса транспортных расходов в цене товара;

- высокую концентрацию производства в промышленно развитых зонах;

- высокую степень монополизации рынка крупными предприятиями и естественными монополиями;

- большие запасы полезных ископаемых (нефть, газ, уголь, железная руда, цветные металлы, золото, редкие металлы, драгоценные камни, поваренная и калийная соли, марганец, титан, минерально-строительные материалы и др.);

- специализацию и концентрацию производства с целью обеспечения на всех стадиях экономически эффективного его уровня;

- повышенную зависимость от межрегиональных хозяйственных связей и низкий уровень самообеспечения многими потребительскими товарами;

- высокую долю регионов Казахстана в общем объеме экспорта Казахстана по таким товарам, как нефть, природный газ, цветные и редкие металлы, продукция химической и нефтеперерабатывающей про-

мышленности и др.

За годы независимости и радикальных экономических реформ направления специализации регионов не претерпели существенных изменений, лишь изменились уровни развития отраслей. Здесь наибольшее влияние оказывает конъюнктура мирового рынка на традиционные товары казахстанского экспорта.

В западных регионах Казахстана значительное развитие получили Атырауская и Мангистауская области, основными отраслями экономики которых являются нефтедобывающая, нефтеперерабатывающая и нефтехимическая промышленность, на долю которых приходится свыше 90% всей промышленной продукции областей.

В Актюбинской области добывается хромовая руда, нефть и газ. Существует возможность для расширения промышленности строительных материалов.

Основой промышленности Кызылординской области в настоящее время является добыча нефти.

Основными отраслями экономики Восточно-Казахстанской и Карагандинской областей являются цветная и черная металлургия. На территории этих областей расположено большинство разведанных запасов месторождений руд цветных и черных металлов. Одно из первых мест в списке минерально-сырьевых ресурсов Казахстана занимает медь, значительные запасы которой находятся в месторождениях Карагандинской области.

Павлодарская область является лидером по добыче угля в стране. Ее доля составляет 72,3% добычи угля в стране. Далее следует Карагандинская область с показателем в 23,9 и Восточно-Казахстанская – 3,4%.

Зерновое производство республики сосредоточено в северных областях – Костанайской, Северо-Казахстанской, Акмолинской, которые ориентированы на производство товарной пшеницы, крупяных и фуражных культур.



Высокий научно-технический, интеллектуальный потенциал, морально и физически изношенное оборудование размещено, преимущественно, на оборонных предприятиях Западно-Казахстанской и Северо-Казахстанской областей, а также в г. Алматы.

Специализация на сельскохозяйственном производстве, преимущественно на выращивании овощей и фруктов, технических культур сохраняется за аграрным югом республики – Алматинской, Жамбылской и Южно-Казахстанской областями.

При разработке проекта новой целевой программы развития ЛС необходимо сосредоточиться на определении приоритетных направлений развития. Так, реструктуризация транспортной отрасли предполагает создание системы казахстанских международных транспортных коридоров, на их основе ТЛС и далее – транспортно-логистические кластеры.

Обязательным условием достижения максимальной эффективности функционирования создаваемой региональной ЛС должно стать ее интегрирование с национальной МЛС.

На рисунке представлен возможный вариант их интеграции. По нашему мнению, интеграция данных ЛС должна проходить посредством интеграции звеньев национальной МЛС и звеньев РТЛС. Таким образом, национальная МЛС обеспечит эффективное перемещение потоков между регионами, а РТЛС обеспечат наиболее эффективное управление материальными потоками на уровне отдельных регионов [5].

Рассматривая объективную действительность с позиций системного целого, региональный ТЛС предстает как элемент системы наиболее высшего ранга – национальной ТЛС, которая, в свою очередь, является элементом экономики страны. Региональный ТЛС, являясь целостной системой, включает в себя локальные ТЛС.

Следовательно, используя принципы

экономического районирования, основанные на производственной и транспортной общности, можно выделить пять экономических регионов с присущими им транспортными сетями.

Нами предлагается следующий территориальный состав МЛС:

- Центральная МЛС: Карагандинская область с центром в г. Караганда;
- Западная МЛС: Атырауская, Мангистауская, Актюбинская, Западно-Казахстанская области с центром в г. Актау;
- Восточная МЛС: Восточно-Казахстанская область с центром в г. Усть-Каменогорске;
- Северная МЛС: Северо-Казахстанская, Павлодарская, Акмолинская, Костанайская области с центром в г. Астане;
- Южная МЛС: Южно-Казахстанская, Алматинская, Жамбылская и Кызылординская области с центром в г. Алматы.

МЛС могут формироваться по типу межрегиональных ТЛС, в которых региональная и межрегиональная, а также межотраслевая интеграция осуществляются на базе инновационных технологий, общих целей ведения бизнеса, связанного с обслуживанием товароматериальных и сопутствующих потоков, согласованных с общерегиональными целями формирования и реализации в рамках МЛС единого информационного, организационно-экономического, нормативно-правового, научно-технического и кадрового потенциала.

В работе [5] приведены характеристика сегментов транспортных узлов Казахстана по основным направлениям грузопотоков и меры по формированию кластеров.

МЛС Южного региона Казахстана. Южный регион – наиболее освоенная и обжитая часть республики, в которой проживает около 45% населения. Поступающий железнодорожным и автомобильным транспортом основной грузопоток (25%) оседает и направляется в другие районы республики. В г. Алматы расположены

крупный железнодорожный транспортный узел, аэропорт международного значения, междугородный автовокзал, автобазы, система распределительных баз хранения, складов открытого и закрытого хранения, оптовые торговые базы продовольственных и непродовольственных товаров.

ТЛС данного региона обслуживает расположенные здесь основные производства энергетики, стройматериалов, металлообработки и деревообработки, пищевой промышленности.

Наличие крупного месторождения фосфоритовой и урановой руды, различных минерально-сырьевых ресурсов формирует ежегодный грузопоток.

Основные схемы транспортно-логистического обслуживания: автомобильный, железнодорожный + автомобильный, воздушный.

Алматинский транспортный узел является центральным звеном в формировании опорной транспортно-логистической сети республики.

МЛС Северного региона. Северный регион – единственный регион, имеющий транспортные коммуникации с высокой плотностью железных и автомобильных дорог соответственно 6,53 и 39,5 км на 1000 кв. км территории. Удельный вес отправляемых грузов составляет около 43%. Регион занимает 21% территории республики, здесь проживает 25% населения страны. Реконструирована автодорога международного значения Астана-Кокшетау. Железнодорожная магистраль Северная ТАЖМ является «входными воротами» для поступающего грузопотока из Сибири и Китая. Транспортную сеть представляет также река Иртыш с судоходной частью от пристани Павлодар и Ишим в Петропавловске.

МЛС западного региона. Западный регион – один из крупных промышленных районов республики, занимающий 27% ее территории. В нем расположены предприятия нефтегазодобывающей промышлен-

ности, магистральные газопроводы Актау-Жанаозен-Макад – Россия или Жанаозен-Челкар – Челябинск.

Район имеет протяженную железнодорожную и автомобильную сеть. Транспортную сеть также представляет река Урал и морской порт Актау.

ТЛС данного региона представлена важным транспортным узлом – морским портом Актау, обслуживающим поступающий из Каспийского региона и других регионов республики грузопоток.

Поступающий по реке Урал грузопоток направляется из г. Атырау по автомобильной дороге. Перевалочные базы расположены в Макад, Бейнеу.

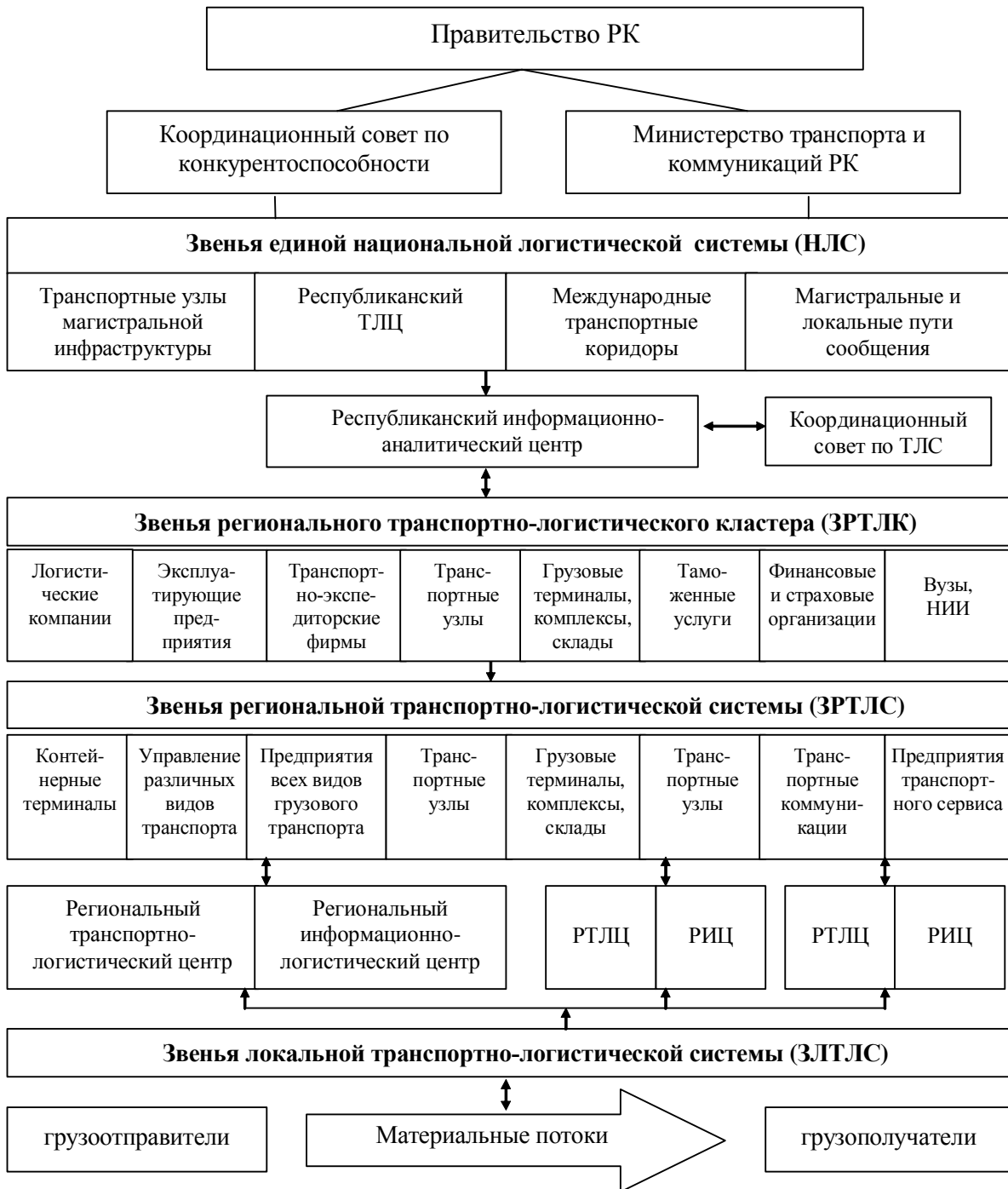
МЛС восточного региона Восточный регион – ТЛС данного района связана с обслуживанием медно- и золотопромышленных предприятий, угольного месторождения. Транспортная сеть представлена рекой Иртыш с пристанями в Усть-Каменогорске, Семей, автодорогами республиканского значения: а) Майкапшагай – Усть-Каменогорск – Семей – Павлодар – Омск с выходом на 2-ой трансевропейский коридор, б) Усть-Каменогорск – Талдыкорган – Алматы, в) Караганда – Семей – Барнаул.

МЛС центрального региона. Центральный регион – один из крупных промышленных районов республики, занимает около 16% территории и 19% населения. Транспортная сеть представлена железнодорожным и автомобильным транспортом.

Одним из основных принципов организации локальной транспортной системы (ЛТС) является взаимосвязь с магистральными транспортными системами. Региональные вопросы определения границ организации локальных ТС осуществляются на основе учета транспортных издержек или агрегированных затрат. Основные задачи локальной ТС, решаемые на микроуровне, на уровне экономического района, следующие: разработка оптимальных схем доставки материальных ресурсов; опти-

мальное размещение пунктов накопления грузов; распределение перевозок между основными грузоперевозчиками; взаимодей-

ствие и согласование работ между видами транспорта.



КАЗАК ЭКОНОМИКА, ҚАРЖЫ ЖӘНЕ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ САУДА УНИВЕРСИТЕТІНІҢ ЖАРШЫСЫ, 2019. – №3.

**Рисунок. Интеграция локальных, региональных транспортно-логистических систем и транспортно-логистических кластеров в национальную макрологистическую систему\***

\*Составлен автором

В связи с этим каждая локальная ТС при определенных условиях может быть организована в транспортно-логистическую. В работе каждой локальной ТС выделяются транспортно-распределительные узлы, на базе которых впоследствии могут быть сформированы ЛЦ. В процессе трансформации локальной ТС в логистическую происходит встраивание ее в РТЛС.

Основными системообразующими компонентами РТЛС являются общесетевые транспортные узлы, магистральные и местные пути сообщения, контейнерные и грузоперерабатывающие терминалы, мультимодальные транспортно-логистические центры (ТЛЦ). При этом ТЛЦ, создаваемые в общесетевых (мультимодальных) транспортных узлах, в зоне тяготения к действующим и проектируемым трассам транспортных коридоров в европейской и азиатской частях страны, рассматриваются как стратегические точки роста социально-экономического развития Казахстана.

Анализ сложившихся межрегиональных и внутрирегиональных транспортно-экономических связей, основных направлений экспортно-импортных и транзитных перевозок позволяет выделить потенциальные схемы движения грузопотоков из других регионов Казахстана и их распределение по звеньям товаропроводящей сети (таблица 2). Завоз грузов производится из различных регионов страны, преимущественно из северных и южных. В структуре ввоза преобладают нефтепродукты (до 60%), черные металлы и металлоизделия, строительные грузы (около 15%). Значителен удельный вес машин и оборудования, промышленных и продовольственных товаров. В структуре вывоза преобладают уголь (56%), нефтепродукты (25%), лесные (6%) и прочие грузы (12%). Большая часть вывозимых грузов следует в страны ближнего и дальнего зарубежья (нефть, металл, каменный уголь, зерно и др.).

Таблица 2

**Распределение грузоперевозок (экспорт, импорт, транзит) в РК по агрегированным пунктам (в % к общему количеству)\***

Направление отправления груза через регионы	Всего, в %	В том числе				
		южное	северное	западное	восточное	центральное
Южный	22	25	26	24	28	23
Западный	11	15	14	16	13	11
Северный	46	31	32	34	35	38
Восточный	16	20	17	14	17	19
Центральный	5	9	11	12	7	9
Всего	100	100	100	100	100	100

\*Составлена по данным Комитета по статистике РК

При формировании ТЛС в регионах Казахстана необходимо исходить из того, что успешное решение проблем развития экономики возможно при соблюдении ряда основополагающих принципов:

– эффективное использование эконо-

мического, природного потенциалов, ресурсов земли, рабочей силы, информации, капитала;

– участие данных регионов в республиканском разделении труда в соответствии с его ресурсными возможностями;

– стратегическое планирование и прогнозирование территориальной организации производства и транспортно-логистической инфраструктуры, определение их перспектив.

Таким образом, с позиции логистического подхода обоснована необходимость совершенствования формирования региональных ТЛС и ТЛК по перспективным направлениям международных транспортных коридоров (ось развития).

Предложены основные концептуаль-

ные направления сегментации транспортных узлов и сетей Казахстана по основным направлениям грузопотоков, уровню грузообразования и размещения транспортно-логистических объектов, что позволило выделить 5 сегментов, из которых определены перспективные сегменты и транспортные коридоры, на базе которых в первую очередь следует создавать транспортно-логистических систем и кластеров, которые являются основой национальной логистической системы Казахстана.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Ермаков И., Петухов Д. Постановка проблемы развития национальной логистической системы. <http://customsexpert.ru/articles/postanovka-problemi-razvit.htm>
2. Bahagia S.N., Sandee H., Meeuws R. State of logistics Indonesia // Washington DC. World Bank. – 2013. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/2013/07/18191058/state-logistics-indonesia-2013>.
3. Dimitrov P. National Logistics Systems: CP-91-06, June 1991: Collaborative Paper / International Institute for Applied Systems Analysis -IIASA. – 1991. – 448 p.
4. Старкова Н.О., Рзун И.Г., Успенский А.В. Исследование зарубежного опыта формирования логистических систем // Научный журнал КубГАУ. – 2014. – №99 (05). <http://ej.kubagro.ru/2014/05/pdf/61.pdf> (дата обращения – 30.10.2014).
5. Сыздыкбаева Б.У., Раимбеков Ж.С. Транспортно-логистическая система Казахстана: механизмы формирования и развития: Монография. – Астана: BG-print, 2012. – 328 с.

#### Аңдатпа

Мақалада Қазақстан аймақтарының дамуындағы көлік логистикасының өсіп келе жатқан рөлі туралы айтылады. Мақаланың мақсаты логистиканың даму перспективаларын айқындау және басқарудың әр түрлі деңгейлеріндегі субъектілердің қызметіндегі буын ретінде көліктік-логистикалық жүйені нығайту. Қазақстан үшін логистиканың дамуы транзиттік ел үшін де, аймақтық экономиканың дамуы үшін де аса маңызды.

#### Annotation

The article discusses the growing role of transport logistics in the development of the regions of Kazakhstan. The purpose of the article is to identify the prospects for the development of logistics and strengthen the transport and logistics system as a link in the activities of entities of different levels of management. The development of logistics for Kazakhstan is important both for a transit country and for the development of a regional economy.



УДК 334.(574)  
ГРНТИ: 06.56.31

*А.Н. Токсанова, д.э.н., профессор*  
*А.Х. Галиева, д.э.н., ассоц. профессор*  
*Г.К. Байбусинова, докторант*  
КазУЭФМТ

## АНАЛИЗ И ДИНАМИКА ОСНОВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

*На современном этапе развития Казахстан решает широкий круг задач, связанных с повышением конкурентоспособности национальной экономики, в т.ч. реструктуризация экономики, развитие инфраструктуры и институтов рынка, а также преодоление таких недостатков, как несовершенство отраслевой и технологической структуры; слабая внутренняя интегрированность, низкая эффективность производительных сил.*

*Все это оценки справедливы и в отношении развития инновационного предпринимательства, социально-экономическая роль которого велика как в странах с устоявшейся рыночной экономикой, так и в тех, что только недавно пошли по этому пути.*

*На сегодняшний день особую актуальность приобретают проблемы оптимизации государственного и негосударственного воздействия на сектор предпринимательства, отсутствие целостной системы управления предпринимательством на уровне государства и его регионов, конкретного предприятия. Государство нуждается в ряде исследований, посвященных как теоретическим аспектам инновационного бизнеса, так и изучению практических вопросов создания и эффективного функционирования инновационных фирм.*

JEL: O32

**Ключевые слова:** инновационная деятельность, инновационная активность предприятия, инновационное предпринимательство, инновационный бизнес, затраты на инновации.

**Кілт сөздер:** инновациялық қызмет, кәсіпорынның инновациялық қызметі, инновациялық кәсіпкерлік, инновациялық бизнес, инновациялық шығындар.

**Keywords:** innovative activity, innovative activity of an enterprise, innovative entrepreneurship, innovative business, costs of innovation.

Формирование инновационного предпринимательства, как особого сектора народного хозяйства – одно из важнейших направлений преобразования казахстанской экономики на современном этапе. Без инновационного бизнеса невозможно создание эффективной многоукладной экономики в Казахстане, формирование широкого и устойчивого среднего слоя собственников и предпринимателей, определяющих стабильность общества.

Инновационный бизнес является одной из основных движущих сил социально-экономического развития современного об-

щества. Его развитие способствует становлению рыночных отношений и формированию среднего класса. За счет присущей инновационному бизнесу гибкости, мобильности и адаптивности к изменчивым рыночным условиям могут быть решены проблемы социальной стабильности, обеспечения занятости и насыщения потребительского рынка.

Инновационная деятельность должна присутствовать на любом производственном предприятии. Это объясняется тем, что без современных технологий, увеличения ассортимента и повышения качества

выпускаемой продукции предприятие не сможет повысить свою конкурентоспособность на рынках. Более того, для поддержания конкурентоспособности необходимо, чтобы инновационная деятельность стала постоянным процессом, а не разовым мероприятием [1].

При проведении исследования и решения поставленных задач использован комплекс теоретических и эмпирических методов исследования: анализ официальных нормативных документов, научной литературы по проблеме исследования, синтез и обобщение полученных результатов, моделирование, экспертные оценки, прогнозирование, статистическая обработка результатов исследования, методы стратегического анализа и др.

Фундаментальные исследования экономических и социальных аспектов инновационного развития, их влияние на воспроизводственные и инвестиционные процессы рассмотрены в трудах Чесбро Х. (Чесбро 2003:47), Хамел Г. (Хамел 2007:5), Кнок Б. (Кнок 2015:3), Мартинес М. (Мартинес 2001:12-17), Мичуда А. (Мичуда 2016:28), Миссикофф М., Кандучи М., Майден Н. (Миссикофф 2015:298), Патон Р., Маккалман Д. (Патон 2008:107), Шигенбу О. (Шигенбу 2005:7), Салливан Д., Дули Л. (Салливан 2008:12) [2]- [10].

В последнее десятилетие в Казахстане значительно активизировались научные разработки проблемы инновационного развития, оценки инновационного потенциала, его стимулирования и оптимизации. Можно выделить в частности, работы казахстанских ученых Токсановой А.Н., Әмірбекұлы Е., Оспанова А.А., Галиевой А.Х. [11]-[15].

Несмотря на активизацию научных исследований, проблема комплексного подхода к формированию механизма управления инновационной активностью предприятий решена не в полной мере. Поэтому возникла необходимость дальнейшего исследо-

вания вопросов разработки инновационной стратегии предприятий и управления инновационной активностью предприятия.

Показателем применимости инноваций на предприятии является инновационная активность. Под инновационной активностью следует понимать созидательную деятельность (творческую энергию) производителей товаров или услуг, выраженную в достижении диктуемых технико-технологических, экономических, организационных, управленческих, социальных и других инноваций. В странах экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) показатель доли инновационных предприятий в промышленности составляет 53%. По итогам 2018 г. в Республике Казахстан уровень инновационной активности предприятий по всем типам инноваций составил 9,3%.

Инновационная активность различается по регионам. Так лидерами по внедрению инноваций стали Восточно-Казахстанская область (14,9%), Нур-Султан (13,6%), Северо-Казахстанская область (11,3%). Наименьшая инновационная активность имеет место в Западно-Казахстанской области (3,6%), Мангистауской области (4,1%), Павлодарской области (6,5%). Соответственно распределились доли объема произведенной инновационной продукции по регионам.

Доля инновационной продукции в ВВП составляет по итогам 2018 г. 0,95%, что на 0,03% выше результатов 2017 г., но все еще ниже результатов 2014 г., когда эта доля составляла 1,27% [16].

В структуре затрат на продуктовые и процессные инновации по формам собственности преобладают субъекты частной собственности (61%), затем собственность других государств, их юридических лиц и граждан (37%) и лишь 2% – это субъекты государственной собственности.

Несмотря на положительный опыт целого ряда инициатив, заметного прорыва

в области инновационного развития экономики страны не произошло. Одной из проблем инновационного развития в Казахстане на сегодняшний день является незавершенность научных исследований, их отрыв от производства. Проводимые прикладные разработки не имеют продолжения в виде коммерциализации и внедрения в производство. Так, количество организаций (предприятий), осуществлявших НИОКР составляет всего лишь 383 предприятия, что недостаточно для созданий критической массы инноваций и инновационных технологий. Соответственно низка численность работников, выполнявших научные исследования и разработки по областям – менее 23 тыс. человек по стране (таблица 1).

На сегодняшний, день особую актуаль-

ность приобретают проблемы оптимизации государственного воздействия на сектор инновационного предпринимательства из-за недостаточно эффективной системы управления инновационным предпринимательством на уровне государства и его регионов, конкретного предприятия.

Однако инновационная деятельность пока еще не стала основой социально-экономического развития страны: в отечественной экономике не наблюдается ни существенных технологических прорывов, ни признаков интенсивного массового освоения результатов исследований и разработок. Низкая инновационная активность характерна для всех видов экономической деятельности, а также для всех типов инноваций.

Таблица 1

**Количество организаций (предприятий), осуществлявших НИОКР (единиц) [16]**

Области	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Республика Казахстан	345	341	392	390	383
Акмолинская	9	12	11	11	9
Актюбинская	16	13	14	14	14
Алматинская	7	10	13	11	10
Атырауская	9	8	9	10	11
Западно-Казахстанская	15	9	9	7	8
Жамбылская	8	9	11	11	11
Карагандинская	26	23	31	32	33
Костанайская	14	13	13	14	13
Кызылординская	7	6	6	8	10
Мангистауская	7	7	7	5	7
Южно-Казахстанская	11	15	17	19	19
Павлодарская	11	10	11	9	10
Северо-Казахстанская	3	3	3	4	5
Восточно-Казахстанская	34	29	30	30	35
г. Нур-Султан	49	52	59	53	55
г. Алматы	119	122	148	152	133

Основной проблемой является в целом низкий спрос на инновации в казахстанской экономике, а также его неэффективная структура – избыточный перевес в сторону закупки готового оборудования в ущерб

собственных новых разработок. Однако не надо забывать, что есть также причины, по которым не осуществлялась инновационная деятельность на предприятиях (таблица 2) [17].



## Причины отказа от инновационной деятельности предприятий

Область	Недостаток финансовых средств	Недостаток финансовых средств из внешних источников финансирования	Инновационные затраты слишком высоки	Нехватка компетентного персонала	Отсутствие информации о технологиях
Республика Казахстан	9 345	776	883	626	273
Акмолинская	462	7	62	30	11
Актюбинская	455	4	29	22	29
Алматинская	517	31	79	8	7
Атырауская	230	67	8	21	58
Западно-Казахстанская	270	14	109	12	5
Жамбылская	282	26	41	25	16
Карагандинская	783	17	111	22	2
Костанайская	428	21	55	37	11
Кызылординская	194	7	14	187	-
Мангистауская	88	6	11	5	3
Южно-Казахстанская	776	10	45	14	43
Павлодарская	467	14	46	32	2
Северо-Казахстанская	362	13	38	8	15
Восточно-Казахстанская	559	45	93	30	13
г. Нур-Султан	372	31	57	40	13
г. Алматы	3 100	463	85	133	45

Как видно из таблицы 3, самой главной причиной отказа от инновационной деятельности и прекращения внедрения инноваций является недостаток финансовых средств – 9345 единиц, в разрезе областей лидирует Алматинская, Карагандинская и Акмолинская области. В большей степени на отказ от инновационной деятельности, респонденты указывают на отсутствие спроса на инновации, также на неопределенность спроса на инновационные товары или услуги (таблица 3) [17].

Проанализировав данные, можно отметить следующие негативные тенденции развития инновационной деятельности, которые повлияли на развитие инновационного развития в Республике Казахстан:

1. Сокращение доли инновационной продукции в ВВП.

2. Низкие темпы увеличения доли инновационно-активных предприятий от общего количества предприятий, что обуславливает высокий уровень пассивности в области инноваций.

3. Сокращение инновационно-активными предприятиями объема оказанных научно-технических услуг. Количество научно-исследовательских, проектно-конструкторских подразделений предприятий, как и списочная численность работников в них, в течение последних лет практически неизменны.

4. Большие различия по затратам предприятий на технологические инновации,

вызавшие неравномерное развитие инновационной деятельности по регионам республики.

Опыт реализации государственной инновационной политики показал, что в Казахстане развитие инноваций зависит от 2 факторов:

- во-первых, инновации нельзя развить сами по себе, они должны быть привязаны к индустриализации страны в целом, при этом должна создаваться критическая масса людей, воспринимающих инновации, а значит и структура занятости в целом должна в корне поменяться – больше должно быть инженеров, технологов. Соз-

дание инновационной экономики невозможно без сильной конкурентоспособной индустриальной базы, развитой промышленности, которая является и заказчиком, и потребителем инноваций, т.е. «трамплином инноваций»;

- во-вторых, государство не может только на себе нести груз развития инноваций. Здесь значительная доля ответственности также лежит на бизнесе. Это комплексная задача, которая включает в себя доступность необходимых бизнесу кадров, популяризацию инновационной деятельности, изменение формата общения между бизнесом и государством.

Таблица 3

**Причины, влияющие в большей степени на отказ от инновационной деятельности предприятий**

Область	Отсутствие информации о рынках	Сложность в поиске партнеров для инноваций	Доминирование существующих предприятий на рынке	Неопределенность спроса на инновационные товары или услуги	Нет необходимости вследствие более ранних инноваций	Нет необходимости из-за отсутствия спроса на инновации
Республика Казахстан	160	245	180	1 094	1 675	8 198
Акмолинская	13	16	8	30	90	365
Актюбинская	1	11	14	50	126	296
Алматинская	25	13	4	89	84	391
Атырауская	14	6	13	56	77	446
ЗКО	5	6	-	50	46	168
Жамбылская	8	14	14	32	11	206
Карагандинская	6	13	15	128	132	535
Костанайская	2	8	3	53	102	552
Кызылординская	1	8	7	21	1	205
Мангистауская	5	4	3	35	16	747
ЮКО	8	32	7	94	149	819
Павлодарская	3	11	9	65	72	355
СКО	-	5	7	38	48	270
ВКО	9	18	16	117	97	829
г. Нур-Султан	52	23	17	113	483	1 050
г. Алматы	8	57	43	123	141	964

Необходимо выделить следующие ключевые направления развития инновационной политики Казахстана на ближайшие 10 лет:

Первое направление – развитие инновационных кластеров, в т.ч. Назарбаев Университет и Парк инновационных технологий. Назарбаев Университет, являясь генератором новых знаний и инновационных идей, фактически заложит основу будущей казахстанской науки в новых отраслях.

Второе направление – усиление роли регионов, где будет проводиться работа по координации инновационной политики на региональном уровне.

Успех инновационной политики невозможен вне контекста развития регионов и именно поэтому они должны стать «точками инновационного роста». Одной из мер государственной поддержки развития таких перспективных технологий будет разработка целевых технологических программ, которые будут реализовываться бизнесом с привлечением науки и финансовой поддержки государства.

С целью выявления роли государственной поддержки в развитии инновационного предпринимательства нами было проведено анкетирование субъектов предпринимательства. Проводился социологический опрос предпринимателей, осу-

ществляющих свою деятельность в сфере среднего и малого бизнеса. С целью исследования проблем функционирования и развития инновационного предпринимательства в регионе, а также оценки эффективности его государственной поддержки проведен анкетный опрос собственников и руководителей малых и средних предприятий (300 человек).

Опрос проводился методом анкетирования директоров и владельцев малых и средних предприятий, собеседований с руководителями общественных объединений предпринимателей и объектов инфраструктуры поддержки малого и среднего бизнеса области. Согласно, проведенного опроса наибольшая часть респондентов на вопрос о краткой информации о предприятии указало, что более 65% респондентов являются представителями предприятий с численностью до 50 человек, от 50-250 человек – 19%, свыше 250 человек – 16%. Наибольшая доля респондентов работают в сфере сельского хозяйства, сфере услуг и в других отраслях экономики (рисунок 1).

На вопрос является ли продукция (услуги) Вашего предприятия инновационной – большая часть респондентов ответила отрицательно – 99%, лишь 1% респондентов на данный вопрос ответило утвердительно (рисунок 2).

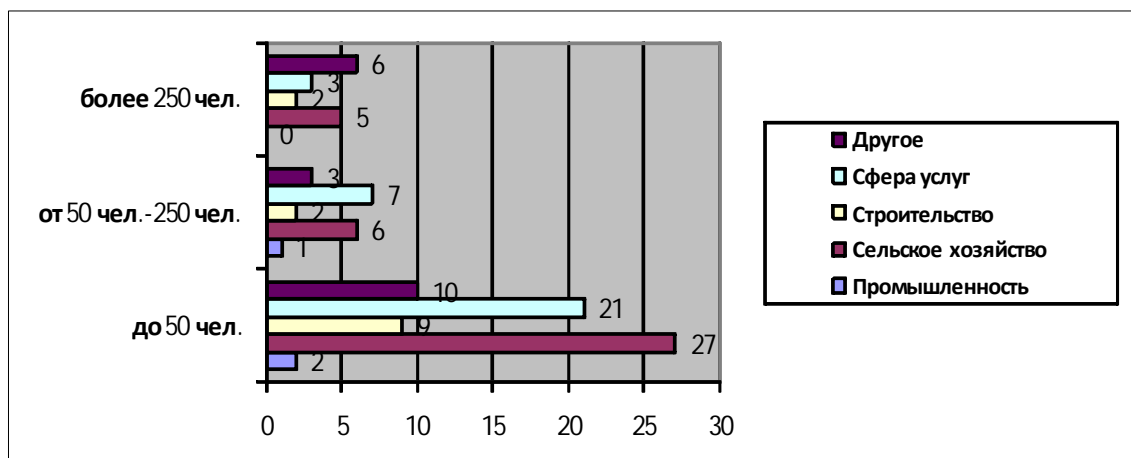


Рисунок 1. Характеристика предприятий по численности работников и сфере деятельности

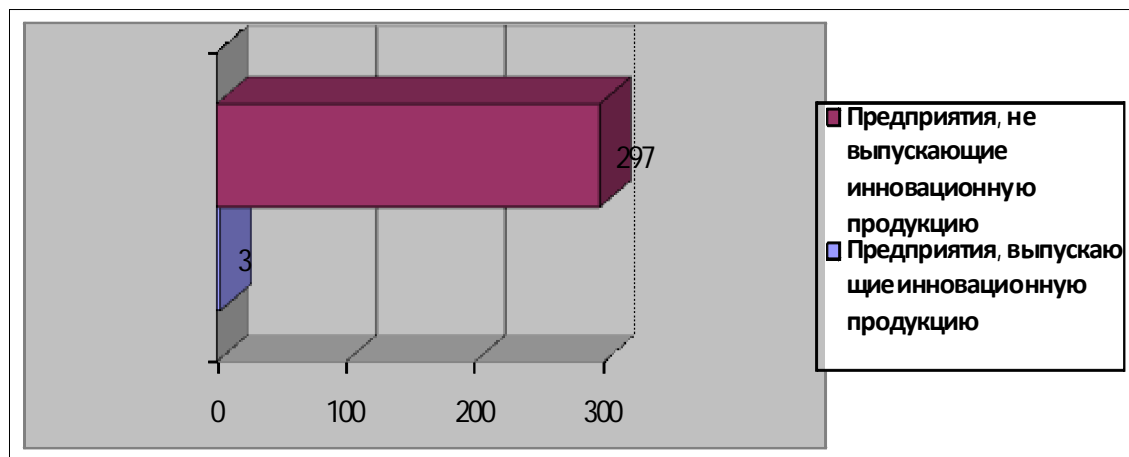


Рисунок 2. Количество предприятий-респондентов, выпускающих инновационную продукцию

На вопрос о доле иностранного капитала в компании большая часть респондентов – 294 человека или 98% указало об его отсутствии в капитале предприятия и использовании только собственных средств 96% и государственного участия – 2%.

Лишь 6 человек или 2% респондентов подтвердило участие иностранного капитала в объеме от 0-20% (рисунок 3). На следующий вопрос о рынке реализации продукции (оказании услуг) респонденты от-

ветили следующим образом. 80% респондентов реализуют свою продукцию (оказывают услуги) на территории Республики Казахстан, среди них по месту расположения предприятия – 75%, по всем регионам Казахстана – 5%. 20% респондентов реализуют свою продукцию, как в Республике Казахстан, так и в зарубежные страны, причем в страны Таможенного союза – 17% всех опрошенных предпринимателей, в страны СНГ – 3% предприятий.



Рисунок 3. Участие иностранного капитала в уставном капитале предприятий-респондентов

На вопрос, какие государственные программы вам известны – предприни-

матели ответили следующим образом: о дорожной карте бизнеса слышали, но не

участвовали в ней – 93% респондентов; не слышало о данной государственной программе более 5%; о программе «Производительность 2020» не слышали 59% опрошенных, 41% респондентов слышали но не участвовали; более 97% опрошенных не слышали о программе по развитию казахстанского содержания; агробизнесе 2020 – 83%; программе развития моногородов РК на 2012-2020 гг. – 97%. Более 94% респондентов слышали о государственной программе форсированного индустриально-инновационного развития, о дорожной карте занятости – 95% всех опрошенных осведомлены о существовании данной программы.

На вопрос насколько доступна Вам информация о бизнес-инкубаторах, технопарках, социально-предпринимательских корпораций (СПК), центр поддержки предпринимательства (ЦПП), центре обслуживания предпринимательства (ЦОП) большая часть респондентов отметили недоступность какой либо информации о существующих центрах или затруднились ответить.

О бизнес-инкубаторах слышали и отмечают наличие какой либо информации всего 14% респондентов; о технопарках – 17%; о социально-предпринимательских корпорациях – 10%; о центрах поддержки предпринимательства – 18%; о центре обслуживания предпринимательства – 18%.

Большая часть респондентов по вопросу финансирования бизнеса в основной своей части постоянно пользуются только собственными средствами – 90%, к коммерческим банкам для финансирования бизнеса постоянно обращается 10% респондентов. По мере необходимости к кредитам коммерческих банков для финансирования бизнеса обращается 10% респондентов, тогда как собственными средствами продолжают прибегать 90% опрошенных респондентов.

Начальная стадия бизнеса финансируется, по результатам опроса, в основном за счет собственных средств предпри-

нимателей – 90%, за счет кредитов банка 5%. Грантами и спонсорской помощью не пользуются для финансирования бизнеса – 80% респондентов, 10% не пользуются собственными средствами, 5% – кредитами коммерческих банков, 5% – средствами микрокредитных организации.

На вопрос о наличии инновационных идей 100% респондентов или 300 человек ответили отрицательно, причем 56% респондентов отметили в качестве причины низкоквалифицированный кадровый состав – 56%, нет времени на новые инициативы – 23%, нет необходимости в инновациях – 20%, иное – 1%.

На вопрос о привлечении инвесторов в рамках деятельности 60% респондентов ответили положительно, 40% респондентов не привлекали инвестиционные средства, но планируют в будущем. Причем 60% респондентов отметили безрезультатность привлечения средств инвесторов из за наличия высоких рисков.

На инновационную деятельность не привлекали инвестиционные средства 100% опрошенных предпринимателей, что говорит об отсутствии намерений предпринимателей принимать на себя дополнительные риски, связанные с внедрением новых продуктов и услуг. О наличии больших рисков в инновационной деятельности свидетельствует и мировая теория, и практика.

60% опрошенных пытавшихся привлечь инвесторов, но безрезультатно также говорит о высоком уровне рисков в инновационной деятельности и недостаточности страховых гарантий.

На вопрос пользуетесь ли Вы услугами бизнес-инкубаторов, технопарков, СПК, ЦПП и ЦОП респонденты ответили следующим образом. Основная масса респондентов свыше 94% не пользуются и не прибегают к услугам центров по поддержке предпринимательства, бизнес-инкубаторов, технопарков.

На вопрос: какие, на Ваш взгляд, долж-

ны существовать меры по стимулированию инновационного предпринимательства со стороны государства (Ваши предложения) респонденты ответили следующим образом: внедрение стимулов и льгот, для активизации предпринимателей к внедрению инноваций, обеспечение налоговых льгот для предприятий занимающихся НИОКР и освоением новой продукции – 54%, доступность финансовых средств для осуществления инновационных проектов – 21%, страхование рисков при внедрении инноваций – 11%, кадровое обеспечение инновационного развития – 9%, затруднились ответить – 5%.

Таким образом, можно сделать вывод, что по результатам анкетирования главным фактором, сдерживающим развитие инновационной деятельности предпринимательства, является недостаточное финансирование производства инновационной продукции, несовершенная система налогообложения для развития инновационного предпринимательства, отсутствие инвесторов, низкая конкурентоспособность отечественной продукции и услуг, высокая конкуренция со стороны зарубежных аналогов, низкая степень правовой защищенности предпринимателей, отсутствие или недостаточная защита со стороны отраслевых ассоциаций, большое количество и/или дублирование документов при лицензировании, несовершенная система управления трансфертами технологий, нечеткая стратегия развития и продвижения инновационной продукции, отток в нефтегазовый сектор.

Таким образом, сочетание межгосударственных инновационных программ, национальных целевых инновационных программ, программ технологического развития, а также отдельных инновационных проектов создаст условия как для насыщения конкурентоспособной продукцией внутреннего рынка, так и откроет выходы к мировым рынкам, причем, внутренние

потребности страны при этом будут удовлетворены.

В данном исследовании предлагаются следующие методы стимулирования инновационной деятельности:

- оказание финансовой поддержки инновационных проектов в форме бюджетных кредитов, субвенций и субсидий;
- внедрение системы компенсации снижения процентной ставки по кредитам для субъектов малого инновационного предпринимательства, выданным кредитно-финансовыми организациями, в целях привлечения дополнительных внебюджетных ресурсов;
- неформальное финансирование («партнерский кредит»), т.к. одним из основных факторов, ограничивающих возможности малых предприятий получить банковский кредит, является присущая малому бизнесу специфическая структура активов;
- обеспечение доступа предпринимателей, к кредитам, что позволит вывести малый бизнес из теневого сектора экономики и стимулировать появление новых инновационных предприятий и предоставить начальный капитал для офисных и производственных помещений;
- развитие и внедрение таких прогрессивных форм инвестиционной поддержки инновационного предпринимательства, как лизинга и франчайзинга;
- финансирование наукоемких и высокотехнологичных проектов малых предприятий в инновационной сфере с привлечением долевого участия коммерческих и некоммерческих организаций;
- формирование областного венчурного фонда с целью финансирования мероприятий по поддержке инновационной деятельности субъектов малого предпринимательства, в частности внедрение практики финансирования фондов венчурного капитала в форме государственных инвестиций или бюджетных кредитов;

– долевое участие органов местного управления в финансировании научно-технологических исследований субъектов инновационного предпринимательства, включая оплату патентно-лицензионных расходов;

– внедрение практики компенсации части процентной ставки по кредитам и займам, идущим на разработку и освоение новой техники субъектам малого предпринимательства области, до момента ее коммерческой реализации;

– использование механизма финансовой аренды (лизинга) для ускоренного обновления и модернизации основных средств, повышения качества и объема выпускаемой продукции.

Внедрение данных механизмов позволит существенно стимулировать инновационную деятельность в Республике Казахстан, т.к. будут задействованы как внешние, так и внутренние источники роста предприятий и их заинтересованность в применении инноваций.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Чернова А.С. Сущность инновационной активности предприятий // Молодой ученый. – 2015. – №1. – С. 311-312. – URL: <https://moluch.ru/archive/81/14627/> (дата обращения: 25.11.2018).
2. Chesbrough H. Open Innovation: The new Imperative for Creating and Profiting from Technology. – Boston, Massachusetts: Harvard Business School Press, 2003.
3. Hamel G. Management innovation // Journal on Leadership Excellence, Volume 24, Issue 1. – 2007. – P. 5.
4. Knoke B. State of the Art about the Collection and discussion of requirements for Systematic Business Innovation and definition of KPIs // BIVEE, 2015.
5. Martinez M.T. Innovative enterprise – organisation, evolution and control // International Journal of Production Economics, Vol. 74. – 2001. – No. 1-3.
6. Michuda A. Enterprise Innovation in the Digital Era. Sopheon Progress Global Survey, 2016.
7. Missikoff M., Canducci M., Maiden N. Enterprise Innovation: From Creativity to Engineering // Wiley-ISTE. – London, 2015. – 321 p.
8. Paton R., McCalman J. Innovation Management: A Guide to Effective Implementation // SAGE Publisher. – 2008.
9. Shigenobu O. A Guidebook of Project & Program Management for Enterprise Innovation // Project Management Association of Japan (PMAJ). – 2005.
10. Sullivan D., Dooley L. Applying Innovation // SAGE Publisher. – 2008.
11. Амирбекулы Е. Инновационная инфраструктура национальной экономики: Монография. – Астана: КазУЭФМТ, 2018. – 258 с.
12. Ospanov A.A., Toxanova A.N. The Innovative Development of Industrial Enterprises // Materials of the IV International scientific-practical conference «Innovation Management and Technology in the Era of Globalization». – Dubai (United Arab Emirates), January 10-12, 2017. – P. 110-112.
13. Токсанова А.Н. Стимулирование внедрения инноваций в Республике Казахстан: вопросы теории и практики // Сборник XVII Междунар. науч.-практич. конф. «Россия и Европа: связь культуры и экономики». – Прага (Чехия), 2017. – С. 437-441.
14. Токсанова А.Н., Сарина Г.А., Ашикбаева Ж.С. Innovative Development of the Economy of Kazakhstan: Problems and Solutions // Международная On-line конференция на базе коммуникативной площадки «G-global» «Учет, аудит и анализ: международная практика, тенденции и перспективы развития». – Астана: ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, 2017.

15. Токсанова А.Н., Галиева А.Х., Мухамеджанова А.А. Подходы к внедрению механизмов управления инновационного предпринимательства по целям и результатам деятельности // Материалы II международной научно-практической конференции на тему: «Актуальные вопросы экономических наук». – 2017. – С. 545-550.

16. Наука и инновации. Основные показатели за 2014-2018 гг. <http://stat.gov.kz/>

17. Официальный сайт Комитета по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://www.stat.gov.kz>, Дата обращения 28.11.2018.

18. Предпринимательский кодекс Республики Казахстан от 29 октября 2015 г. – №375-V. URL:<http://adilet.zan.kz/rus/docs/K1500000375>.

### **Аңдатпа**

Дамудың жаңа кезеңінде Қазақстан ұлттық экономиканың бәсекеге қабілеттілігін арттыруға, оның ішінде экономиканы қайта құруға, инфрақұрылым мен нарықтық институттарды дамытуға, сондай-ақ салалық және технологиялық құрылымның жетілмегендігі сияқты кемшіліктерді жоюға байланысты көптеген міндеттерді шешеді; әлсіз ішкі интеграция, өндіргіш күштердің тиімділігі төмен.

Барлық осы бағалаулар нарықтық экономикасы дамыған елдерде де, осы жолды жақында бастаған елдерде де әлеуметтік-экономикалық рөлі үлкен инновациялық кәсіпкерліктің дамуына қатысты.

Бүгінгі таңда кәсіпкерлік секторға мемлекеттік және мемлекеттік емес әсерді оңтайландыру проблемалары, мемлекет пен оның аймақтары деңгейінде және нақты кәсіпорын деңгейінде бизнесті басқарудың біртұтас жүйесінің болмауы ерекше өзекті болып отыр. Мемлекетке инновациялық бизнестің теориялық аспектілері мен инновациялық фирмалардың құрылуы мен тиімді жұмыс істеуінің практикалық мәселелерін зерттеуге арналған бірқатар зерттеулер қажет.

### **Annotation**

At a new stage of development, Kazakhstan solves a wide range of tasks related to increasing the competitiveness of the national economy, including restructuring the economy, developing infrastructure and market institutions, as well as overcoming such shortcomings as the imperfection of the sectoral and technological structure; weak internal integration, low efficiency of productive forces.

All these assessments are also true in relation to the development of innovative entrepreneurship, the socio-economic role of which is great both in countries with established market economies and in those that have only recently embarked on this path.

To date, the problems of optimizing the state and non-state impact on the business sector, the lack of a holistic business management system at the level of the state and its regions, and a specific enterprise are becoming particularly urgent. The state needs a number of studies devoted to both the theoretical aspects of innovative business and the study of the practical issues of the creation and effective functioning of innovative firms.





А.А. Нурсеитов, к.э.н., доцент  
КазУЭФМТ

К.А. Можсей, магистр  
управления инвестиционными проектами

## ОПЫТ РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В КИТАЕ<sup>1</sup>

На современном этапе социально-экономического развития Казахстана большое внимание уделяется налаживанию и развитию государственно-частного партнерства (ГЧП) в различных отраслях экономики и во всех регионах. В каждой стране имеется своя специфика практической реализации ГЧП с учетом решаемых общественно значимых проблем, целей и задач экономической политики государства, приоритетных направлений развития национальной экономики. Расширение торгово-экономического сотрудничества Казахстана и Китая, продвижение широкомасштабной китайской инициативы «Один пояс – один путь», появление международного финансового института – Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, обуславливают закономерный интерес к изучению теории, практики и особенностей развития ГЧП в Китае. Тем более, взаимодействие государства и бизнеса в КНР осуществляется в рамках строительства социализма с китайской спецификой. Из накопленного опыта ГЧП в Китае могут быть извлечены важные уроки для Казахстана. Отечественному частному бизнесу следует внимательно изучить и учитывать эти уроки по мере выхода с собственными инвестиционными проектами на огромный китайский рынок.

JEL L32, O53

**Ключевые слова:** государственно-частное партнерство, экономическая политика, инвестиции, проекты, Казахстан, Китай.

**Кілт сөздер:** мемлекеттік-жеке меншік әріптестік, экономикалық саясат, инвестициялар, жобалар, Қазақстан, Қытай.

**Keywords:** public-private partnership, economic policy, investments, projects, Kazakhstan, China.

Двумя важнейшими институтами развития экономики являются государство и частный бизнес. Каким должен быть между ними оптимальный баланс интересов? Кто из них более эффективно управляет в экономике? В каких отраслях и сферах экономики лучше справляется государственный аппарат, а в каких частная инициатива? Эти вопросы вызывают многочисленные споры как среди экономистов, так и в политической и деловой среде. Тем более, между го-

сударством и бизнесом зачастую сложно провести четкую и понятную всем границу, которая может смещаться в ту или иную сторону под влиянием развития науки и технологий, спроса и предложения на различных рынках и других внутренних и внешних факторов.

По мере самостоятельного социально-экономического развития Казахстана за прошедшие годы независимости в преимущественном ведении государства оказались

<sup>1</sup>Настоящая статья подготовлена на основе научного доклада на международной научно-практической онлайн-конференции, проведенной кафедрой «Экономика» Казахского университета экономики, финансов и международной торговли в г. Нур-Султан 29 марта 2019 г.

такие сферы жизнедеятельности современного общества, как национальная безопасность; регулирование экономики; система социального обеспечения; образование; здравоохранение; культура; охрана окружающей среды, а за частным бизнесом – производство товаров, оказание работ и услуг в большинстве отраслей национальной экономики.

Особое место в экономической политике государства в последние годы занимает государственно-частное партнерство (ГЧП), суть которого состоит в делегировании управления производственными или инфраструктурными объектами от имени государства привлекаемым профессиональным менеджерам частного сектора на заранее определенных условиях и требованиях. Проекты ГЧП предполагают длительный срок реализации: от 3-х до 30 лет в соответствии с Законом Республики Казахстан «О государственно-частном партнерстве» [1].

При развитии ГЧП, конечно, следует учитывать ограничения, налагаемые государством, поскольку не все объекты подлежат передаче в частный сектор. В Казахстане до последнего времени законодательно был установлен конкретный перечень таких объектов. К ним, в частности, были отнесены земля, воды, растительный и животный мир, военное имущество, магистральная железнодорожная сеть, водохозяйственные сооружения стратегического значения (плотины, гидроузлы и др.), некоторые организации здравоохранения; объекты историко-культурного наследия [2]. Тем не менее, партнерство государства и бизнеса позволяет рассчитывать на существенное повышение эффективности использования бюджетных средств, увеличение объема привлекаемых частных инвестиций, организацию профессионального менеджмента для оказания государственных услуг.

Несмотря на предпринимаемые меры и действия Правительства Казахстана по улучшению системы государственного уп-

равления, сохраняется и временами даже углубляется проблема отстраненности и закрытости части бизнеса от нужд государства. Это выражается в отсутствии у такого бизнеса стремления к конструктивному диалогу с государством, к участию в различных инициативах, проектах и программах, предлагаемых госорганами. Главное для бизнеса, чтобы государство не мешало.

Ключевая проблема теории и практики управления экономикой заключается в существующем методологическом разграничении понятий «государство» и «бизнес». Оно закреплено не только в структуре национальной экономики, системе государственного управления, статистике, но и в мышлении как чиновников, так и бизнесменов. В итоге противопоставление их интересов на практике носит контрпродуктивный характер, поскольку чиновники винят во всех бедах частный сектор, а бизнесмены – чиновников.

Одним из путей решения данной проблемы может служить ГЧП. С принятием Закона «О государственно-частном партнерстве» [1] в Казахстане фактически появился новый инструмент управления изменениями. Тем более, его давно и успешно применяют в мировой практике в целях привлечения частного капитала для реализации проектов развития транспортной инфраструктуры (мосты, тоннели, дороги, порты, аэропорты), социальной сферы (поликлиники, больницы, школы), жилищно-коммунального хозяйства (социальное жилье, водоснабжение, очистка сточных вод, удаление отходов). Значительный опыт ГЧП накоплен в таких развитых странах, как США, Великобритания, Германия, Япония и др. Сегодня ГЧП используется для развития экономики в 134 развивающихся странах мира. В СНГ, помимо Казахстана, ГЧП в последние годы существенно развивается в России и Беларуси, интерес проявляют и другие страны региона.

Что понимается под термином «госу-

дарственно-частное партнерство»? С одной стороны, это договорные экономические и правовые отношения между государством и бизнесом, направленные на совместную реализацию долгосрочных проектов. С другой стороны, если посмотреть глубже, то ГЧП – это, по существу, новая система взаимодействия, т.к. партнерству присуще свойство эмерджентности, которое отсутствует по отдельности как у государства, так и частного сектора. Складывающиеся новые отношения между участниками проекта ГЧП предполагают не только четкое разграничение и разделение зон ответственности, полномочий и рисков, но и соединение экономических интересов, синтез экономического потенциала и возможностей двух сторон, объединение их ресурсов, формирование доверия и эффективного взаимодействия как деловых партнеров ради достижения общей цели – успешной реализации проекта.

Конечными результатами проектов ГЧП становятся продукты и услуги, оказываемые качественно, быстро, эффективно, организованно, с четкой ориентацией на нужды, потребности и ожидания клиентов, прежде всего, населения. Каждый из проектов ГЧП, согласно стандартам проектного управления, рассматривается как уникальный процесс, состоящий из совокупности скоординированных и управляемых видов деятельности, имеющих начальную и конечную даты выполнения, предпринимаемый для достижения цели с учетом существующих ограничений по времени, затратам и ресурсам. Особое значение приобретает жизнеспособность проектов, т.е. способность задействованных государственных и частных партнеров совместно преодолевать все трудности, возникающие в ходе разработки и реализации проектов в реальных экономических, ресурсных и правовых условиях.

Следует подчеркнуть, что в сравнении с другими странами мира в Казахстане

формируется свой, уникальный опыт развития ГЧП, направленный на налаживание взаимодействия государства и бизнеса для разработки и реализации сначала небольших по стоимости проектов в различных отраслях национальной экономики с последующим переходом к более сложным и дорогостоящим проектам, необходимым для развития образования, здравоохранения и инфраструктуры. Этот опыт может оказаться полезным, прежде всего, для стран СНГ, имеющих много общего в социально-экономическом развитии.

Большой научный и практический интерес для развития ГЧП в Казахстане представляет изучение зарубежного опыта, в первую очередь, в таких соседних, крупных государствах, как Россия и Китай. Особого внимания заслуживает опыт КНР, где под руководством Коммунистической партии Китая ведется последовательная работа по строительству «социализма с китайской спецификой». На открытии XIX съезда Коммунистической партии в октябре 2017 г. Председатель КНР Си Цзиньпин заявил, что Китай будет углублять экономические и финансовые реформы, поскольку страна хочет перейти от ускоренного к качественному росту. В этих целях Правительство приводит в порядок «правила и практики, которые препятствуют единому рынку и честной конкуренции», принимаются меры, призванные «поддерживать развитие частных фирм и стимулировать жизнеспособность всех типов субъектов рынка».

Основным китайским госорганом, осуществляющим государственное управление в сфере ГЧП, выступает Национальная комиссия по развитию и реформам КНР (National Development and Reform Commission of the People's Republic of China). В функции этой комиссии входят:

- разработка и проведение в жизнь национальной политики экономического и социального развития;
- исследование экономических и со-

циальных тенденций развития и разработка рекомендаций по итогам исследований;

– обобщение и анализ по вопросам финансовой и налоговой ситуации в государстве;

– развитие и координирование реформирования экономической системы;

– планирование расположения крупных строительных проектов;

– контроль за осуществлением инвестирования в реализацию проектов со стороны иностранных компаний;

– организация разработки комплексной политики государства в области промышленности;

– содействие развитию экономических систем регионов государства;

– контроль за импортом и экспортом основной сельскохозяйственной продукции, промышленных товаров и сырья;

– координирование политики в области социального развития с политикой по экономическому развитию;

– разработка политики по социальному развитию в области здравоохранения, науки, образования и культуры;

– разработка государственной политики по некоторым вопросам энергообеспечения и защиты окружающей среды.

Научным центром (своего рода «Think Tank») Национальной комиссии по развитию и реформированию КНР служит Центр исследований государственной политики Китая, или Общество экономической реформы Китая. В функции этого «мозгового» центра входят содействие достижению целей общества по процветанию и развитию через осуществление ГЧП путем оптимизации взаимодействия между органами государственной власти, учеными и предпринимателями, накопление и анализ совокупного опыта в сфере ГЧП для получения услуг приемлемого качества по доступной цене.

В составе Министерства финансов КНР действует Центр государственно-частного партнерства Китая (СРРРС), отвечающий

за исследования, консультации по вопросам политики, финансовую поддержку, сбор информации, обмен международным опытом и другие вопросы ГЧП.

Центр ГЧП Китая каждый год публикует список демонстрационных проектов. Большинство из них реализуется в Китае по известной в мировой практике схеме «Строительство-эксплуатация-передача» («Build-Operate-Transfer», BOT).

По условиям соглашения BOT инвестор обязуется построить, профинансировать строительство, обеспечить эксплуатацию и обслуживание определенного инфраструктурного объекта (аэропорта, морского порта, электростанции и т.п.) в течение длительного периода времени до передачи этого объекта в государственную собственность. Срок соглашения BOT определяется его участниками таким образом, чтобы инвестор имел возможность окупить все свои затраты на сооружение объекта за счет тарифа или платы за пользование, взимаемой на протяжении эксплуатации объекта после завершения строительства. В Казахстане схема BOT использовалась при реализации некоторых проектов концессий, но не получила широкого распространения.

В настоящее время в Китае имеются три списка демонстрационных проектов ГЧП, тогда как четвертый список находится в стадии разработки.

В список первой партии демонстрационных проектов вошли 30 проектов, которые были выполнены в 15 провинциях КНР. В результате их реализации появился первый опыт реализации проектов ГЧП на местном уровне управления.

Список второй партии включал уже 206 проектов ГЧП общей стоимостью 603,7 млрд юаней. География этих проектов заметно расширилась, охватывая дополнительные города и провинции, включая строительство скоростных автодорожных магистралей в г. Пекине.

Министерство финансов КНР в октяб-

ре 2015 г. заявило о создании специального фонда в размере 180 млрд юаней (28,3 млрд долл. США), предназначенного для финансирования проектов ГЧП. Фонд был создан Минфином совместно с 10 крупными китайскими финансовыми структурами. К ним, в частности, относятся: Китайский строительный банк, Сельскохозяйственный банк Китая, Банк Китая, Банк коммуникаций, Промышленно-торговый банк Китая, Китайская компания по страхованию жизни и др.). Фонд финансирует общественно значимые проекты в сфере услуг, что предусмотрено курсом Госсовета КНР на привлечение социального капитала в сферу общественных благ и социальных услуг [3]. Следует отметить, что в Казахстане отсутствует подобный фонд для финансирования проектов ГЧП, хотя идея его создания обсуждалась в Министерстве национальной экономики с привлечением АО «Казахстанский центр государственно-частного партнерства».

В сентябре 2016 г. Министерство финансов КНР выпустило обзор третьей партии демонстрационных проектов ГЧП. Минфин вместе с отраслевыми министерствами и комиссиями организовал заявки, оценку и выпуск проектов, поощряя совместное участие отраслевых и финансовых департаментов на всех уровнях управления. Впервые заранее были объявлены процедуры и стандарты оценки, благодаря чему улучшилась прозрачность и стандартизация рассмотрения проектов, использована онлайн-заявка и оценка через Национальную интегрированную информационную платформу ГЧП.

В третью партию были включены 1174 проекта из 34 провинций, автономных районов, муниципалитетов, находящихся в ведении центрального правительства, городов, с общим объемом инвестиций в 2,3 трлн юаней. По результатам оценки были выделены 516 демонстрационных проектов, на которые приходится 44% от всех

представленных проектов при общем объеме инвестиций более 1,17 трлн юаней. По сравнению со второй партией количество проектов удвоилось, а объем инвестиций увеличился более чем на 80%.

Внимательное рассмотрение распределения третьей партии проектов с точки зрения инвестиционной шкалы позволило заметить, что 168 проектов с инвестициями 100-500 млн юаней и 111 проектов с инвестициями в пределах 500-1 000 млн юаней в совокупности они составляют 54% от общего числа проектов, т.е. большую половину. К инвестициям в объеме менее 100 млн юаней относятся 18 проектов, в т.ч. 12 муниципальных инженерных проектов, по два проекта в здравоохранении и технологий, по одному проекту в области охраны окружающей среды и по уходу за престарелыми. В третьей партии 21 проект имели инвестиции более 10 млрд юаней, из которых 15 транспортных проектов, 4 муниципальных инженерных проекта (все железнодорожные транзитные проекты), по одному комплексному проекту развития городов и по экологическому строительству и охране окружающей среды.

Анализ масштабов третьей партии проектов ГЧП позволил выявить две тенденции. Первая тенденция связана с тем, что малые и средние проекты в этой партии проектов ГЧП составляют большинство, имеют низкие пороги для участия, что привлекает больше социального капитала. Вторая тенденция обусловлена тем, что крупные проекты сконцентрированы в транспортном секторе, поскольку такие проекты требуют огромных инвестиций, а примененные модели ГЧП в транспортном секторе доведено до уровня полного развития.

Третья партия демонстрационных проектов охватывает 18 секторов китайской экономики. Большая часть проектов (70%) осуществляется в секторах коммунального строительства (43%), транспорта (12%), экологического строительства и охраны окру-

жающей среды (9%) и комплексного развития городов (6%). Проекты в секторах транспорта (43%), коммунальной техники (27%) и комплексного развития городов (10%), а также экологического строительства и защиты окружающей среды (7%) занимают лидирующие позиции по инвестициям, суммарно достигая 87% всех инвестиций. С точки зрения, как количества проектов, так и масштабов инвестиций проекты в этих 4-х основных секторах составили более 2/3, что указывает на высокий коэффициент концентрации инвестиций в этих секторах.

Третья партия демонстрационных проектов ГЧП включала в себя 34 региона, в т.ч. 22 провинции, четыре автономных района, три города центрального подчинения, четыре города субпровинциального значения и Синьцзянский производственно-строительный корпус (СПСК). Проекты ГЧП, как правило, концентрируются в определенных регионах. Общее количество проектов в провинциях в центральном и западном Китае больше, чем в восточном Китае. Это указывает на то, что провинции центрального и западного Китая склонны к принятию модели ГЧП для смягчения финансового давления из-за их более слабой финансовой устойчивости по сравнению с восточными регионами. Центральные и западные провинции могут достичь желаемых результатов с течением времени и обеспечения более качественных общественных услуг. С точки зрения инвестиционной шкалы в Топ-5 ведущих провинций относят Хэбэй, Юньнань, Аньхой, Гуйчжоу и Шаньдун. На них в совокупности приходится 44,4% всех инвестиций. Объем инвестиций в провинциях в центральном и западном Китае намного выше, чем в восточных провинциях.

Стоимость 14220 действующих проектов ГЧП, по информации национальной базы данных, управляемой Министерством финансов КНР, к концу сентября 2017 г. составила 17,8 трлн юаней (2,69 трлн долл.).

Применение ГЧП стало одной из важнейших целей политики Китая в области развития инфраструктуры и системы предоставления услуг. Однако, с самого начала возникли проблемы. Такого рода сотрудничество между государством и частным сектором является относительно новым явлением для Китая, в т.ч. для потребителей услуг и пользователей инфраструктуры. Сказывается отсутствие должного опыта в коммерческих, технических, правовых и политических аспектах реализации проектов ГЧП. Так, даже иностранные инвесторы, сотрудничая с госорганами Китая и имея собственный опыт в сфере ГЧП, не всегда могут разобраться во всех тонкостях законодательства и практики реализации ГЧП, поскольку Китай открыл свой рынок недавно, сделав акцент на привлечение инвестиций частного сектора, а не на создание благоприятной атмосферы для конкуренции.

Одной из целей ГЧП является достижение приемлемого уровня качества услуг по доступной цене в результате конкуренции, тогда как китайские органы государственной власти рассматривают ГЧП лишь как способ передачи части государственных услуг или обеспечения инфраструктуры частному сектору без расчета на долгосрочное сотрудничество. ГЧП до сих пор рассматривается в Китае как дополнительный способ финансирования проектов, а не перспективный механизм взаимодействия между государством и частными организациями. В результате возникла ситуация, когда цены на пользование объектами и услугами оказались завышенными. Это было обусловлено тем, что стоимость оказания услуг частным сектором и размеры инвестиций оказались неоправданно высокими.

Изначально концепция ГЧП применялась в Китае в условиях чуждой ей системы экономических отношений. Тем более, в КНР до сих пор не существует профильного, специализированного, комплексного закона о ГЧП. В целях преодоления этой проблемы

издаются многочисленные правила и руководящие принципы осуществления ГЧП.

В связи с имеющимися проблемами в области ГЧП в Китае понимают, что существующая система контроля и государственной политики нуждается в реформировании. Так, одной из проблем является недостаточность размеров инвестирования в обеспечение инфраструктуры и предоставление услуг из-за крайне высоких темпов урбанизации. Наблюдается ограниченность источников финансирования со стороны частного сектора, а также неэффективное использование капиталов в целом.

В ноябре 2017 г. Китай обнаружил руководящие принципы для привлечения большего объема частного капитала в проекты в формате ГЧП. Правительство заявило о намерении усилить финансовую поддержку проектов ГЧП за счет привлечения частного капитала такими мерами, как инвестиционные субсидии, отмечается в сообщении Национальной комиссии по развитию и реформам КНР. Китай стремится привлечь частный капитал в проекты, реализуемые под контролем правительства, чтобы облегчить долговое бремя местных органов власти, и обещает поддерживать ГЧП.

Между тем обеспокоенность по поводу справедливого доступа и низкой доходности сдерживает инвесторов из частного сектора. Государственные предприятия, кото-

рые технически квалифицируются как «частный» компонент проектов ГЧП, вытеснили частных инвесторов, что усложняет задачу правительства по сокращению долговой нагрузки на государственный сектор.

В руководящих принципах указывается, что мнения частных инвесторов должны учитываться при разработке политики в области ГЧП и что те, кто контролируют проекты, должны позволить частным инвесторам избегать ответственности за сложную работу на ранней стадии.

Согласно новой директиве Национальной комиссии по развитию и реформам Китая должен постоянно открываться инфраструктурный сектор для частного капитала и не ограничивать участие частного капитала в проектах ГЧП в любых формах. Национальная комиссия отметила также необходимость развития больше каналов для финансирования проектов, включая секьюритизацию и облигации, а финансируемые государством фонды должны инвестировать в проекты, которые включают частный капитал. Власти могут также рассмотреть вопрос о полной или частичной передаче акций проектов ГЧП частным компаниям, чтобы стимулировать участие частных инвесторов. Китай намерен предотвращать незаконное финансирование через проекты ГЧП и бороться с рисками скрытого долга для местных органов власти.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Закон Республики Казахстан от 31 октября 2015 г. «О государственно-частном партнерстве».
2. Указ Президента Республики Казахстан от 14 января 2016 г. №172 «О перечне объектов, не подлежащих передаче для реализации государственно-частного партнерства» (утратил силу с 16.11.2017).
3. В Китае создан фонд в 180 млрд юаней для финансирования проектов ГЧП // ИА «Синьхуа». – 2015. – 1 октября.
4. Как реализуются проекты ГЧП в Китайской Народной Республике? Postedon 7 Nov, 2015.

**Аңдатпа**

Қазақстанның әлеуметтік-экономикалық дамуының қазіргі кезеңінде экономиканың түрлі салаларында және барлық өңірлерде мемлекеттік-жеке меншік серіктестікті (МЖС) құруға және дамытуға көп көңіл бөлінеді. Әр елде шешіліп жатқан әлеуметтік маңызды проблемаларды, мемлекеттік экономикалық саясаттың мақсаттары мен міндеттерін, сондай-ақ ұлттық экономиканы дамытудың басым бағыттарын ескере отырып, МЖС практикалық іске асырудың өзіндік ерекшеліктері бар. Қазақстан мен Қытай арасындағы сауда-экономикалық ынтымақтастықты кеңейту, «Бір белдеу, бір жол» кең ауқымды қытайлық бастаманы ілгерілету, Азиялық инфрақұрылымдық инвестициялар банкі сияқты жаңа халықаралық қаржы институтының пайда болуы Қытайдағы МЖС теориясын, практикасын мен ерекшеліктерін зерттеуге логикалық қызығушылық тудырады. Сонымен қатар, Қытайдағы мемлекет пен бизнестің өзара әрекеті қытайлық сипаттамалары бар социализмді құру аясында жүзеге асырылады. Бұл ғылыми-практикалық қызығушылық «Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік туралы» Қазақстан Республикасының Заңының қабылдануымен және іске асырылуымен басталды. Қытайдағы МЖС тәжірибесінен Қазақстан үшін маңызды сабақ алуға болады. Мемлекеттің қолдауымен отандық жеке бизнес бұл жобаларды мұқият зерттеп, назарға алуы керек, өйткені олар өздерінің жеке инвестициялық жобаларымен қытайдың үлкен нарығына шығады.

**Annotation**

At the present stage of socio-economic development of Kazakhstan, much attention is paid to establishing and developing public-private partnerships (PPPs) in various sectors of the economy and in all regions. Each country has its own specifics of the practical implementation of PPPs, taking into account the socially significant problems that are being addressed, the goals and objectives of the state's economic policy, and priority areas for the development of the national economy. The expansion of trade and economic cooperation between Kazakhstan and China, the promotion of the large-scale Chinese initiative «One Belt, One Way», the emergence of such a new international financial institution as the Asian Bank for Infrastructure Investments, cause a logical interest in studying the theory, practice and characteristics of PPP development in China. Moreover, the interaction of the state and business in China is carried out in the framework of building socialism with Chinese characteristics. This scientific and practical interest increased with the adoption and beginning of the implementation of the Law of the Republic of Kazakhstan «On Public-Private Partnership». From the experience gained in PPPs in China, important lessons can be learned for Kazakhstan. With the support of the state, domestic private business should carefully study and take these lessons into account as they enter the huge Chinese market with their own investment projects.





UDC 658.027.45:656.13

SCSTI 73.31.17

*D. Kopeva, PhD, professor*

*University of National and World Economy*

*L.K. Mukhambetova, c.e.s., Senior lecturer*

*Zh.E. Nurgaliyeva, c.e.s., Senior lecturer*

*KazUEFIT*

### THE ROLE OF ECONOMIC SECURITY IN THE TRAFFIC SYSTEM

*Motorization is an important part of the progress of society. The role of road transport in the modern world cannot be overestimated, it is of great importance to meet not only economic but also the social needs of the population. Without motor vehicles, the work of industrial enterprises, agricultural production, trade, medical, domestic and other types of public services are impossible. Without them, transportation, recreation and communication of people would be unthinkable. In Kazakhstan, which has vast territories, the development of road transport contributes to the elimination of socio-economic and cultural differences between different regions, between urban and rural populations. Modern society is inextricably linked with the level of development of transport, because it is he who allows to bring together settlements, moves people and goods, thereby creating and maintaining a certain level of comfort. However, like almost any achievement of modern civilization, transport carries some threats. The main threat posed by road transport is road accidents and their consequences.*

**JEL R41, L91**

**Keyworlds:** *road traffic, transport development, road safety, traffic accidents.*

**Кілт сөздер:** *жол қозғалысы, көлікті дамыту, жол қауіпсіздігі, жол-көлік оқиғалары.*

**Ключевые слова:** *дорожное движение, развитие транспорта, безопасность дорожного движения, дорожно-транспортные происшествия.*

Road traffic is a complex dynamic system of interaction between traffic and pedestrian flows. The complexity of managing such a system is the need to ensure the non-conflict existence of all road users in a limited space.

It is well known that the latter are characterized by an increase in the fleet of vehicles, the volume of freight and passenger traffic by road. Due to the unprecedented growth of the car fleet in the country and at the same time a serious lag in the development of the corresponding road infrastructure, the task of ensuring road safety comes to the fore. In this regard, there is a need to con-

sider such concepts as «road traffic» and «road safety».

It should be noted that the first studies of the problems of road safety appeared in the 70s-80s of the last century. But mostly they were devoted to technical aspects, since the processes of automobilization and road construction developed at a rapid pace in the country. In the 1990s, road traffic was also considered from a sociotechnical point of view. From this point of view, road traffic can be represented as a process of moving vehicles along roads; however, the actions - of its participants are governed by special rules.

This approach is reflected in the domestic legal system and, above all, in the Rules of the road.

However, in the domestic and foreign literature there is a study of the problems of road safety in the economic, social, environmental and psychological aspects. It seems that the listed approaches only together can form an objective understanding of the essence of road safety.

In modern conditions, road traffic is one of the main elements of the organization of any social space. As a social institution, it meets one of the important needs of society in the spatial mobility of people and goods. Road traffic follows the rules of the road, which include not only a set of laws, but also informal rules developed over time. Organized traffic has a well-developed system of priorities for travel, marking and a system of signs, means of controlling flows at intersections. It follows that the concept of «road traffic» can be defined as follows: road traffic is a combination of social relations arising in the process of moving people and goods with or without means of transport within roads.

The concept of «road safety» is closely related to the term «road traffic». In some literary sources, road safety is considered as a set of measures ensuring the safety of all road users. Other authors by road safety imply the state of the road, reflecting the degree of protection of its participants from road accidents and their consequences. At the legislative level, road safety is interpreted as the degree of protection of participants from road traffic accidents (RTA) and their consequences. Consequently, if in one case the emphasis is on the organizational aspect, in the other – on the state, in the third – on the level of protection of road users. In addition, there is the point of view of lawyers who by road safety understand a set of measures aimed at implementing the rules governing the procedure for the emergence, development and protection of the social relations that form it.

In our opinion, the definition we offer can combine existing interpretations: road safety is defined as a specific state of public relations ordered as a result of rule-making in order to eli-

minate threats to road users, ensure the degree and quality of their protection from traffic accidents, as well as from negative the consequences of the operation of vehicles when moving people and goods.

Research results show that road safety is affected by two groups of factors – objective and subjective.

Objective factors of road safety include:

– the state of the road transport infrastructure, for example, the length of roads; condition of the road network, parking spaces; road surface quality; markup, light;

– the condition of the vehicles themselves, in particular, the level of wear, the level of passive safety.

Subjective factors of road safety include:

1) the level of transport and professional culture of drivers, for example, compliance with the regulations, discipline; alcohol use while driving;

2) the level of culture of pedestrians, for example, crossing the street in the wrong place;

3) the experience and skill of drivers (driving experience);

4) the professionalism of the traffic police officers (DPS);

5) the level of knowledge of the rules of the road among all road users;

6) psychological qualities, for example, responsiveness, attention.

According to experts, the most significant factors determining the level of road safety are subjective factors associated with a low level of transport culture among both drivers and pedestrians. And only after them are the objective factors associated with the road infrastructure; poor quality pavement, poor road cleaning in winter; shortage of highways and interchanges, which certainly affects the growth of accidents on the roads.

The rapid growth in the number of cars in the car fleet in recent years, as well as the massive inclusion in the traffic of new drivers and carriers, has led to a significant change in traffic conditions, which, in turn, had a negative impact on the accident rate.

Usually a traffic accident is classified as an

event that occurs during the process of driving on the road of any vehicle or with its participation, resulting in the death or injury of people, damage to vehicles, structures, or any material damage to property. In our opinion, the wording about the infliction of any material damage requires specification, since it unreasonably expands the boundaries of the concept under consideration.

Varieties of damage in an accident are: death, injuries (wound), death due to injuries, property damage. As a result of accidents every year 1.2 million people die in the world, 20-50 million people are injured and become disabled. In general, this represents more than 2.1% of all deaths

in the world and can be compared with the number of deaths caused by such major killers of humanity as malaria and tuberculosis. Annual global costs associated with accidents are estimated at \$ 518 billion. And more than 40% of deaths as a result of accidents occur among people under the age of 25 years. Road traffic injuries are the second cause of death among children and young people aged 5 to 25 years.

In accordance with Figure 1, all road accidents can be divided into nine types: hitting a standing vehicle, an obstacle, a horse-drawn carriage, a pedestrian, a cyclist, a collision, a rollover, a passenger's fall, and other accidents.

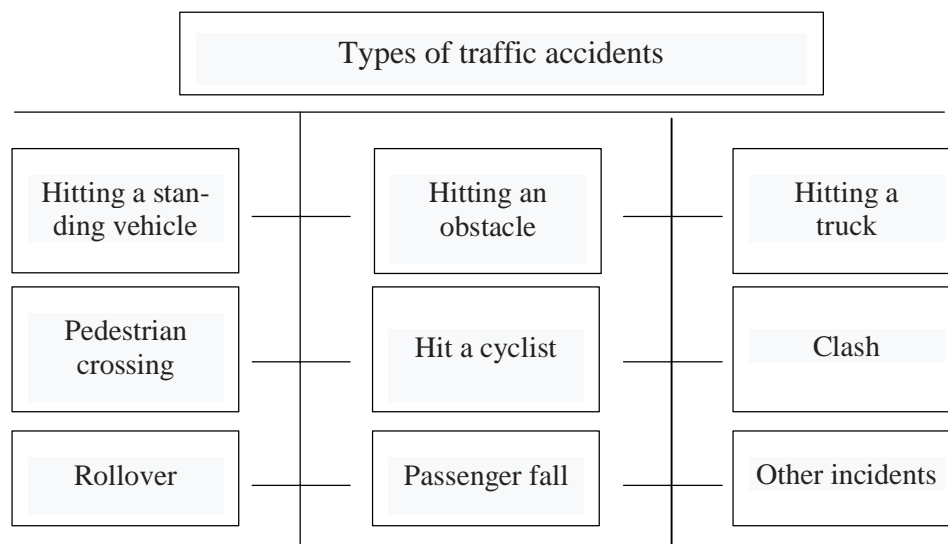


Figure 1. **Classification of road accidents**

The most common causes of accidents over the years remain:

- undisciplined drivers and pedestrians;
- driving a vehicle under the influence of alcohol or drugs;
- insufficient qualification of drivers;
- A gross violation of the rules of the road;
- bad road conditions;
- unsatisfactory condition of streets and roads;
- technical failure of the vehicle.

However, road accidents can be grouped and on other grounds:

- 1) by consequences: fatal accidents with injured people, only with material damage;
- 2) by the participants of the incident. This may be, for example, mass passenger transport, cars, trucks, road trains, pedestrians, animals, motorcycles;
- 3) by the place of occurrence, i.e. in cities, populated areas, outside populated areas, at intersections, platforms, on spans, in a zone of a stop of public transport, descent or ascent on a road;
- 4) by time (hours of the day, days of the week, months);

5) for established reasons. These may be accidents associated with a personal factor, i.e. caused by the state and behavior of people; Accidents due to objective factors, i.e. caused by the condition of vehicles, roads, visibility conditions, lighting, weather conditions;

6) for perpetrators who are established when identifying the main causes of accidents;

7) by severity of consequences. All accidents fall into the following categories: with material damage that caused minor injuries, moderate bodily injuries, serious bodily injuries, death of the injured and severe consequences (this includes all accidents that resulted in more than three people killed or more than fourteen injured).

In connection with a significant increase in traffic flow on the roads, the importance of discipline drivers increases. It should be noted that in literary sources the word «discipline» is interpreted differently. Different terms are used here: transport discipline, road discipline, road discipline, road transport discipline. Obviously, a disciplined driver is the driver who knows and observes the rules of the road.

Traffic Laws are the main document that describes the conditions of safe movement for all its participants and regulates every action that takes place on the road.

According to experts, the observance of the Rules of the road by 90% guarantees road safety. The remaining 10% are attributed to force majeure. For example, if we are talking about a sudden illness or natural disaster.

Often, due to neglect or because of ignorance, not adhering to the «Rules of the Road», dangerous situations arise on the roads. For example, some drivers deliberately cross the line of the «road» law. This is especially common among young and inexperienced drivers who, because of the small driving experience, do not think about the consequences of their actions.

Quite often, the driver is confronted with the absence of a clear scheme of actions, when, nevertheless, it is necessary to take the only correct and optimal solution necessary to prevent an accident. Typically, this situation is characterized

by severe time constraints in unusual psycho-physiological conditions.

Consequently, the problem of compliance with road discipline remains significant in all regions of the country. It is no secret that the complication of the situation is especially characteristic of large cities, where a large accumulation of transport is created. This factor affects not only the increase in the number of accidents, but also the occurrence of traffic jams that impede movement. As a result, drivers driving their cars try to get out of this captivity in various ways, forgetting about the rules of the road and discipline on the road.

Traffic safety on the roads primarily depends on the trouble-free operation of all links of the «driver-car-road-Wednesday» complex. On the one hand, the reliability of this complex should be ensured by the technical reliability of the vehicle and the technical perfection of the road. On the other hand, a large role is played by the reliability of the driver's actions in various traffic situations.

In this case, there is a need to consider the term «driver reliability», which refers to his ability to correctly and timely assess the situation and choose the optimal driving mode. The reliability of the driver as an operator of the «driver-vehicle-road-environment» system depends on the size of the information load, changes during the day from increasing fatigue, as well as under the influence of road conditions and conditions.

According to E. M Lobanov, the highest reliability of the driver of the vehicle corresponds to the optimal level of information load. Otherwise, the driver compensates the low information load on motorways with low traffic intensity with high speed. The danger is that the driver begins to perceive high speed as normal. Therefore, he automatically sets the rhythm of the work corresponding to the normal speed.

There are three main groups of factors that determine the reliability of the driver:

1. Individual characteristics. The individual characteristics of the driver are determined by the general state of health, the state of the nervous system, the dynamics of the nervous processes and other psychological characteristics. After all, as

you know, there is a category of people who are characterized by psychological incompatibility with the driver's profession. People who are pre-disposed to commit an accident can be identified using special methods of psychophysiological examination. As an example, in Austria, 4282 psychophysiological examinations were conducted on the suitability of drivers for driving. As a result, it was found that 78.5% of drivers are fully suitable for driving, and 8.1% of drivers are completely unsuitable.

2. Experience and level of driver training. Some authors try to replace the term «reliability» in relation to a person with the term «training». It seems that this is not the same thing, although, of course, the reliability of the driver depends on the level of training and experience. There are cases when the driver quickly and successfully masters the necessary knowledge and skills, but loses the ability to apply them in real-life situations or makes

mistakes that cannot be explained by insufficient training. Such errors are the result of loss of self-control or emotional instability, as well as fatigue, which reduces the physiological indicators and the reliability of the driver.

3. Road conditions and conditions. Road conditions carry the driver all the information that determines his emotional state and which he is guided by when choosing a driving mode. There is a direct connection between the change in driver reliability and his emotional intensity. Thus, the negative emotions that occur in drivers reduce the sustainability of attention, which, in turn, causes a decrease in visual acuity, increases the duration of the reaction, reduces the volume and speed of the processed information.

A significant role in ensuring the reliability of the driver's actions is played by his ability to receive and process information. The quality of learning information mainly depends on its quantity.

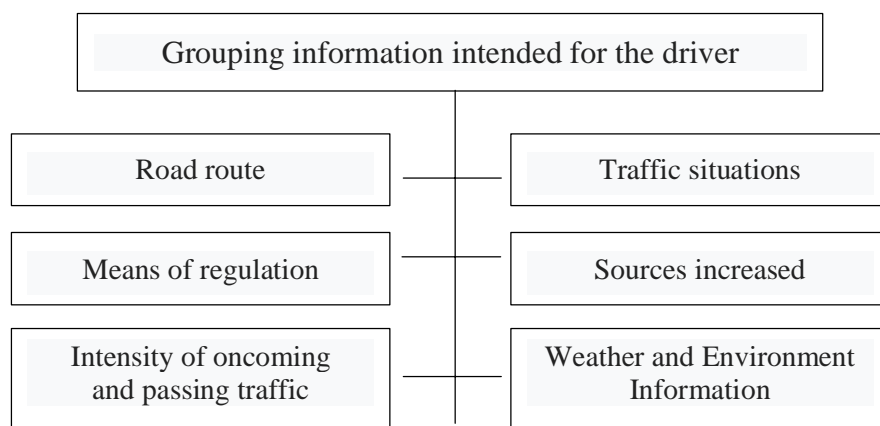


Figure 2. **Grouping information intended for the driver**

In accordance with Figure 2, the entire amount of information received by the driver can be divided into groups. Moreover, each group characterizes one of the elements of the «driver-car-road-Wednesday» complex:

- road route;
- road traffic situations;
- means of traffic control;
- sources of increased danger. For example, pedestrians; side obstacles, constraining the size of the passage; animals;

- the intensity of oncoming and passing traffic;
- information on weather conditions and surrounding space.

The value of information of each of these groups is determined by the influence on the mode and safety of movement, which can have an element of this group. Depending on this, and determined the emotional tension of the driver.

An integral part of the tasks of ensuring personal security, solving demographic, social and economic problems is ensuring road safety.

Ensuring road safety is an activity that is aimed at preventing the causes of accidents, reducing the severity of their consequences.

Road safety fundamentals provide for various road safety activities. Thus, according to the degree of impact on traffic safety and the prevention of accidents, these measures are divided into active and passive measures.

Active measures to ensure traffic safety include:

- competent design and location of all objects of the road network;
- study and timely prevent the influence of road constructions on the probability of an accident;
- continuous improvement of the organization of the traffic itself, the Rules of the road as the main regulatory document;
- continuous monitoring of compliance with the rules of the road by all its participants;
- regular monitoring of the technical condition of vehicles and equipment, which is responsible for the organization of traffic (traffic signs, traffic lights).

Passive measures to ensure traffic safety include:

- 1) the improvement of equipment to ensure the safety of vehicles. For example, constructive strengthening of body rigidity, arrangement of salons by means of active-passive safety (belts, airbags);
- 2) design and improvement of devices in the road system to ensure the safety of pedestrians.

### **Conclusions and findings**

In ensuring the safety of vehicles in modern conditions, the following, the most acute, problems can be identified:

- 1) an increase in the number of motor vehicles, an increase in freight and passenger traffic.

This problem is due to the continuous increase in population mobility. As a result of the annual growth in the number of motor vehicles, a significant increase in the volume of freight and passenger traffic, traffic intensity on motor roads has increased dramatically, inevitably leading to an increase in the number of accidents. Obviously, as a result of road accidents, significant socio-

economic damage is caused to society. For example, according to UNESCO, as a result of accidents all over the world, up to 350 thousand people are killed, about 10 million people temporarily lose their ability to work or remain disabled. Moreover, these statistics do not include family members of victims. At the same time, mainly the able-bodied male part of the population, destined to create and improve the welfare of society, dies and is injured in road accidents;

- 2) the increase in traffic intensity is not proportionately high compared with the pace of reconstruction of the existing road network and its expansion.

This is largely due to a number of objective socio-economic factors. Every year, the disproportion between the pace of development and the reconstruction of the road-street network, the technical means used for traffic management and the increasing traffic intensity and the speed characteristics of motor vehicles increases. With an intensive increase in the car park, the throughput of streets and roads remains almost unchanged. As the main streets and highways are overloaded, there are occasional delays in the movement of vehicles. Moreover, the concept of «traffic jams» on the roads already concerns not only the rush hour;

- 3) the lack of a proper level of discipline of road users.

The situation on the road complicates the reduction of discipline road users. In connection with the social processes taking place in society, overt neglect of the rules of the road are becoming the norm of behavior for many drivers and pedestrians;

- 4) poor quality training in driving schools.

The most important direction in the prevention of accidents is the high-quality training of drivers, the timely improvement of their skills. The development of automobilization in the country is accompanied by an increase in the share of drivers with little experience and insufficient driving experience. Driving skills in driving are directly related to the quality of their training. One of the reasons is the imperfect teaching methodology or the incompetence of instructors-instructors. Dri-

ving school, as a rule, does not create teaching methods; it only determines and controls the total number of driving hours. The instructor conducts classes in their own discretion, independently evaluates the quality of the student's skills, their order and sequence. However, quite often the pedagogical training, education and technical literacy of instructors leave much to be desired. As a rule, teachers of driving schools do not have pedagogical education, they are not familiar with the basics of psychology and pedagogy. However, the prescribed method of driving instruction is largely outdated. It does not even allow a highly qualified instructor to teach a driving school to safe driving on the roads of all students. In particular, the method does not take into account the individual characteristics of students, offering everyone the same driving course in terms of hours.

In addition, the level of organization of the educational process remains low in driving schools; there is evidence of a reduction in training programs; standards and regulations of educational institutions are violated; the necessary mate-

rial and technical base is missing; approved training routes are violated. In order to maximize profits, educational organizations increase the number of students while maintaining the same full-time teaching staff and the lack of training vehicles;

5) unsatisfactory security of passenger traffic.

The study of the causes and conditions of the accident indicates an unsatisfactory security of passenger traffic. As you know, there are frequent accidents involving route vehicles. Among the main causes of accidents are unauthorized re-equipment of vehicles by carriers, a simplified procedure for licensing passenger traffic, a low level of driver training, and the absence of an effective mechanism for monitoring compliance with driver's work and rest schedules;

6) the lack of control services provided by auto services.

The quality of autoservice services has a serious impact on road safety. The lack of control in this area leads to a number of negative phenomena: the poor quality of car service, the use of counterfeit materials and spare parts.

#### REFERENCES

1. Shakhrimanyan I. K. Road safety. – M., 1979.
2. Zhulev V.I. Prevention of road accidents. – M., 1989.
3. Ambartsumian V.V. Problems of road safety: dis. ... dr. techn. sciences. – Yerevan, 1980.
4. Mayorov V.I. Administrative and legal problems of traffic safety management: dissertation ... doctor of jurid. sciences: 12.00.02. – Ekaterinburg, 1997.
5. Rossinsky B.V. Organizational and managerial problems of the functioning of the state system for ensuring road safety. – M.: SEC GAI of the Ministry of Internal Affairs of the RF, 1993.
6. Maiorov V.I. The content of the concept of «road safety»: theoretical foundations // SUSU Bulletin. – 2012. – №7
7. Chirkov E.N., Polushkin M. Yu. Factors affecting road safety // Problems of law enforcement. – 2014. – №2.
8. Ryzhkina E.S., Pirozhkov R.V. Analysis of the causes of road accidents involving young drivers // Engineering Bulletin of the Don. – 2015. – №3.
9. Martynyuk S.N. Problems of classification and analysis of road accidents // Society: politics, economics, law. – 2016. – №2.
10. Marchenko A.V. Discipline on the road as the main aspect of road safety // Lawyer. – 2015.
11. Vasilenko V.A. Psychological features of the driver as a factor in road safety // Young Scientist. – 2018. – №2.
12. Lobanov E.M. Road design and traffic management, taking into account the driver's psychophysiology. 2nd ed. and pererabat. – Moscow: Transport, 2010.

13. Shatunova O.V., Iskandarova G.K. Driver reliability as a factor in road safety // Transport Business of Russia. – 2016. – №3.

14. Zatolokin A.A. Some issues of improving services in the field of road safety // Society and Law. – 2018. – №1.

#### Аңдатпа

Автомобилизация қоғам прогресінің маңызды құрамдас бөлігі болып табылады. Қазіргі заманғы әлемдегі автомобиль көлігінің рөлін асыра бағалау қиын. Автомотокөлік құралдарынсыз өнеркәсіп кәсіпорындарының жұмысы, ауыл шаруашылығы өндірісі, сауда, медициналық, тұрмыстық және халыққа қызмет көрсетудің өзге де түрлері, адамдардың демалысы мен қарым-қатынасы мүмкін болмас еді. Кең аумақтарға ие Қазақстанда автомобиль көлігін дамыту әр түрлі аймақтар арасындағы, қала және ауыл халқы арасындағы әлеуметтік-экономикалық, мәдени айырмашылықтарды жоюға да ықпал етеді. Қазіргі қоғам көліктің даму деңгейімен тығыз байланысты, өйткені ол елді мекендерді жақындастыруға, адамдар мен тауарларды жылжытуға мүмкіндік береді. Алайда, қазіргі заманғы өркениеттің кез келген жетістігі сияқты, көлік кейбір қауіп-қатерлерге алып келеді, оның ішінде ең бастысы – бұл жол-көлік оқиғалары мен олардың салдары.

#### Аннотация

Автомобилизация является важной составной частью прогресса общества. Роль автомобильного транспорта в современном мире трудно переоценить. Без автотранспортных средств невозможны работа промышленных предприятий, сельскохозяйственное производство, торговля, медицинское, бытовое и иные виды обслуживания населения, а также перевозки и отдых людей. В Казахстане, обладающем обширными территориями, развитие автомобильного транспорта способствует и устранению социально-экономических, культурных различий между разными регионами, между городским и сельским населением. Современное общество неразрывно связано с уровнем развития транспорта, ведь именно он позволяет сближать населенные пункты, перемещает людей и товары, тем самым создавая и поддерживая определенный уровень комфорта. Однако, как и практически любое достижение современной цивилизации, транспорт несет в себе некоторые угрозы, главная из которых – это дорожно-транспортные происшествия и их последствия.



ӘОЖ 656.2(574.4)

ҒТАМР 82.01.11

*М.У. Уажанов, PhD, аға оқытушы*

*Г.К. Амирова, магистр, аға оқытушы*

ҚазЭҚХСУ

#### ЕЛ ЭКОНОМИКАСЫН ЖАҢА ДАМУ ТРАЕКТОРИЯСЫНА КӨШІРУДЕ ЦИФРЛЫҚ ТЕХНОЛОГИЯЛАРДЫ ҚОЛДАНУ ТИІМДІЛІГІ

*Ел экономикасының даму қарқынын жеделдету және цифрлық технологияларды пайдалану есебінен халықтың өмір сүру сапасын жақсарту, сондай-ақ ұзақ мерзімді перспективада Қазақстанның экономикасын болашақтың цифрлық экономикасын құруды қамта-*



масыз ететін түбегейлі жаңа даму траекториясына көшіруге жағдай жасау. Болашақтағы дамудың алғышарттарының бірі ақпараттық технологияларды қолдану және енгізу арқылы экономиканы жаңа «цифрлық құрылысқа» көшіру. Өз кезегінде, біз жаңа цифрлы әлем кеңістігіне ене отырып, мемлекет, бизнес және қоғамның жаңа технологиялық құрылысқа көшуге дайындығын айқындауымыз қажет.

Цифрлық технология XXI ғ. жаһандық экономикалық өсімнің жетекші факторына айналды. Ақпараттар көлемінің қарқынды өсуі әлемдік нарық пен бизнесті ынталандырып, ғылым, білім, денсаулық сақтау, мемлекеттік басқару салаларының ішкі және сыртқы ортасының түбегейлі өзгеруіне ықпал етуде. Цифрлық технологияларды қолдану кәсіпорындардың жаһандық бәсекелестік жағдайында қызметін дамытуы үшін аса қажеттілігін және өзектілігін көрсету.

#### JEL O32

**Кілт сөздер:** цифрлық технология, инновациялар, логистика, менеджмент.

**Ключевые слова:** цифровая технология, инновации, логистика, менеджмент.

**Keywords:** digital technology, innovation, logistics, management.

Цифрлық технологияларды пайдалану ел экономикасын болашақтың цифрлық экономикасын құруды қамтамасыз ететін түбегейлі жаңа даму траекториясына көшіруге жағдай жасау болып табылады. Осы мақсатқа қол жеткізу дамудың екі бағыты бойынша жүруді білдіреді: «Қазіргі экономиканы цифрландыру» – нақты сектордағы нақты жобалардан тұратын прагматикалық бастауды қамтамасыз ету, экономиканың қазіргі салаларын, мемлекеттік құрылымдарды цифрландыру және оларды технологиялық қайта жабдықтау жобаларын іске қосу және цифрлық инфрақұрылымды дамыту. «Болашақтың цифрлық индустриясын құру» – адами капиталды дамыту деңгейін көтеру, инновациялық даму институттарын құру және жалпы алғанда, цифрлық экожүйені қарқынды дамыту есебінен ұзақ мерзімді орнықтылықты қамтамасыз ету, елдің цифрлық трансформациялауды іске қосу. 2018-2022 жж. кезеңінде іске асырылатын «Цифрлық Қазақстан» бағдарламасы еліміздің флагмандық салаларын технологиялық жаңғыртуға қосымша серпін беруді қамтамасыз етеді және еңбек өнімділігінің ауқымды және ұзақ мерзімді өсуіне жағдай жасайды делінген. Бағдарламаны іске асырудың бес негізгі бағыты:

1. «Экономика салаларын цифрландыру» – еңбек өнімділігін арттыруға және капиталдандырудың өсуіне алып келетін озық технологиялар мен мүмкіндіктерді пайдалана отырып, Қазақстан Республикасы экономикасының дәстүрлі салаларын түрлендіру бағыты. Сомалар тиісті қаржы жылына арналған бюджетке сәйкес жаңартылады.

2. «Цифрлық мемлекетке көшу» – қажеттіліктерін күні бұрын біліп халық пен бизнеске қызмет көрсету инфрақұрылымы ретінде мемлекеттің функцияларын түрлендіру бағыты.

3. «Цифрлық Жібек жолын іске асыру» – ішкі контур үшін де, Қазақстан Республикасының транзиттік әлеуетін іске асыру үшін деректерді берудің, сақтаудың және өндеудің жылдамдығы жоғары және қорғалған инфрақұрылымын дамыту бағыты.

4. «Адами капиталды дамыту» – жаңа жағдайға – білім экономикасына көшуді қамтамасыз ету үшін креативті қоғам деп аталатынды құруды қамтитын түрлендіру бағыты.

5. «Инновациялық экожүйені құру» – бизнес, ғылыми сала және мемлекет арасындағы орнықты көлденең байланыстармен технологиялық кәсіпкерлік пен инновацияны дамыту үшін жағдай жасау бағыты.

Мемлекет инновацияларды өндіріске шығаруға, бейімдеуге және енгізуге қабілетті экожүйе катализаторы ретінде әрекет етеді. Көрсетілген бес бағыттың шеңберінде 17 баптама мен 100-ден астам ісшара қалыптастырылған, оларды іске асырудан түсетін қайтарылымды алдағы жылдардың ішінде айқын көруге болады, сондай-ақ болашақ экономикасының жаңа саласы ретінде цифрлық секторды қалыптастыруға негіз болатын ішаралардың негізгі нәтижесін келесі онжылдықтан байқауға болады [1].

Бағдарламаны іске асырудың бес негізгі бағытының бірі «Цифрлық Жібек жолын іске асыру». Жаһандық қаржы-экономикалық қалтарыс, заманауи технологияның мүмкіндігі мемлекетаралық қарым-қатынастың тың тұрпатын қалыптастыруда. Технологиялық трендтер қоғамның экономикалық, әлеуметтік-мәдени даму сипатын өзгертеді. Бұл құбылыс – бүгінде жиі айтылатын Төртінші өнеркәсіптік революцияның алғышарты. Дүниежүзілік экономикалық форумның құрушысы К. Шваб: «Төртінші өнеркәсіптік революция жаңа ғасырда басталды және ол цифрлық сипатта жүзеге асады. Басты ерекшелігі – жасанды интеллект және оқытушы машиналар» деген еді. [2].

Еуразиялық кеңістіктегі бірқатар мемлекеттер де цифрлық экономиканы ұлттық даму стратегиясы шеңберінде қарастырады. Мысал ретінде Қырғыстандағы «Таза коом»,

Беларусь Республикасындағы «Цифрлық экономика және ақпараттық қоғамды дамыту», Түркияның «Стратегия-2023», БАӘ «Цифрлық Жібек жолы», Ресейдегі «Цифрлық экономика», Қазақстандағы «Цифрлық Қазақстан» бағдарламасын айтамыз. Соның ішінде ҚР мен ҚХР қарым-қатынасын цифрландыру оны ашық, жедел және тиімді дамытуға мүмкіндік береді. Ұлы Жібек жолымен ежелден тауарлар, қызметтер және идеялар Еуразияның бойымен тамырдай таралған. Технологиялық түлеу дәуірінде Жібек жолы жаңғырып, үкіметтердің даму стратегиясы, «ақылды қалалардың» ынтымақтастығы және трансшекаралық сауда арқылы жаңаша түрге енді. «Бір белдеу – бір жол» – ежелгі сауда-экономикалық және мәдени ынтымақтастықты жаңғырту инициативасы. Масштабты бағдарлама «Жібек жолының экономикалық белдеуі» және «XXI ғ. Теңіз Жібек жолы» бағыттарынан тұрады. Инициативаның 5 жылдық даму кезеңінде «Әуедегі Жібек жолы» мен «Мұзды мұхиттағы Жібек жолының» да өзектілігі артып келеді. Құрлық пен теңіздегі, тіпті әуедегі байланысқа белсене кіріскен Қытай мемлекеті «Цифрлық Жібек жолын» орнатуға ерекше көңіл бөледі. «Бір белдеу – бір жол» бойында оған лайықты инфрақұрылым қалыптасып келеді. Төмендегі кестеде Қазақстан Республикасы сыртқы саудасының негізгі көрсеткіштері бейнеленген.

Кесте

**Қазақстан Республикасы сыртқы саудасының негізгі көрсеткіштері\***

мың АҚШ доллары

2018 ж. қаңтар-наурыз айлары						
Аумақтың атауы	Тауар айналымы		Экспорт		Импорт	
	барлығы	жалпы көлеміндегі елдің үлес салмағы, %	барлығы	жалпы көлеміндегі елдің үлес салмағы, %	барлығы	жалпы көлеміндегі елдің үлес салмағы, %
1	2	3	4	5	6	7
Соның ішінде барлығы:	21 026 434,0	100,0	13 779 226,5	100,0	7 247 207,5	100,0
ЕЭО елдері	4 185 741,3	19,9	1 328 143,5	9,6	2 857 597,8	39,4

1	2	3	4	5	6	7
Әлемнің басқа елдері	15 713 587,3	74,7	11 646 881,0	84,5	4 066 706,3	56,1
Азия	5 164 891,4	24,6	3 319 286,1	24,1	1 845 605,4	25,5
Қытай	2 513 903,6	12,0	1 377 637,9	10,0	1 136 265,7	15,7

\*ҚР Статистика комитетінің ресми сайтынан алынды [2, 3]

ҚХР – цифрлық экономиканы дамыту бойынша Қазақстан үшін бірден-бір үлгі мемлекет. 2017 ж. 14 мамырдағы «Белдеу мен жол» форумында ҚХР Төрағасы Си Цзиньпин: «Біз «үлкен деректерді», «бұлтты» технология мен ақылды қалаларды дамыту арқылы ХХІ ғ. Цифрлық Жібек жолын құруымыз қажет» деді. Қытай ғалымдарының бастамасы және 19 мемлекет, 7 халықаралық ұйымның қатысуымен «Digital Belt and Road Program» табысты жұмыс істеуде. ҚХР ЖІӨ 30% немесе 3,4 трлн долл. цифрлық экономика құраған. Осы көрсеткішпен Қытай әлемде екінші орында тұр [2].

Цифрлық экономикасы осындай қарқынмен дамып жатқан Қытайдан Қазақстан қалыс қалмауы тиіс. Қазақстан Жібек жолы бойындағы мемлекет ретінде цифрлық экономиканы дамытуға талпыныс білдіреді. 2017 ж. қабылданған «Цифрлық Қазақстан» бағдарламасы энергетикалық, қаржылық, көліктік және логистикалық салаларды трансформациялап, ақпарат ағымын ұлғайтуға бағытталған. Қазақстан 2050 ж. әлемнің ең озық 30 цифрлық экономикасының қата-

рына енгелі отыр. 2022 ж. интернет желісін пайдаланушылардың үлесін 82%-ға, «ақылды қалалардың» санын 5-ке жеткізу межесі қойылған. Сондықтан осы тарапта жүйелі жұмыс қажет.

Қазақстан көршілес мемлекеттің цифрлық мүмкіндіктерін екіжақты сауда-экономикалық байланыста тиімді пайдалануы қажет. Оған ішкі нарықта сұраныс қалыптасып келеді. 2018 ж. 5 айында электрондық сауда нарығының көлемі 101 млрд теңге немесе жалпы сауда айналымының 2,9%, яғни 2 есе өсімді көрсетіп отыр. Жыл басынан елімізде электрондық сауданың жаңа 110 субъектісі ашылған және 1700 интернет-дүкен жұмыс істейді. Осы орайда «Қорғас» құрлықтағы порты – трансшекаралық электрондық сауданы дамытудың тиімді жолы. Бұл Қазақстанның транзиттік жағдайын кеңейту және шағын, орта бизнес өнімдерін экспорттауға жол ашады. 2018 ж. қаңтар-наурыз айларында Қытаймен тауар айналымы 12% құрайды. Электрондық сауда арқылы оны қарқынды дамытуға болады деп есептейміз.



1-сурет. Қатынастар бөлігіндегі темір жол жүк тасымалының қарқыны (млн теңге) [4]

Бағдарлама аясында басты бағыттарының бірі көліктік және логистикалық салаларды трансформациялау бойынша жүйелі жұмыстар жасалуда. Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігі Статистика жөніндегі комитетінің деректері бойынша, 2018 ж. еліміздегі жалпы жүк айналымы алдыңғы жылға қатысты 7,3%-ға өсіп, 596 млрд. т-шақ. құрады Жалпы тауар айналымында темір жол көлігі нарығының

үлесі 2013 ж. бері төмендеуде. Соңғы төрт жылда темір жол көлігі нарығының үлесі 41% деңгейінде сақталып отыр [4]. Төмендегі суретте 1 қатынастар бөлігіндегі темір жол жүк тасымалының қарқыны көрсетілген.

Бейнеленген суретте көріп отырғандай транзиттік, импорттық, экспорттық жүк тасымалының қарқыны жылдары бойы көтеріліп келеді, сонымен қатар 2019 ж. болжам берілген.



2-сурет. Қазақстанның темір жолдарының ұзындығы және ресурстары мен активтері [4]

Бағдарлама аясында жоғарыда жазылғандай басты бағыттарының бірі көліктік және логистикалық салаларды трансформациялау бойынша жүйелі жұмыстар жасалуда делінген. Жүк тасымалдауда басты оператор болып саналатын «ҚТЖ» ҰК» АҚ Бизнесі трансформациялау бағдарламасын іске асыруда. «ҚТЖ» ҰК» АҚ бизнесін трансформациялау бағдарламасы активтер қоржынын қайта құрылымдау, жаңа операциялық үлгіні және ұйымдық құрылымды енгізу бойынша бағыттар блогын біріктіреді.

Трансформация бағдарламасының кейінгі басымдықтары келесі 5 бағытты іске асыруға бағытталған:

- 1) бизнес-процестерді цифрландыру және реинжиниринг;
- 2) «ҚТЖ» ҰК» АҚ-дағы құқықтық нысандар мен иелену құрылымын оңайлату;

- 3) қоржындық компанияларды IPO-ға шығару;
- 4) адамдарды трансформациялау;
- 5) өзгерістерді басқару мен жобалық тәсілдемені енгізу.

Негізгі нәтижелер:

- Активтерді басқару жөніндегі процестерді енгізу бойынша активтерді оңтайландыру, үй-жайларды жалға беру, «ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ SLA сервистік қызмет көрсетудің жаңа үлгісіне өту тиімді жүзеге асырылды.

- Маркетинг пен сатудың жаңа үлгісіне өту аясында көлік-логистикалық қызметтерге арналған тендерлерге қатысу процестері жақсартылды, шаттл-пойыздар қызметін дамыту жөніндегі жұмыс жалғастырылды.

- Маркетинг пен сатудың жаңа үлгісіне өту аясында «KTZ Express» АҚ-да SAP CRM

іске қосылды; CRM ЭҚА-мен ықпалдастырылды, «КТ Cloud Lab» ЖШС базасында байланыс орталығы енгізілді.

- Сатуларды категориялық басқару бойынша 17 сатып алу-категориялық стратегиясы әзірленіп іске асырылуда.

- «Кәсіпорынды басқарудың негізгі процестерін енгізу» жобасы бойынша басқарушылық есеп әдістемесі бекітілді.

- Басқару деңгейлері қысқартылды.

- Еншілес компаниялардың саны қысқарды.

- Бухгалтерлік және салық есебі бойынша 12 өңірлік қызмет көрсету орталығы

құрылды, онда аумақтық тұрғыда еліміздің 47 елді мекені іске тартылды.

2018 ж. трансформация жобаларын іске асырудан пайда – 5,7 млрд теңге инвестиция салынуымен 15,8 млрд теңгені құраған [4].

Ел экономикасы салаларындағы жүргізіліп жатқан реформалардың, қабылданған бағдарламалардың нәтижелері еліміздің экономикасын қарқынды дамытуға, әлеуметтік жағдайын жақсартуға, көліктік-логистикалық жүйесін қалыптастыру арқылы транзиттік әлеуетін көтеруге, жалпы, бәсекеге қабілетті мемлекет құруға қосар үлесі көп.

### ӘДЕБИЕТТЕР

1. «Цифрлық Қазақстан» мемлекеттік бағдарламасын бекіту туралы Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2017 ж. 12 желтоқсандағы №827 қаулысы. <http://adilet.zan.kz>
2. «Цифрлық Жібек жолы» – қарым-қатынастың жаңа форматы. <http://lenta.inform.kz>
3. Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігінің Статистика комитетінің ресми сайты. <http://stat.gov.kz>
4. «ҚТЖ» ҰК» АҚ ресми сайты. <https://www.railways.kz>

### Аннотация

В работе исследованы особенности реализации программы «Цифровой Казахстан». Комплекс мероприятий в рамках программы даст дополнительный импульс для технологической модернизации экономики страны и поможет создать условия для масштабного и долгосрочного роста производительности труда. В современном мире цифровые технологии играют все более важную роль в развитии экономики стран. Цифровые технологии дали ряд преимуществ – упрощение доступа населения и бизнеса к государственным услугам, ускорение обмена информацией, появление новых возможностей для ведения бизнеса, создание новых цифровых продуктов и т.д.

Основная цель государственной программы «Цифровой Казахстан» – прогрессивное развитие цифровой экосистемы для достижения устойчивого экономического роста, повышения конкурентоспособности экономики и нации, улучшения качества жизни населения.

Результаты программы нацелены на повышение уровня жизни всех граждан страны. Программа будет реализована в период 2018-2022 гг.

### Annotation

The paper explores the features of the implementation of the program «Digital Kazakhstan». The set of measures under the program will give an additional impetus to technological modernization of the country's economy and will help create conditions for large-scale and long-term growth of labor productivity. In the modern world, digital technologies play an increasingly important role in the development of national economies. Digital technologies have given a number of advantages: simplification of public and business access to public services, faster information exchange, new business opportunities, creation of new digital products, etc.

The main goal of the state program «Digital Kazakhstan» is the progressive development of the digital ecosystem in order to achieve sustainable economic growth, increase the competitiveness of the economy and the nation, and improve the quality of life of the population.

The results of the program are aimed at improving the living standards of all citizens of the country. The program will be implemented in the period 2018-2022.



УДК 331.102.31(2)

ГРНТИ 06.77.64

*Л.К. Мухамбетова, к.э.н., ст. преподаватель*

*КазУЭФМТ*

### ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И ПРАКТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ЧЕЛОВЕЧЕСКИХ РЕСУРСОВ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

*В статье обоснована жизнеспособность теории управления человеческими ресурсами; определена авторская позиция относительно понимания процесса управления человеческими ресурсами в качестве управленческой деятельности. Проведен анализ показателей занятости и безработицы, характеризующих использование человеческих ресурсов на национальном уровне. Выявлены наиболее распространенные причины безработицы, в т.ч. молодежной безработицы. Определены ключевые проблемы в использовании человеческих ресурсов. Предложены меры, направленные на совершенствование казахстанского рынка труда.*

**JEL M54, O15, J64**

**Ключевые слова:** рынок труда, человеческие ресурсы, занятость, безработица, управление человеческими ресурсами.

**Кілт сөздер:** еңбек нарығы, адами ресурстар, жұмыспен қамту, жұмыссыздық, адам ресурстарын басқару.

**Keywords:** labor market, human resources, employment, unemployment, human resource management.

Как известно, в 60-е гг. прошлого столетия появилась новая модель управления, а именно менеджмент человеческих ресурсов. Модель, предложенная социологом Р. Миллесом, рассматривала персонал в качестве источника резервов организации. Согласно его теории, смысл «человеческого менеджмента» выражается в следующем: удовлетворение потребностей сотрудников должно стать не основной целью управляющего и руководителя компании, а итогом личной заинтересованности работника.

Поэтому одной из функций успешно действующего предприятия становится привлечение и удержание высококвалифицированных сотрудников, а человеческий фактор превращается в важный стратегический ориентир для организации.

К целям данного вида менеджмента относится не просто наем, а в большинстве своем стимулирование, развитие и подготовка профессиональных сотрудников, которые могут эффективно реализовать цели, поставленные руководством предприятия.

Суть школы «менеджмента человеческих ресурсов» проявляется в том, что сотрудники компании представляют собой активы, капитал, которые не требуют большого контроля со стороны руководства, но зависят от созданной системы мотивации и стимулирования труда [1].

Управление человеческими ресурсами по-разному оказывает влияние на работу предприятия. С одной стороны, управление непосредственно влияет на стоимость компании, поскольку увеличивается доля нематериальных активов. С другой стороны, управление человеческими ресурсами является одним из тех факторов, которые обеспечивают рост конкурентоспособности организации. В то же время именно менеджмент человеческих ресурсов позволяет компаниям переходить в число лидеров среди предприятий определенного сегмента.

Управление человеческими ресурсами можно рассматривать с различных точек зрения:

- как метод разработки и реализации тщательно продуманных и взвешенных решений по поводу регулирования отношений труда и занятости на уровне организации;
- как управленческую деятельность, в которой персонал представляется в качестве ресурса успешного функциониро-

вания и развития организации, фактора эффективности и роста, определенного средства для достижения стратегических целей.

Правда, отдельные исследователи смешивают понятия «управление человеческими ресурсами» и «управление персоналом», употребляя их как синонимы. Однако, следует иметь в виду, что термин «управление человеческими ресурсами» особое внимание акцентирует на стратегических аспектах принятия кадровых решений, а «управление персоналом» характеризует повседневную работу с кадрами.

В процессе развития теории менеджмента человеческих ресурсов сформировалось три подхода – гуманистический, экономический и организационный. В рамках первого подхода организация, представляемая как некий культурный феномен, концентрируется на человеческой стороне организации. Согласно экономическому подходу, на предприятии ведущее место отводится технической подготовке работников, а не управленческой. В рамках организационного подхода сформировался новый взгляд на персонал, который стал считаться не трудовым, а человеческим ресурсом.

На национальном уровне человеческие ресурсы характеризуют, в частности, показатели занятости и безработицы.

Таблица

**Динамика показателей занятости и безработицы в Казахстане\***

Показатели	Год						Отклонения 2018 г. от 2013 г.	
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	(+, -)	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Численность населения, млн чел.	17,2	17,4	17,7	17,9	18,2	18,4	1,2	107,0
Численность занятого населения, тыс. чел.	8570,6	8510,1	8623,8	8553,4	8585,2	8709,7	139,1	102,8
Численность безработных, тыс. чел.	470,7	451,9	451,1	445,5	442,3	441,9	-28,8	93,9

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Уровень безработицы, %	5,2	5,0	5,0	5,0	4,9	4,8	-0,4	94,2
Доля зарегистрированных безработных в численности рабочей силы, %	0,3	0,4	0,4	0,4	0,8	1,0	0,7	в 3,3 раза

\*Составлена автором на основе источника [2]

В соответствии с данными таблицы, за последние шесть лет темпы прироста численности населения опережают темпы роста занятого населения в 2,5 раза. За эти годы доля занятого населения в общей численности населения республики имела тенденцию к снижению. Так, в 2013 г. она составляла 49,8%, в 2015 г. – 48,2%, в 2017 и 2018 гг. – 47,2%. Иными словами, удельный вес занятых в численности населения страны уменьшился на 2,6 процентных пункта. Согласно данным официальной статистики, уровень безработицы находится в пределах 4,8-5,2%, демонстрируя тенденцию к незначительному снижению. В то время как результаты независимых исследований, проведенных аудиторской компанией «E&Y», свидетельствуют о наличии в стране высокой доли скрытой безработицы. Подтверждением тому являются заключения экспертов, которые реальный уровень безработицы в республике считают равным 35% [3]. Такая разная оценка в отношении уровня безработицы объясняется тем, что благополучная статистика занятости и безработицы получается в результате зачисления незарегистрированных безработных в категорию самостоятельно занятого населения.

Согласно данным все той же официальной статистики, доля зарегистрированных безработных в численности рабочей силы возросла с 0,3% в 2013 г. до 1% в 2018 г., т.е. в 3,3 раза, что можно рассматривать как положительный момент в управлении человеческими ресурсами. Но большую ясность, на наш взгляд, вносит дополнительно рассчитанный показатель – удельный вес людей, получивших официальный статус

безработного, в общей численности безработных (рисунок 1). Оказалось, что если в 2013 г. только 5,5% безработных получили официальный статус безработного, то в 2018 г. этот показатель увеличился до 19,7%. Это означает, что практически каждый пятый гражданин страны, обратившись в центр занятости, с одной стороны, получил помощь в поиске работы, а с другой стороны, у него появилась возможность для получения социальных выплат, что является порой единственной материальной поддержкой в период поиска нового места работы.

Наиболее распространенными причинами безработицы в казахстанских условиях являются:

1) чрезмерная опека родителей. Согласно результатам исследований, примерно 20% студентов совмещают учебу с работой. Остальная часть молодых людей предпочитает жить за счет родителей;

2) последствия экономического кризиса 90-х гг. Многие работники, находившиеся в трудоспособном возрасте и имевшие высшее образование, были вынуждены заниматься низкоквалифицированным трудом. По этой причине их дети не смогли получить достойное образование;

3) высокий темп жизни. Современных работодателей в большей степени интересуют такие аспекты, как эффективность, высокая производительность и оптимизация персонала. Морально-нравственные ценности отходят на второй план [4];

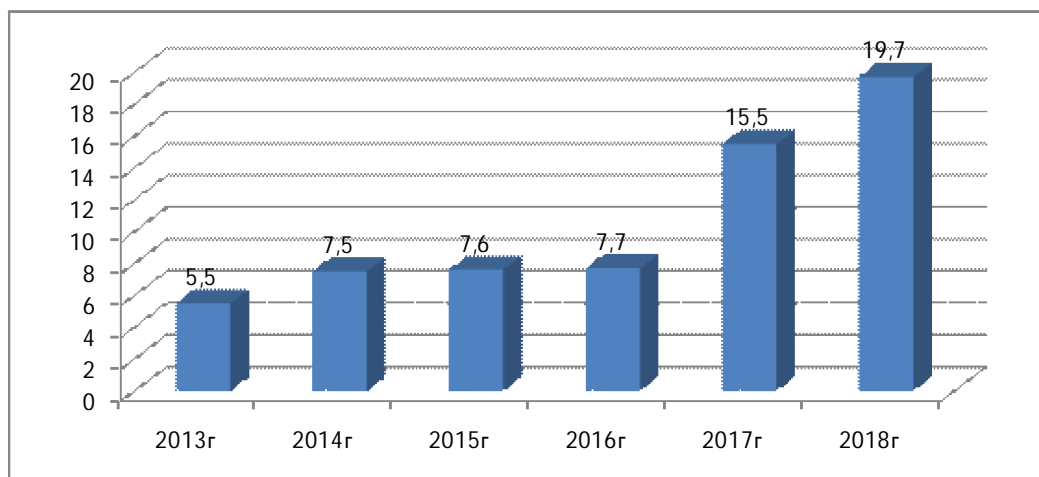
4) конфликт между потребностями людей и реалиями рынка труда. Молодые люди стараются выбирать такие престижные профессии, как, например, юридическое



право, банковское дело. Но отечественный рынок труда перенасыщен специалистами в этой области;

5) местнический подход в формировании персонала. Зачастую руководители крупных компаний принимают на работу так называемых «рекомендуемых» сотрудников, увольняя квалифицированный персонал. Опираясь на методику управления

человеческими ресурсами, можно сказать, что определенная часть казахстанских организаций концентрирует внимание на управлении производством, финансами, маркетингом, в то время как совершенствование такой важнейшей составляющей управления организацией, как человеческие ресурсы, продолжает оставаться наиболее слабым звеном в общей системе управления.



**Рисунок 1. Доля лиц со статусом безработного в общей численности безработных, %\***

*\*Составлен автором*

Безусловно, в современной рыночной экономике обязательно должен существовать оптимальный резерв работников, поддерживаться естественная норма безработицы. Ведь рыночной экономике в равной степени противопоказаны как арифметически полная занятость, так и чрезмерно высокая безработица. В первом случае экономику ожидает инфляция спроса, низкая эффективность производства, командные способы распределения трудовых ресурсов по отраслям и территориям, стагфляция и другие крупные неприятности. Второй случай связан с явным недоиспользованием трудового фактора производства, а это чревато не только нарушением социально-экономических прав человека, но и негативным давлением на государственные финансы, поскольку возникает необходимость в

содержании большого количества безработных [5].

Работники, предлагающие свою рабочую силу, как правило, не достаточно информированы о существовании спроса на их труд. В частности, они не владеют информацией обо всех свободных рабочих местах даже в пределах одного региона. В условиях рынка действует экономический закон перемены труда, суть которого проявляется в том, что для того, чтобы улучшить свое экономическое положение, нужно активнее работать. А это, в свою очередь, предполагает необходимость постоянного совершенствования и соответственно сменяемость форм трудовой деятельности на протяжении всего периода трудовой жизни. К примеру, в США работники меняют рабочие места в среднем 7,5 раз, в Японии –

2,6 раза. В Западной Европе данный показатель больше, чем в Японии, но меньше, чем в США [6].

В большинстве стран с развитой рыночной экономикой проявляется дифференцированный подход к различным категориям лиц на рынке труда, в частности, к молодежи. В этих целях разрабатываются и внедряются специальные программы для борьбы с безработицей среди молодых людей. В этих программах значительное место занимают меры по созданию для молодежи рабочих мест с участием предпринимателей, которым субсидируются расходы по выплате заработной платы, государство

полностью принимает на себя расходы по профессиональной подготовке.

Следует отметить, что безработица в молодежной среде является общемировой проблемой, которая не обошла и Казахстан. Из рисунка 2 видно, что уровень безработицы среди молодых людей, находящихся в возрасте от 15 до 24 лет, за прошедшие годы снизился незначительно (на 0,3 процентных пункта), а в возрастной группе от 15 до 28 лет – более заметно (на 1,9 процентных пункта). Причем в возрастной группе до 24 лет уровень безработицы не превышал 4,4%, а в возрастной группе до 28 лет – не поднимался выше 5,5%.

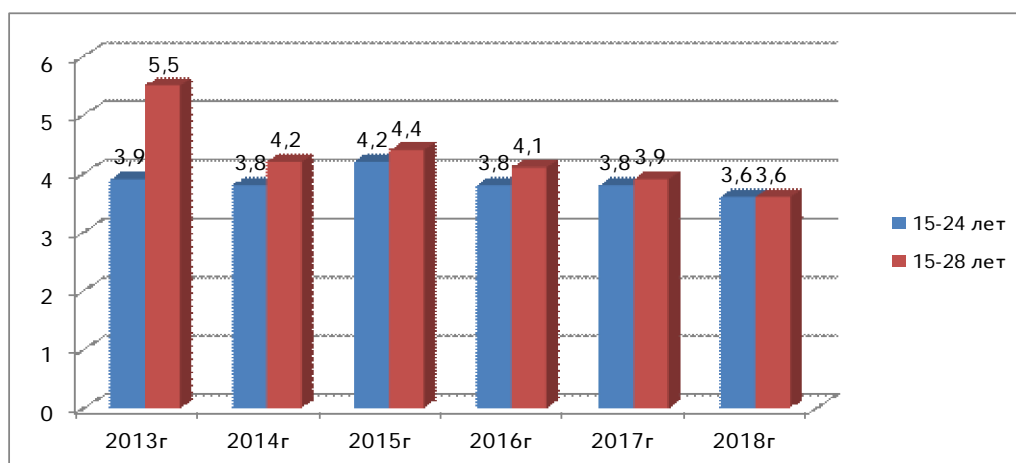


Рисунок 2. Уровень безработицы среди молодежи в разрезе возрастных категорий, %\*

\*Составлен автором на основе источника [2]

Впрочем, такие цифры могут вызывать некоторые сомнения, поскольку уровень молодежной безработицы в развитых странах за последние годы составил 18,1%, а в развивающихся странах вероятность стать безработными у молодых людей намного выше, чем в развитых странах [7]. Среди стран постсоветского пространства, например, в России, уровень молодежной безработицы в возрасте 16-24 лет в 2015 г. составлял 15,1%, а в Казахстане в возрасте 15-24 лет – 4,2%. Получается, что российский показатель в 3,6 раза превышает казахстан-

ские данные. В то время как зачастую молодые люди из Казахстана едут именно в Россию в поисках работы и более высокой оплаты труда. Очевидно, что имеет место скрытая безработица среди молодежи, которая не дает реальной картины. По мнению специалистов, молодые люди отдают предпочтение самостоятельному поиску работы, прибегая к помощи знакомых, СМИ, обращаясь в кадровые агентства.

Причины низкой конкурентоспособности молодежи различны. Так, учеными выделено несколько системных причин:

- асимметрия информации;
- структурное несоответствие параметров предложения труда молодых работников и спроса на труд;
- отсутствие опыта;
- недостаточная интегрированность в профессиональные сети;
- внутренние рынки труда [8].

Таким образом, на сегодняшний день ключевыми проблемами в использовании человеческих ресурсов продолжают оставаться следующие:

- несоответствие квалификационно-профессиональной структуры спроса и предложения рабочей силы;
- наличие дифференциации между региональными рынками труда;
- высокий уровень безработицы в депрессивных, трудоизбыточных сельских районах и малых городах;
- преобладание неэффективной занятости населения;
- сложности в трудоустройстве отдельных групп населения, к примеру, женщин, молодежи, лиц предпенсионного возраста и инвалидов;
- наличие несоответствия подготовленных кадров меняющимся потребностям рынка труда и отечественной экономики;
- нелегальный приток рабочей силы из сопредельных государств.

В условиях построения инновационной экономики возрастает значение рационального использования человеческих ресурсов. Однако макроэкономические условия функционирования рынка труда претерпевают постоянные изменения. На национальный и региональные рынки труда оказывают воздействие внутренние, внеш-

ние, региональные и глобальные факторы. Такая ситуация актуализирует проблему государственного регулирования рынка труда. В связи с чем необходимо разработать конкретные меры в области совершенствования казахстанского рынка труда, среди которых приоритетными, на наш взгляд, являются:

- дальнейшее проведение реформ в области регулирования трудовых отношений, улучшение законодательных и нормативно-правовых актов по труду, в т.ч. в вопросах нормирования труда, трудовой миграции, статуса самозанятого населения;
- проведение теоретико-прикладных, аналитических исследований по изучению проблематики рынка рабочей силы, инфраструктурных элементов рынка труда, механизмов социально-экономического и организационного характера, с помощью которых формируется и регулируется система повышения эффективности использования человеческих ресурсов;
- регулярное проведение объективного прогноза потребностей в квалифицированном персонале с разбивкой по экономическим секторам и регионам республики на среднесрочный и долгосрочный период;
- пересмотр принципов формирования оплаты платы работников и методов ее государственного регулирования с целью устранения существующих значительных отраслевых, квалификационных и иных диспропорций;
- создание региональных бирж труда, призванных регулировать диспропорции между спросом и предложением на рынке труда, а также обеспечение их эффективного функционирования.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Маркарян И.А., Авджян А.Г. Управление человеческими ресурсами // Молодой ученый. – 2018. – № 19. – С. 23-25.
2. Основные социально-экономические показатели // [stat.gov.kz/faces/wcnav/externalId/publications](http://stat.gov.kz/faces/wcnav/externalId/publications)

Менеджмент және маркетинг / Менеджмент и маркетинг

3. Реальный уровень безработицы в Казахстане. [www.kursiv.kz/news/rk](http://www.kursiv.kz/news/rk)
4. [visasam.ru/emigration/pereezdsng/bezrobotica-v-kazahstane.html](http://visasam.ru/emigration/pereezdsng/bezrobotica-v-kazahstane.html)
5. Анализ причин безработицы в Республике Казахстан. [www.kazportal.kz](http://www.kazportal.kz)
6. Кабалина В.И., Мондрус О.В. Факторы управления талантами в компании: контекстный подход // Вестник СПбГУ. – 2017. – №2.
7. Рацлаф А.А., Седова А.В. Молодежная безработица // Молодой ученый. – 2015. – №11. – С. 959-962.
8. Коршунов А.В. Современная российская молодежь на рынке труда в условиях социально-экономической нестабильности и неопределенности // Теория и практика общественного развития. – 2011. – №8. – С. 54-57.

**Аңдатпа**

Кәсіпорын деңгейінде бәсекелік артықшылықтарды құрудың басты факторы адами ресурстарды басқарудың айқын стратегиясының болуы болып табылады. Дамыған елдерде компаниялардың елеулі санының жетістіктері адами ресурстарды басқарудың болашағы бар инновациялық механизмдерді құрумен байланысты. Жұмыс күшін пайдаланудың икемді формалары, адами ресурстардың сапасын үзіліссіз арттыру, еңбекті ұйымдастыру және ынталандыруға жаңа көзқарастар, еңбек өнімділігінің және еңбек өмірі сапасының мәдени-этикалық факторларына назар аудару басымдылық бағыттары болып саналады. Адами ресурстарды инновациялық басқару қызметкердің қабілеттерін толық және рационалды пайдалануға бағдарлану қажет; бұл қазақстандық еңбек нарығында қалыптасқан жағдайды түбегейлі өзгертеді.

**Annotation**

At the enterprise level, a key factor in creating competitive advantages is a clear strategy for human resource management. In developed countries, the success of a significant number of companies associated with the creation of promising innovative mechanisms for human resources management. The priority areas are flexible forms of labor use, continuous improvement of the quality of human resources, new approaches to the organization and stimulation of labor, appeal to the cultural and ethical factors of labor productivity and quality of working life. Innovative human resources management should be aimed at the full and rational use of the employee's abilities, which will radically change the situation in the Kazakhstan labor market.



УДК 338.48  
ГРНТИ 71.37.05

*М.Ж. Турсумбаева, к.э.н., доцент*

*А.С. Бикенова, магистр, ст. преподаватель*

*КазУЭФМТ*

**ИННОВАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В СФЕРЕ ТУРИЗМА:  
ОСОБЕННОСТИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ**

*В статье рассмотрены особенности инновационной деятельности в сфере туризма.*

Основной причиной, требующей внедрение новых технологий в туристскую сферу, являются процессы глобализации, которые порождают процессы стандартизации и унификации национальных культур. Повышают спрос не только на туристский продукт, но и особенности разных стран и регионов, посещение которых отчасти компенсирует нехватку новых впечатлений в стандартизированном современном мире. Важным процессом, происходящим путем глобализации, является консолидация туристских фирм, формирование крупных транснациональных конгломератов в сфере туризма. Возникает необходимость внедрения равного туризма в единую систему для выделения значительных доходов в государственный бюджет и создания мощной индустрии, которая может собрать средства для дальнейшего интенсивного развития национального туризма.

**Ключевые слова:** инновация, туристские услуги, индустрия, инфраструктура, кластер.

**Кілт сөздер:** инновация, туристік қызметтер, өнеркәсіп, инфрақұрылым, кластер.

**Keywords:** innovation, tourism services, industry, infrastructure, cluster.

Сегодня Казахстан переживает радикальные преобразования своей смешанной экономики с целью повышения конкурентоспособности страны, где технологические преобразования имеют первостепенное значение-преодоление технологической деградации и овладение технологиями современного пятого и будущего шестого технологических укладов. По словам Елбасы Лидера Нации, особое значение имеют пять положительных тенденций в инновационном развитии экономики Казахстана: энергоэффективность, которая обеспечивается только новыми технологиями [1].

1. Рост в несырьевом секторе. Машиностроение должно стать ядром инновационного процесса развития страны, в который входит автомобилестроение с новыми технологиями и автомобилестроение.

2. Агропромышленный комплекс. Сегодня государство прилагает значительные усилия для развития овощеводства и животноводства.

3. Проекты, реализуемые в сфере малого и среднего бизнеса.

4. Производительность труда, которая должна неуклонно расти, что автоматически влечет за собой увеличение доходов и качественные изменения в социальном развитии общества [2]. Основная часть в официальных правовых документах Казахстана понятие «инновация» используется в

последние 10-15 лет, закреплено в Законе Республики Казахстан «Об инновационной деятельности» и определяется как результат инновационной деятельности, который был реализован в виде новой или усовершенствованной продукции (работ, услуг), нового или усовершенствованного технологического процесса, а также организационных, технических, финансово-экономических и иных решений в различных сферах общественных отношений, оказание составляющих прогрессивного воздействия на различные сферы производства и управления обществом. Шумпетер трактует инновацию как новое научно-организационное сочетание производственных факторов, мотивированное предпринимательским духом [3].

Перед Казахстаном стоит задача динамичной модернизации всей системы социально-экономических и общественно-политических отношений. Основное внимание уделяется рынкам России, Китая, Центральной Азии, Каспийского и Черноморского регионов. Это предполагает государственную поддержку экспансии казахстанского капитала, товаров и услуг на внешние рынки [4]. Наиболее распространенными в современной практике туризма являются такие виды инноваций (по критерию носителя инновационного процесса):

- Продуктовая инновационная группа:

разработка новых, ранее неизвестных на рынке туров. В свое время в их качестве появились сельский (зеленый) туризм, экологический, приключенческий (приключенческий), подводный, круизный орнитологический и другие виды туризма. В инновациях 2007-2008 гг. были отмечены следующие предложения: экспедиционный туризм (французская компания Poseidon Arctic Voyages Ltd является крупнейшим в мире туроператором по экспедициям на Северный полюс и в российскую Арктику); летний туризм (специальные программы для пожилых туристов из Японии, в т.ч. копание картофеля на дачах в Хабаровском крае России); мучные бои (Греция). Привлечение в туристский процесс новых видов ресурсов или создание ресурсов с заданными свойствами и новой целевой функцией. В туристских поездках растет доля особого класса природно-техногенных объектов (водохранилищ, прудов, лесопарков и др.); серьезно оцениваются перспективы техногенного развития, в т.ч. добыча полезных ископаемых (шахты, рудники, карьеры) и промышленный туризм [5]. Выбор объектов в маршрутном и стационарном туризме все чаще подчиняется требованию экзотичности (брак на льду Байкала; размещение гостиниц в деревьях (Германия), маяках (Фрисландия, Нидерланды), в винных бочках (Рюдсхайм, Германия), под водой (Ки-Ларго, штат Флорида, США); проведение деловых конференций в надувном конференц-зале («Сфера») (Московская область); посещение как свернутых, так и действующих военных объектов (Балаклава, Крым) и др.

• Освоение новых сегментов туристского рынка, в т.ч. привлечение новых природных сред (пространства), территорий экстремального типа (пустыни, Антарктида, экваториальные леса и др.) в туристском движении. Развитие туристского рынка может осуществляться за счет расширения периода туристских сезонов, охватывающих новую целевую клиентуру (Туризм «третьего

возраста», туризм по профессиональным группам и др.).

• Создание новых туристско-рекреационных зон. Первоначально роль таких территорий выполняли национальные природные парки, сочетающие экологические и рекреационные функции, в настоящее время тематический парк объединяет различные развлекательные объекты с сквозной образовательной тематикой (Диснейленд-парки в Калифорнии и Флориде, США, Франции, Японии, Фантазиленд в Германии обслуживают поток туристов от 7 до 13 млн человек в год). Были примеры оазисов туризма в Сахаре, специализирующихся на экстремальном, этнографическом, приключенческом и рекреационном туризме (например, пейзажи, оставшиеся после съемок «Звездных войн», Тунис) [6].

Группа технологических инноваций: разработка новых видов логистики для туристских услуг, повышающих качество предоставляемых услуг (например, оснащение гостиниц звуковой почтой, спутниковым приемом, закрытой видеосетью, электронной информацией по телевидению (контроль счетов, автоматический расчет), компьютерами с модемом, современными детекторами дыма, бесшумными кондиционерами). В Кордове (Испания) в 2006 г. были введены экскурсионные маршруты на «говорящих» автомобилях с использованием GPS (обзорный текст, воспроизведение экранных объектов на экране компьютера). Внедрение компьютерных (информационных) технологий при бронировании и резервировании гостиниц, авиабилетов (GDS – GlobalDistributionSystems – Saber, Amadeus, Galileo, Worldspan) [7].

Экологизация технологий туристских услуг явилась вынужденным результатом увеличения масштабов рекреационного использования природных ресурсов и усиления негативного влияния туризма на качество природных комплексов и их способность к восстановлению. Так, по оценкам прог-

раммы ООН по окружающей среде (UNEP), один среднестатистический турист создает около 1 кг твердых отходов в сутки [8].

Ноу-хау в системе транспортного обслуживания туристов направлено на сокращение сроков доставки клиентов в курортную зону, повышение комфортности и удешевление транспортных тарифов. Внедрение недорогих чартерных рейсов в систему внутреннего и международного туризма в середине 1980-х гг. имело революционное значение в росте туристских путешествий. Являясь одной из наиболее динамично развивающихся мировых отраслей, туристический рынок Казахстана демонстрирует низкие темпы развития. Ограниченность

материальных ресурсов граждан, неразвитость туристической инфраструктуры, противоречивость интересов государства и частного сектора являются сдерживающими факторами для развития туристической отрасли Казахстана. Как видно из таблицы 1, количество обслуженных туристов в Республике Казахстан за 2017 г. в сфере выездного туризма осталось лидером на протяжении многих лет 10260,8 человек, благодаря ЭКСПО-2017 приток туристов составил 7701,2 человек, внутренний туризм остается на самой маленькой позиции 5572,8 человек. Рассмотрим, где туристы предпочитают отдыхать, в каких районах и в каких курортных зонах Республики Казахстан на 2017 г.

Таблица 1

**Количество обслуженных посетителей по видам туризма в Республике Казахстан за 2017 г., (тыс. чел.) [8]**

	Выездной	Въездной	Внутренний
Всего	10260,8	7701,2	5572,8
из них:			
- размещения		891,9	4387,5
- бальнеологический курорт		2,4	295,7
- организации		372,3	889,6

Таблица 2

**Количество обслуженных посетителей по регионам и курортным зонам Республики Казахстан за 2017 г., (тыс. чел.) [8]**

Количество въездных и внутренних туристов	Места размещения	В том числе			Количество «самоорганизованных» въездных и внутренних туристов
		Места размещения	отдыхающие в санаторно-курортных организациях	посещение особо охраняемых природных территорий	
1	2	3	4	5	6
Республика Казахстан	6839433	5279406	298085	1261942	3947962
Акмолинская область	1122835	341399	35581	744855	744855

1	2	3	4	5	6
Из них:					
Щучинско-боровая курортная зона	860479	150481	36491	673507	207585
Зерендинская курортная зона	95503	48085		47418	15806
Актобе	105249	100450	4546	253	251067
Алматы	911581	703663	10516	197402	257567
Из них:					
Алматинская курортная зона	614624	426342	854	187428	32286
Атырау	211553	184353	4798	22402	111251
Западный Казахстан	120537	112321	8216		103322
Жамбыл	116523	103912	12611		233117
Караганда	345363	292509	19649	33205	231437
Из них:					
Каркаралинская курортная зона	82140	49628		32512	14751
Прибрежная зона озера Балхаш	39945	37238	2707		86202
Костанай	212690	192174	19992	524	160406
Из них:					
Костанайская курортная зона	17668	6369	11299		2896
Кызылорда	82180	59192	22988		148383
Мангыстау	207378	205904	1364	110	101929
Из них:					
Кендерлинская курортная зона	19205	19095		110	21
Южный Казахстан	375548	269974	79887	25687	441321
Из них:					
Сарыагашская курортная зона	53911	7447	46464		33146
Павлодар	307208	147485	12196	147527	105766
Из них:					
Баянаульская курортная зона	176430	30753		145677	4387
Северный Казахстан	124067	120847	3220		64414
Восточный Казахстан	590913	486157	14779	89977	287515
Из них:					
Алтайская курортная зона	51762	44703	7059		4634
Алакольская курортная зона	135698	79192	570	55936	953



1	2	3	4	5	6
Из них:					
Бухтарминская курортная зона	64208	63376		832	6135
Уланская курортная зона	12894	12894			1292
Катон-Карагайская курортная зона	34041	842	687	32512	525
г. Астана	989205	989205			519941
г. Алматы	1016603	989861	46742		369806

К сожалению, в санаторно-курортных организациях очень мало отдыхающих – 298085 человек, количество «самоорганизованных» въездных и внутренних посетителей составляет 3947962 от общего числа отдыхающих, 6839433 человека. Наибольшее количество туристов в регионах Казахстана составило чуть более 1 млн человек, в Акмолинской области – 1122 835 человек, далее Алматы почти 1 млн человек 1016603 и Астана на 3-м месте почти 989205 человек.

В целом, развитие туризма в Казахстане требует внедрения инноваций, поскольку наличие туристско-рекреационных ресурсов обеспечивает все предпосылки для развития практически всех видов туризма. Отсутствие или неэффективное участие заинтересованных сторон является одним из основных препятствий на пути реализации Концепции устойчивого развития туризма (СТ) и неопределенность путей оптимального решения этой проблемы [2].

Развитие национального туризма невозможно на основе только рыночных механизмов, поскольку туризм является не только экономическим явлением, но и глубоко социальным, духовным и культурным. Поэтому нам нужна государственная политика развития туризма в Казахстане. Важным является необходимость создания механизмов содействия строительству новых и реконструкции существующих объектов туристско-курортной инфраструктуры. Необходимо сформировать систему туристско-информационных центров-элемент туристской ин-

дустрии, создание туристских офисов за рубежом. Значительную роль в реализации этих задач может сыграть кластерный подход. Для экономики Казахстана ожидаются следующие преимущества применения кластерного подхода в сфере туризма [7]:

- преодоление неравномерности развития туристского сектора, формирование новых развитых туристских зон в регионах;
- преодоление стагнации по ряду показателей туристической отрасли за счет интенсификации развития инфраструктуры в регионах;

- концентрация административных и финансовых усилий с использованием научных исследований для развития перспективных территорий с уникальными туристско-рекреационными ресурсами. Увеличить приток инвестиций в туристическую отрасль и обеспечить ее интенсивное развитие со стороны государства. Опыт зарубежных стран показывает, что конкурентоспособность на мировом туристском рынке возможна за счет развития новых форм экономической интеграции между государством, туристским бизнесом и населением страны [3]. Поэтому формирование и создание благоприятных условий для эффективного функционирования туристских кластеров является одним из приоритетных направлений государственной туристской политики Казахстана. Несмотря на то, что Казахстан имеет обширную территорию, на которой расположены потенциально привлекательные туристские зоны, туристская

отрасль страны характеризуется недостаточным уровнем развития. Его доля в валовом внутреннем продукте составляет около 1,6%. Многие районы страны имеют большой потенциал для развития внутреннего туризма. Здесь хорошо развита сеть домов отдыха, санаториев, туристических центров, профилакториев, пансионатов и др. Например, Щучинско-Боровская курортная зона – это курорт с прекрасными природно-климатическими условиями, богатыми лечебно-оздоровительными ресурсами и историко-культурной базой, выгодным географическим положением в центре республики, близостью к столице Республики Казахстан. Нур-Султан. В будущем он обещает стать крупным современным туристским центром Евразии. Планируется строительство объектов делового, социального, культурного, научного, образовательного, а также развлекательного назначения [6].

Таким образом, инновационное развитие туристской отрасли предполагает формирование инфраструктуры, отвечающей

современным международным требованиям. Введение дополнительных рейсов скоростных поездов по маршруту Нур-Султан-Бурабай и поиск возможностей для открытия скоростного маршрута Омск-Бурабай. Введение национальных стандартов для объектов придорожного сервиса, учитывающих все виды услуг, в т.ч. пункты быстрого питания, ночлеги, наличие автосервиса для автомобилей, стандартные санузлы с холодным и горячим водоснабжением. А также правильные дороги, оборудованные и безопасные с минимумом сервиса (туалеты, электричество, связь с городом, места отдыха и развлечений, места питания и ночлега), автостоянки, кемпинги, мотели, автостоянки. И конечно, обеспечение процессов развития туризма профессиональными кадрами. Необходим пересмотр учебных планов вузов, подготовка специалистов по туризму (обязательное изучение иностранных языков) и направление студентов из ведущих учебных центров по подготовке специалистов по туризму.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Концепция развития туристской отрасли Республики Казахстан до 2020 г., утвержденная Постановлением Правительства Республики Казахстан от 28 февраля 2013 г. №192.
2. Воскресенский В.Ю. Международный туризм. – М.: Издательский дом «Юнити-Дана», 2006. – 153 с. Бизнес в реальном времени. Информационно-поисковая система для туристов Turu.ru М., 2006. – 148 с.
3. Морозов М.А., Морозова Н.С. Информационные технологии в социально-культурном сервисе и туризме. Оргтехника: Учебник. – М.: Академия, 2002. – 240 с.
4. Елдаветов С.Р., Подвалов А.Ю., Титова М.А. Туристский кластер и проблемы формирования туристской индустрии Республики Казахстан // Матер. III стажер. научно-практическая конф. «География туризма: актуальные вопросы теории и практики». – Алматы, 2007. – С. 5-10.
5. Мазбаев О.Б. Туризм Казахстана. Состояние. Проблемы. Направление развития // Матер. науч.-практич. конф. «Современные проблемы развития туризма и географии в Казахстане: настоящее и будущее». – 2013. – 439 с.
6. Садыкова Р.К., Бикенова А.С., Елеусиз Л.Т., Темиралиева З.С. Тенденции развития туризма в Казахстане // Известия НАН РК 1(323), январь-февраль 2019 г. – С. 141-146.
7. Сабиров Р.К., Курмашева С.О. Профили регионального развития аграрного сектора. Труды Национальной Академии Наук Республики Казахстан, 2018. – С. 52-56.
8. Статистический ежегодник. – Астана, 2018. – 214 с. <http://stat.gov.kz>

**Аңдатпа**

Мақаланың авторлары туризм саласында инновациялық қызметтің ерекшеліктерін ұсынады. Туризм саласына жаңа технологияларды енгізудің негізгі себебі – бұл стандартталған қазіргі заманғы жаңа әсерлердің жетіспеушілігін ішінара өтейтін, әр түрлі елдер мен өңірлердің ерекшеліктерін ескере отырып, ұлттық мәдениеттерді біріздендіру мен стандарттау процестерін көтеретін, туристік өнімге деген сұранысты арттыратын жаһандану үдерістері. Жаһандану жолымен жүретін маңызды процесс туристік фирмалардың біріктіруі және шоғырлануы, ірі трансұлттық конгломераттардың туризм саласында қалыптасуы болып табылады. Мемлекеттік бюджетке айтарлықтай кірістер бөлу және ұлттық туризмді одан әрі қарқынды дамыту үшін қаражат жинай алатын қуатты индустрияны құру үшін тең туризмді бірыңғай жүйеге енгізу қажеттілігі туындайды.

**Annotation**

The authors of the article present the features of innovation activity in the field of tourism. The main reason for requiring the introduction of new technologies in the tourism sector is globalization processes that spawn the processes of standardization and unification of national cultures, increase the demand not only for the tourist product, but also the peculiarities of different countries and regions, visiting which partly compensates for the lack of new impressions in the standardized modern the world. An important process that accompanies globalization is the merger and concentration of tourism firms, the formation of large transnational conglomerates in the field of tourism. There is a need to bring disparate tourism into a single system to create a powerful industry that is able to accumulate cash to allocate significant revenues to the state budget and further intensive development of national tourism.



УДК 347.732.6 (574)

ГРНТИ 06.73.65

**Ж.А. Тойжигитова**, к.э.н., ст. преподаватель

КазУЭФМТ

### СТРАХОВОЙ РЫНОК КАЗАХСТАНА: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

*Развитие мировой экономики происходит под усиливающимся влиянием экономических интеграций. Эти процессы проявляются во всех сегментах финансового сектора, в том числе и на страховом рынке. Страховой рынок не может развиваться вне экономической политики интеграционного взаимодействия стран. При этом роль страхования как одного из важных секторов финансовой системы постоянно возрастает. Механизм страхования становится мощнейшим инструментом в хозяйственной системе, позволяет снижать риски во всех сферах экономической активности, обеспечивает сохранение доходов и накопленных как дополнительных источников инвестирования. В данной статье рассмотрены современное состояние страхового рынка Казахстана и представлены перспективы его дальнейшего развития.*

**JEL G20, G22**

**Ключевые слова:** *страхование, страховой рынок, страховой тариф, страховая сумма, страховая премия, страховой случай, страховая выплата, застрахованный, актуарий.*

**Кілт сөздер:** *сақтандыру, сақтандыру нарығы, сақтандыру тарифі, сақтандыру сомасы, сақтандыру сыйлықақысы, сақтандыру жағдайы, сақтандыру төлемі, сақтандырылған, актуарий.*

**Keywords:** *insurance, insurance market, insurance rate, sum insured, insurance premium, insured event, insurance benefit, insured, actuary.*

В современных условиях основной задачей интеграции является создание эффективного и конкурентоспособного единого страхового рынка, способного реагировать на различные финансовые вызовы и угрозы. Конкурентоспособность страхового рынка обеспечивает его финансовый и инвестиционный потенциал. Потенциал для развития страховой отрасли, безусловно, определяется ее макроэкономическими условиями. Для определения конкурентных перспектив национального страхового рынка страны необходимо определить уровень его экономического развития на современном этапе. Целью исследования является

изучение особенностей функционирования страхового рынка Казахстана под влиянием процессов глобализации и международной интеграции, а также определение основных приоритетов его дальнейшего развития. В процессе исследования применялись методы факторного, сравнительного экономического анализа, математической статистики.

Теоретические вопросы страхования и страхового рынка освещены в работах российских ученых – экономистов: Рейтмана Л.И., Шахова В.В., Кагаловской Э.Т., Фалина Г.И., Четыркина Е.М., Касимова Е.Ф., Гвозденко А.А. и других. Вопросам развития страхового рынка и практике страхового

дела, посвящены монографии и научные статьи казахстанских ученых – экономистов: Жуйрикова К.К., Ильясова К.К., Ли В.Д., Мельникова В.Д., Маянлаевой Г.И., Сембекова А.К., Омарова Г.Б., Воробьевой С.М., Сериковой Г.С. и других.

По состоянию на 1 января 2018 г. страховой рынок Республики Казахстан был представлен 32 страховыми организациями, 16 страховыми брокерами и 59 актуариями.

Совокупный объем активов страховых организаций за 2017 г. вырос на 8,2% и на 1 января 2018 г. составил 926,7 млрд тенге. Совокупный собственный капитал за 2017 г.

увеличился на 2,7% и составил 413,0 млрд тенге. Сумма обязательств страховых организаций составила 513,7 млрд тенге, что на 13,0% больше, чем по итогам 2016 г. Сумма страховых резервов составила 460,5 млрд тенге, или 89,6% от совокупного объема обязательств, что на 11,6% больше по сравнению с 2016 г.

Совокупный объем страховых премий увеличился на 3,7% и составил 370,2 млрд тенге, при этом сумма страховых премий по договорам прямого страхования составила 332,0 млрд тенге, что на 2,7% больше объема 2016 года.



Рисунок. Динамика страховых премий и страховых выплат за 2013-2017 гг. (млрд тенге)

В структуре страховых премий основную долю занимает добровольное имущественное страхование – 172,2 млрд тенге, или 46,5% от общего объема страховых премий, по добровольному личному страхованию собрано страховых премий на сумму 101,2 млрд тенге, или 27,3%, по обязательному страхованию – 96,8 млрд тенге, или 26,2%.

Общий объем страховых выплат, произведенных по договорам страхования за 2017 г., составил 73,1 млрд тенге, уменьшившись по сравнению с 2016 г. на 11,9%. В структуре страховых выплат по видам страхования добровольное личное страхование составляет 43,9%, обязательное стра-

хование – 39,6%, добровольное имущественное страхование – 16,5%.

Объем страховых премий, переданных на перестрахование, составил 129,7 млрд тенге, или 35,0% от совокупного объема страховых премий. При этом на перестрахование нерезидентам Республики Казахстан передано 84,1% от страховых премий, переданных на перестрахование [1].

Однако, страхование в Республике Казахстан все еще не получило достаточного развития, что обусловлено многими факторами. Минувший год для страхового рынка Казахстана ознаменовался принятием нового законодательства и консолидаций.

Последнее связано с ужесточением требований регулятора и давлением высоких расходов на агентскую сеть. К тому же по-прежнему наблюдается волатильность темпов роста в секторе страхования.

Волатильность в сегменте общего страхования обусловлена деятельностью нескольких компаний, в частности занимающихся страхованием финансовых рисков для аффилированных банковских групп, которые могут демонстрировать довольно волатильные показатели в разные годы в зависимости от стратегии, предусматривающей рост кредитных портфелей и последующие потребности в страховании рисков. В мире развитие страхового сектора происходит поступательно, развивающиеся страны показывают двузначный рост, в то время как в развитых странах рост либо низкий, либо отсутствует. Если рассматривать развитие сектора в развитых странах, то страхование жизни преобладает в структуре премий и страховой сектор довольно насыщен. Для страховых компаний существует не так много возможностей для дальнейшего роста. В то же время в развивающихся странах пока только складывается культура страхования, поэтому объемы страховой премии ниже, а в ее структуре преобладают простые страховые продукты, такие как автострахование. Казахстан пока еще находится на этапе становления страхового сектора, поскольку его доля в структуре ВВП составила около 0,5% ВВП за девять месяцев 2018 г. Это очень низкий показатель по сравнению с развитыми странами, где уровень проникновения страховых услуг составляет более 4% от ВВП (например, в Германии – 6,1%, в Италии – 8,3%) [2].

Расходы на страхование в расчете на душу населения также остаются в Казахстане довольно низкими – 62 доллара, что ниже среднего уровня. Данный показатель существенно различается в развитых и развивающихся странах – в среднем около

3 500 и 150 долл., соответственно. Например, в России он равняется 152 долл., в Грузии – 46, в Азербайджане – 33 долл. Невысокие темпы роста располагаемых доходов в указанных странах не поддерживают развитие страхового сектора. Население приобретает главным образом предметы первой необходимости и поэтому не всегда выбирает адекватную страховую защиту. Наблюдается также, что в развивающихся странах происходит совершенствование законодательства и контроля регулирующих органов за страховой отраслью. На наш взгляд, эти факторы в совокупности с повышением финансовой грамотности могут способствовать дальнейшему росту страхового сектора. Финансовая грамотность остается пока еще на низком уровне, что связано и с макроэкономическими предпосылками.

Позитивные изменения в законодательстве во многом зависят от желания регулирующего органа создавать у страховщиков стимулы для участия в этих направлениях бизнеса, снизить стоимость страховых услуг, повысить их доступность и качество, а также обеспечить защиту прав потребителей. Это касается внедрения онлайн-страхования, обязательного страхования имущества туристов, расширения полномочий страхового омбудсмена, введения вмененного страхования и т.д. К примеру, онлайн-страхование, кроме того что позволяет получать более детальную информацию о клиенте и более точно оценивать его риски, дает возможность снизить расходы. Высокий уровень расходов (около 48% в 2017 г.) продолжает оказывать влияние на результаты страховых компаний в Казахстане и остается выше показателей в России (около 40%) и Европе (ниже 30%).

Структура страхового рынка Казахстана сегодня характеризуется уменьшением количества его участников (таблица).

Таблица. Страховые компании Казахстана с 2010 по 2019 гг.\*

Показатель	Годы								
	2010	2011	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Февраль 2019
Количество страховых организаций	40	38	36	35	33	33	32	32	28

\*Составлена по данным Национального банка РК

В январе 2018 г. страховой портфель АО «СК «Салем» перешел к СК «Коммешк-Өмір» в связи с лишением лицензии на осуществление страховой деятельности. В феврале 2018 г. АО «ДСК Народного Банка Казахстана «Халык-Казахинстрах» сообщило о добровольной реорганизации компании путем объединения с СК «Казкоммерц-Полис», которая вошла в группу Халык после объединения Казкоммерцбанка с Народным банком. В июле АО «СК «Нурполис» получило разрешение регулятора на проведение добровольной реорганизации и присоединение к аффилированному АО «СК «Виктория». «Альянс Полис» передал свой страховой портфель АО «Страховая Компания «Standard», а в сентябре 2018 г. совместный портфель перешел к «СентрасИншуранс». Кроме того, у нескольких участников рынка в течение года приостанавливались лицензии. Уменьшение числа игроков можно объяснить двумя причинами: во-первых, с объединением вслед за объединением материнских банков; во-вторых, с уходом ряда компаний, которые не смогли сформировать устойчивый портфель и не выдержали надзорных требований.

На 1 сентября 2018 г. на долю топ-10 крупнейших страховщиков приходилось 79,1% совокупной страховой премии-брутто и их доля постепенно растет вследствие происходящей консолидации рынка. На наш взгляд, небольшие компании, вероятно, будут объединяться с крупными страховщиками в связи с возможным повышением требований к капиталу в среднесрочной перспективе и давлением со стороны высоко-

ких расходов на агентскую сеть, в т.ч. высокого комиссионного вознаграждения страховых агентов.

В страховом секторе Казахстана действуют всего две иностранные компании – Sinoasia B&R, работающая в секторе общего страхования, которую в 2017 г. Sinoasia AllianceInvestmentGroupLimited (Гонконг) приобрела у израильского страхового агентства «Маданес», и АО «Европейская Страховая Компания» (ранее GeneraliLife и PPF Insurance), работающая в секторе страхования жизни, официальный представитель GeneraliEmployeeBenefitsNetwork (GEB). На их долю приходится всего 1,56% активов рынка и 4,43% всех собранных страховых премий. Серьезного интереса со стороны к казахстанскому рынку страхования сегодня не наблюдается. Это связано с тем, что доминирующее положение на рынке занимают несколько крупных казахстанских компаний, а также с его относительно небольшими размерами и преобладанием простых продуктов [3].

В секторе общего страхования РК можно условно выделить три сегмента: розничное страхование (прежде всего автострахование), корпоративные риски местных и иностранных компаний. Иностранные страховые компании, как правило, принимают решение о прямом присутствии в стране, т.е. создании дочерней компании – резидента, если у них есть перспективы по зарабатыванию прибыли в розничном и местном корпоративном сегментах. Однако розничный сегмент казахстанского страхового рынка пока недостаточно прозрачен и

прибылен, а распределение местных корпоративных рисков по-прежнему во многом носит черты кэптивного рынка.

Проведенный анализ показывает, что уровень развитости национального страхового рынка является недостаточно высоким, например, доля страхования в ВВП остается ниже, чем во многих странах Европы и Азии; не прослеживается активного роста страхования как важного сегмента рыночной экономики. И хотя возможности страховых организаций постепенно растут, их деятельность остается пока весьма ограниченной. Эффективность функционирования страхового рынка зависит от комплексности принимаемых мер по улучшению организации страхования, совершенствованию инфраструктуры, повышению конкурентоспособности рынка. В результате проведенного исследования предлагается ряд мер для решения актуальных задач в сфере страхования:

- повышение страховой культуры, системная подготовка кадрового потенциала по вопросам страхования и страховой деятельности для страховых организаций, других профессиональных участников страхового рынка;

- активизация государственной политики в сфере национального страхования, в первую очередь направленной на увеличение доли страхования в экономике стран, повышение уровня инвестиционных возможностей страхования за счет мер стимулирования;

- формирование полноценной системы социальной защиты населения и хозяйствующих субъектов, полноты удовлетворения их потребностей за счет качества и разнообразия страховых продуктов;

- формирования саморегулируемой организации лицензированных актуариев и делегирования этому профессиональному объединению функций по приему квалификационных экзаменов, проведению обучения актуариев и осуществлению актуарных расчетов для страховой индустрии [4];

- расширения сферы деятельности страхового омбудсмена по классам обязательного и добровольного страхования (в целях оказания помощи по досудебному урегулированию споров по страховым выплатам);

- в сфере обязательного страхования оптимизация видов страхования, конкретизация страховых рисков, внедрение стандартных продуктов развитых стран, развитие услуг электронного страхования, введение вмененного страхования; цифровизация страхового бизнеса;

- формирования эталонной базы данных по договорам страхования (содержащей достоверную и полную информацию для страховщиков, страхователей, регулятора) и ее интеграции с базами данных государственных органов.

Таким образом, практическая реализация предлагаемых мер и предложений позволит повысить конкурентоспособность страхового рынка страны.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Отчет Национального банка Республики Казахстан за 2017 г. // [www.nationalbank.kz/cont/ГО-2017\\_p.pdf](http://www.nationalbank.kz/cont/ГО-2017_p.pdf)
2. Сембеков А.К., Будешов Е.Г. Отраслевая конкурентоспособность страховых рынков стран ЕАЭС: критерии и оценка // Финансовый журнал. – 2018. – №2. – С. 84-92.
3. Аульбекова А. Почему казахстанский страховой рынок сужается. [www.https://forbes.kz](http://www.https://forbes.kz)
4. Тойжигитова Ж.А. Актуарное оценивание в добровольном медицинском страховании // Вестник КазУЭФМТ. – 2018. – №2. – С. 21-26.



**Аңдатпа**

Әлемдік экономиканың дамуы экономикалық интеграциялық әсердің күшейе түсуіне байланысты болады. Бұл процестер қаржы секторының барлық сегменттерінде, оның ішінде сақтандыру нарығында да көрінеді. Сақтандыру нарығы елдердің интеграциялық өзара іс-қимылының экономикалық саясатынан тыс дами алмайды. Бұл ретте сақтандыру рөлі қаржы жүйесінің маңызды секторларының бірі ретінде үнемі өсуде. Сақтандыру тетігі шаруашылық жүйедегі қуатты құралға айналады, экономикалық белсенділіктің барлық салаларында тәуекелдерді төмендетуге мүмкіндік береді, инвестициялаудың қосымша көздері ретінде кірістер мен жинақтарды сақтауды қамтамасыз етеді. Бұл мақалада Қазақстанның сақтандыру нарығының қазіргі жағдайы қарастырылған және оның одан әрі даму перспективалары ұсынылған.

**Annotation**

The world economy is developing under the increasing influence of economic integration. These processes are manifested in all segments of the financial sector, including the insurance market. The insurance market cannot develop outside the economic policy of integration cooperation between the countries. At the same time, the role of insurance as one of the important sectors of the financial system is constantly increasing. The insurance mechanism becomes the most powerful tool in the economic system, reduces risks in all areas of economic activity, ensures the preservation of income and savings as additional sources of investment. This article describes the current state of the insurance market in Kazakhstan and presents the prospects for its further development.



УДК 33.339.1:14 (574)  
ГРНТИ 06.71.07

*Б.Т. Аймурзина, д.э.н., и.о. профессора  
КазУЭФМТ*

**СОВРЕМЕННЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ  
ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ АГРАРНОГО СЕКТОРА**

*В статье автором дан анализ тенденции развития и регулирования аграрного сектора и выявлены факторы, препятствующие эффективному функционированию. Раскрываются основные проблемы АПК Республики Казахстан. Представлена динамика объемов валовой продукции сельского хозяйства Казахстана за 2013-2018 гг., структура ВВП по видам экономической деятельности, основные финансовые показатели сельскохозяйственного производства, динамика и структура инвестиций в основной капитал по направлениям использования.*

*Обоснована необходимость существенного повышения роли государственной поддержки посредством совершенствования механизма финансирования АПК. Даны предложения по совершенствованию форм государственной поддержки аграрного производства.*

**JEL Q13, Q14, Q18**

**Ключевые слова:** агропромышленный комплекс, аграрная сфера, сельскохозяйственное производство, экономика, реформы, инвестиции, финансирование.

**Кілт сөздер:** агроөнеркәсіптік кешен, аграрлық саласы, ауыл шаруашылығы өндірісі, экономика, реформалар, инвестициялар, қаржыландыру.

**Keywords:** agro-industrial complex, agrarian sphere, agricultural production, economy, reforms, investments, financing.

За период проведения экономических реформ в агропромышленном комплексе (АПК) Республики Казахстан были заложены основы формирования многоукладной экономики, социально-экономических изменений в отношениях собственности, создана соответствующая законодательная и право-нормативная база. Произошли существенные изменения в земельных отношениях, направленные на разгосударствление земель сельскохозяйственного назначения, определена государственная политика развития сельских территорий, реализуются меры государственной поддержки сельских товаропроизводителей.

Государственная финансовая поддержка аграрной сферы экономики осуществляется по следующим направлениям: индустриализация, соблюдение научно-обоснованных агротехнологий, научное обеспечение и внедрение инновационных разработок; развитие финансовой и страховой инфраструктуры и кластеров, регулирование рынков продукции АПК и обеспечение продовольственной безопасности.

На сегодняшний день сельскохозяйственные товаропроизводители сталкиваются с множеством проблем, в связи с чем, инструменты поддержки должны ориентироваться на решение двух главных задач.

Первая задача – макроэкономический аспект, т.е. необходимо достигнуть такой структуры экономики, при которой удельный вес сельскохозяйственной продукции в ВВП составит 10-11%. В последние годы его уровень составлял 9%.

Вторая задача – преодоление финансовых трудностей. Необходимо создание кредитной системы, гарантирующей возврат

кредита. Зарубежный опыт показывает, что для расширения системы кредитования сельского хозяйства следует использовать такие финансовые инструменты, как зерновые расписки и ипотеку земли. Только крестьянин – реальный собственник земли может подобающим образом использовать землю – богатство нации, т.е. важной задачей является реализация положительных эффектов Земельного кодекса.

Основной проблемой на данный момент времени является оценка общего баланса преимуществ и недостатков, связанных с присоединением Казахстана к Всемирной торговой организации (ВТО). Неконкурентоспособность отечественной сельскохозяйственной продукции привела к увеличению импорта агропродовольственной продукции из развитых стран.

Важным моментом является усиление контроля за сертификацией импортного продовольствия и за качеством поступающего на рынок продовольствия, которое зачастую, являясь высоко конкурентным с точки зрения ценовых параметров, явно уступает национальным аналогам по качеству, срокам годности и пр. Гибкое использование временных, например, сезонных, импортных ограничений (пошлин, сборов) может оказаться весьма эффективным. Другим направлением государственной поддержки аграрного сектора должно быть расширение сбыта сельскохозяйственной продукции, поддержка экспорта. То есть, прямые экспортные субсидии, субсидии на развитие экспортной инфраструктуры могут оказать реальную поддержку отечественным производителям. Немаловажной задачей является повышение качества произ-

водимой сельскохозяйственной продукции, которая отвечала бы мировым стандартам, применение прогрессивных технологий, создание единого рынка сельскохозяйственной продукции. Внедрение таких мероприятий может иметь значительное влияние на эффективность и конкурентоспособность отечественного сельскохозяйственного производства. Невысокий уровень технической оснащенности сельскохозяйственного производства является главным сдерживающим фактором эффективного его развития, причиной упрощения технологий возделывания сельскохозяйственных культур, распространения вредителей, болезней растений, потери гумуса почвы и в конечном итоге снижения качества продукции. Возникает необходимость дальнейшего увеличения государственных вложений в лизинговые операции, усиление влияния государства на улучшение условий использования субъектами аграрного сектора лизинга техники. Одним из важных направлений решения данной проблемы, на наш взгляд, может быть уменьшение налогооблагаемой базы промышленных предприятий, на сумму удешевленной ими сельскохозяйственной техники. Это позволит, по нашему мнению, заинтересовать промышленные предприятия в работе

по снижению цен на сельскохозяйственную технику и других средств производства и тем самым снизить затраты аграрного сектора. В целях поддержки отраслей сельского хозяйства и обеспечения нормальной работы в рыночных условиях необходимо введение гарантированного материально-технического обеспечения сельских товаропроизводителей по паритетным и стабильным в течение года ценам. В связи с этим, вопросы по разработке эффективных механизмов государственного регулирования путем финансового обеспечения хозяйствующих субъектов аграрного сектора и создание необходимых условий для привлечения институциональных инвесторов в АПК для решения социально-экономических проблем села становится необходимым.

Механизм развития экономических отношений и их отдельных элементов, в т.ч. на основе государственного регулирования аграрной сферы экономики, исследован в научных трудах отечественных ученых – Григорука В.В. [1], Шуленбаевой Ф.А. [2], Исаковой З.Д. [3].

При оценке участия аграрного сектора в экономике страны необходимо, в первую очередь, проанализировать долю сельского хозяйства в формировании ВВП (рисунок 1).

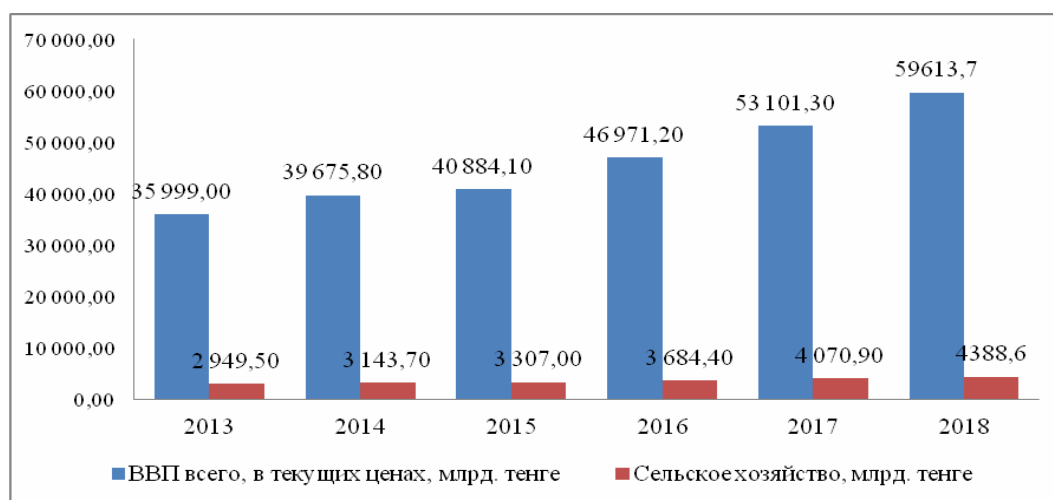
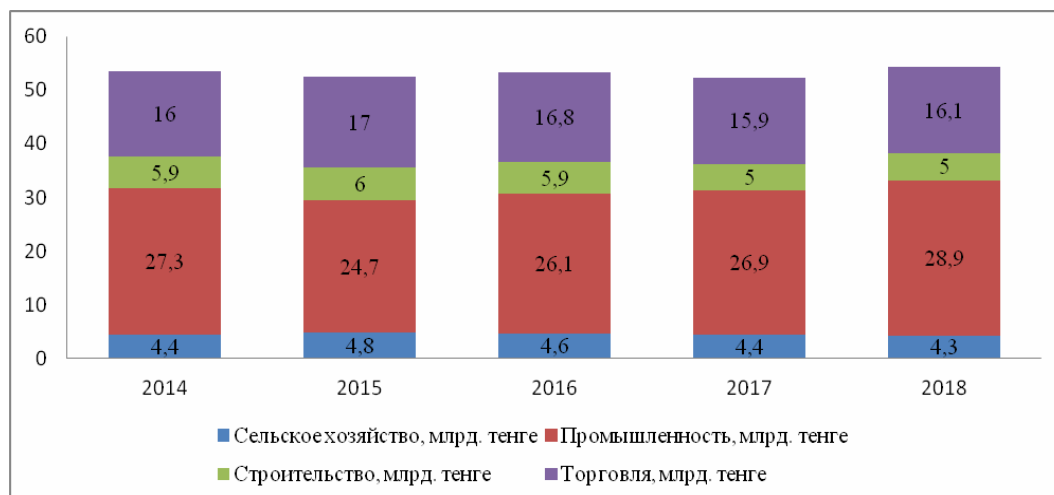


Рисунок 1. Продукция сельского хозяйства в ВВП страны (млрд тенге)\*

\*Составлен по источнику [4]

Структура ВВП по видам экономической деятельности выглядит следующим образом: около 27 % ВВП страны формирует промышленность, строительство – 4,5%, торговля – 16,4%. На долю сельского хо-

зяйства приходится лишь 7,9% ВВП. Анализ статистических данных показывает, что этот показатель имеет наименьший показатель среди отраслей и занимает всего 4,5% от ВВП (рисунок 2).



**Рисунок 2. Структура ВВП по видам экономической деятельности, %\***

*\*Составлен по источнику [4]*

Причин сокращения доли сельского хозяйства в ВВП много: это непривлекательность отрасли для инвесторов в виду высокого риска, снижение производства продукции крупными аграрными предприятиями и др. факторы. В сельском хозяйстве Казахстана функционируют сельскохозяйственные предприятия, крестьянские (фермерские) хозяйства и личные подсобные хозяйства (ЛПХ). В структуре валового вы-

пуска продукции составляют за последние пять лет, соответственно 24 и 76% [4].

Анализ статистических данных показывает, что валовая продукция сельского хозяйства более чем на 50% (за исключением 2017 г.) формируется за счет ЛПХ, а участие более крупных по размерам предприятий, которые могли бы выступать инициаторами интеграционных процессов, ограничивается 20-25% (таблица 1).

Таблица 1

**Валовая продукция сельского хозяйства Казахстана\***

	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
1	2	3	4	5	6	7
Валовая продукция сельского хозяйства, млрд тенге	2 949,5	3 143,7	3 307,0	3 684,4	4 070,9	4 388,6
в т.ч. сельхозпредприятия	572,6	589,5	680,4	856,3	975,4	1 052,0
Доля в валовой продукции, %	19,4	18,8	20,6	23,2	23,9	24,0
Крестьянские (фермерские) хозяйства	752,4	810,2	904,5	1043,8	1152,5	1304,2

1	2	3	4	5	6	7
Доля, %	25,5	25,7	27,4	28,3	28,3	29,7
Продукция населения	1 624,5	1 744,0	1 722,1	1 784,3	1 943,0	2 053,8
Доля в валовой продукции, %	55,1	55,5	52,0	48,5	47,8	46,8

\*Составлена по источнику [4]

Объем продукции сельского хозяйства за рассматриваемый период увеличился к 2013 г. почти в 1,5 раза и достиг уровня 4388,6 млрд тенге, в т.ч., объем производства сельхозпредприятий вырос на 1,8 раза и составил в 2018 г. 1 052,0 млрд тенге. Крестьянские (фермерские) хозяйства также увеличили объемы производства в 1,7 раза,

достигнув 1 304,2 млрд тенге, продукция населения возросла в 1,3 раза.

Финансовый результат сельскохозяйственного производства нестабилен, что не дает возможности определить какую-либо устойчивую тенденцию. Он составил в 2018 г. 71 млрд тенге прибыли и в 2016 г. 54 млрд тенге убытка (таблица 2).

Таблица 2

**Основные финансовые показатели  
сельскохозяйственного производства, (млн тенге)\***

Наименование	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Прибыль (убыток) до налогообложения	-18 390	12 936	-53 659	4 706	71 609
Доход от реализации продукции и оказания услуг	399 963	409 527	377 562	450 255	524 512
Себестоимость реализованной продукции и оказанных услуг	376 238	358 282	344 842	386 024	438 687
Задолженность по обязательствам	1 107 238	1 058 500	1 039 191	1 244 758	1 209 025
Дебиторская задолженность	566 082	461 413	443 580	532 603	552 642

\*Составлена по источнику [4]

Такие неравномерные процессы в развитии связаны с особенностями сельскохозяйственного производства, в первую очередь, речь идет о зависимости от природно-климатических условий, а также кризисных явлений, охвативших все народное хозяйство.

Как показывает практика, большое значение для развития сельскохозяйственных предприятий имеет внедрение в производство инновационных технологий и совре-

менной техники. В настоящее время невозможно организовать рентабельное сельскохозяйственной производство на основе использования непроизводительной старой техники, устаревших способов и приемов выполнения агротехнических мероприятий, неэффективных технологий производства продукции животноводства и растениеводства, ее хранения, транспортировки, переработки и реализации.

**Инвестиции в основной капитал  
по направлениям использования, (млн тенге)\***

Наименование	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Всего в том числе:	6 591 482	7 024 709	7 762 303	8 770 572	11 130 171
Сельское, лесное и рыбное хозяйство	173 281	163 907	253 691	348 481	395 620
%	2,6	2,3	3,3	4,0	3,6
Промышленность	3 508 871	3 863 090	4 320 396	4 769 588	6 562 696
%	53,2	55,0	55,7	54,4	59,0
Строительство	69 221	98 102	63 667	92 918	116 543
%	1,0	1,4	0,8	1,1	1,0
Оптовая и розничная торговля; ремонт автомо- билей и мотоциклов	136 040	137 826	156 321	207 481	215 992
%	2,1	2,0	2,0	2,4	1,9

\*Составлена по источнику [4]

Так, объем инвестиций в основной капитал по направлениям использования на сельское хозяйство за рассматриваемый период в среднем составил 3,2% от общего объема инвестиций и достиг уровня 396,0 млрд тенге. Тогда как промышленность занимает больше половины объема всех инвестиций и занимает в среднем 55,5% (таблица 3).

Механизм привлечения инвестиций в АПК должен предусматривать 3 основных источника финансовых ресурсов:

– самофинансирование, предусматривающее финансирование за счет собственного капитала, амортизационных отчислений и прибыли;

– долговое внешнее финансирование, включающее кредиты банков, кредиты других предприятий, лизинг, ипотека, векселя, гарантии, облигационные займы;

– прямые инвестиции: прямые вложения международных финансовых институтов, государств и предприятий, отечественные и иностранные инвестиции, инвестиции пенсионных фондов, инвестиционных фондов, страховых компаний.

Бюджетное финансирование должно предусматривать субсидии, дотации, гран-

ты; кредиты государства, иностранные кредиты под гарантии государства и т.д.

Необходимое внимание должно быть уделено механизму инновационного развития АПК, которое представляет собой совокупность экономических, организационных способов целенаправленного взаимодействия субъектов хозяйствования и воздействия на их деятельность, обеспечивающих согласование интересов взаимодействующих объектов и субъектов управления.

Можно выделить основные слагаемые инновационного развития АПК, получаемые за счет применения системного подхода к управлению [5]:

– ориентация на наиболее полное и своевременное удовлетворение потребностей: инновационное развитие в целом должно соответствовать изменениям потребностей АПК;

– технология должна обеспечивать конкурентоспособность предприятия по показателям качества продукции и эффективности производства. Поэтому, одной из основных специальных функций является отбор из множества альтернатив наиболее рационального проекта инновационного развития;

– достижение баланса между стабильностью (управление традиционной технологией) и усилиями по внедрению новой технологии;

– инновационное развитие должно быть рефлексивным по отношению к конкурентам и иным контрагентам агропромышленного предприятия;

– инновационное развитие АПК должно быть эффективным в широком спектре радикальности нововведений и гибко при-

способливаться как к эволюционным, постоянно реализуемым нововведениям, так и периодически осуществляемым нововведениям;

– организация взаимодействия внутренних и внешних элементов инновационного развития АПК, главными факторами которого являются система информации о рынке нововведений, отбор проектов из числа альтернатив и взаимная заинтересованность.

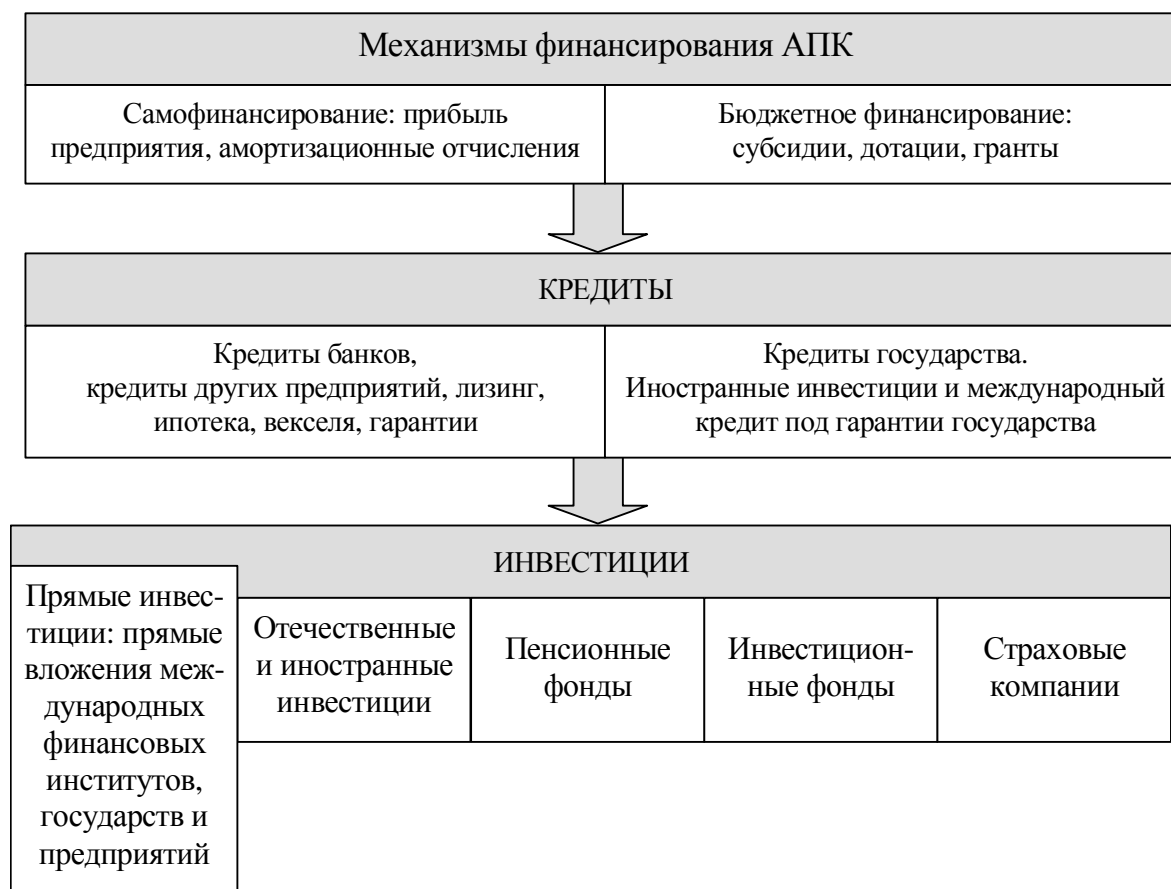


Рисунок 3. Механизмы финансирования АПК

*\*Разработан автором*

Многообразие организационных форм реализации процесса инновационного развития АПК характеризует современное состояние и особенности освоения инноваций в сельском хозяйстве.

Таким образом, стратегическая значимость и специфические особенности сель-

ского хозяйства требуют разработки особых подходов к управлению данной отраслью, ее инвестированием на региональном уровне. Современная государственная политика инвестиционного развития АПК должна быть ориентирована на региональный аспект. Подобная практика позволяет адап-

тировать наиболее эффективные рычаги и механизмы воздействия исходя из частных потребностей и природно-климатических условий региона [6,7].

Создание и развитие системы страховых крестьянских кооперативов, аграрных негосударственных пенсионных фондов, сберегательных кооперативов, коллективных накопительных и инвестиционных кооперативов, других многообразных форм участия сельского населения в сбережении и приумножении их денежных средств – одно из перспективных направлений обеспечения доступа малых форм аграрного

бизнеса к реальным и «длинным» инвестиционным ресурсам. Данное направление целесообразно развивать при непосредственном участии государства как гаранта сохранения таких накоплений.

Активизации инвестиционной деятельности должно способствовать развитие рынка ценных бумаг как средства мобилизации и перераспределения финансовых ресурсов, осуществления крупных проектов. В настоящее время его доля в финансировании инвестиций удручающе мала – менее 1% общего объема капиталовложений в основной капитал.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Григорук В.В. Экономические и социальные проблемы производителей и потребителей органического продовольствия // Проблемы агорынка. – 2017. – С. 7-13.
2. Шуленбаева Ф.А. Модернизация сельскохозяйственного производства в условиях глобализации // Вестник КазУЭФМТ. – 2013. – №2. – С. 23-28.
3. Финансовый сектор и его возможности в стратегии развития Казахстана. Научно-практическое исследование / Под ред. З.Д. Искаковой. – Астана: ИП «Булатов А.Ж.», 2018. – 210 с.
4. Статистика // Комитет статистики Министерства национальной экономики Республики Казахстан. <http://www.stat.kz>. (дата обращения: 30.09.2018).
5. Михайлюк О.Ю. Формы и приоритеты государственной поддержки сельскохозяйственных товаропроизводителей: Автореферат на соискание ученой степени д.э.н. – Екатеринбург, 2009.
6. Аймурзина Б.Т, Каменова М.Ж. Қазақстан Республикасының тағам өнеркәсібі: қазіргі жағдайы және мәселелері // Проблемы агорынка. – 2018. – №2. – 132-139 бб.
7. Аймурзина Б.Т. Современная экономическая политика регулирования АПК // Вестник КазУЭФМТ. – 2018. – №3. – С. 43-50.

#### Аңдатпа

Мақалада елдің халық шаруашылық кешеніндегі Қазақстанның агроөнеркәсіптік кешенінің орны қарастырылған. Агроөнеркәсіп кешенінің ағымдағы жағдайы, яғни саланың елдің ЖІӨ-нің қалыптасуына қатысуы, агроөнеркәсіптік кешенінің негізгі саласы ретінде ауыл шаруашылығының жалпы өнімінің динамикасы мен құрылымы талданған.

Қазақстан Республикасының агроөнеркәсіптік кешенінің негізгі мәселелері анықталды. Қазақстанның 2013-2018 жж. арналған ауыл шаруашылығының жалпы өнімінің динамикасы, экономикалық белсенділік бойынша ЖІӨ құрылымы, өндіріс салалары бойынша ауыл шаруашылығы өндірісінің жалпы өнім өндіру құрылымы ұсынылған.



**Annotation**

The article considers the place of the agro-industrial complex of Kazakhstan in the national economic complex of the country. The analysis of the current state of the agro-industrial complex is given: participation in the formation of the country's GDP, the dynamics and structure of gross agricultural output as the main branch of the agro-industrial complex.

The main problems of the AIC of the Republic of Kazakhstan are disclosed. The dynamics of gross agricultural output of Kazakhstan for 2013-2018, the structure of GDP by economic activity, the structure of gross output of agricultural production by industry is presented.



УДК 004.051:336.225 (574)  
ГРНТИ 06.73.15

*Р.К. Берстембаева, к.э.н., ст. преподаватель  
КазУЭФМТ*

**ФАКТОРЫ ФОРМИРОВАНИЯ ДОХОДНОЙ БАЗЫ  
МЕСТНЫХ БЮДЖЕТОВ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН**

*Местные бюджеты являются основой деятельности местных органов власти. Процесс их формирования определяет возможности местных властей в решении региональных проблем. В статье рассмотрены процессы формирования и расходования средств местных бюджетов. Автор проанализировал структуру и динамику доходов. В структуре доходов роль налогов невелика. С каждым годом растет помощь из республиканского бюджета в виде трансфертов. Автор критически оценивает механизм распределения налогов между уровнями бюджетной системы в Казахстане и выступает за усиление самостоятельности местных властей. Для этого необходимо расширить их финансовые полномочия и усилить ответственность.*

*В числе проблем формирования доходов отмечены недостаточность собственных источников доходов, зависимость от трансфертов из республиканского бюджета. В целях решения названных проблем предложен ряд рекомендаций, направленных на укрепление доходов местных бюджетов, повышение эффективности расходов бюджетных средств и качество регулирования межбюджетных отношений.*

**JEL H22, H72, H77**

**Ключевые слова:** *налоги, доходы, трансферты, межбюджетные отношения, расходы, финансовая децентрализация.*

**Кілт сөздер:** *салықтар, кірістер, трансферттер, бюджетаралық қатынастар, шығыстар, қаржылық орталықсыздандыру.*

**Keywords:** *taxes, income, transfers, inter-budgetary relations, expenses, financial decentralization.*

Современные реалии предъявляют качественно новые требования к формированию и исполнению местных бюджетов. Местные органы власти в идеале должны располагать доходами, достаточными для выполнения своих функций. Между тем, как показывает практика межбюджетных отношений в Казахстане и за рубежом, местные власти не имеют достаточного уровня собственных доходов. В связи с чем в каждой стране применяются меры по вертикальному и горизонтальному выравниванию.

Целью исследования является разработка рекомендаций, направленных на усиление финансовой самостоятельности местных бюджетов, повышение эффективности межбюджетного регулирования в Республике Казахстан.

Проблемы налогово-бюджетных отношений и государственного регулирования исследованы в работах классиков и современных западных исследователей: А. Смит, Д. Риккардо, Дж.М. Кейнс, В. Парето, Н. Калдор, Дж. Хикс, Р.А. Масгрейв, П.Б. Масгрейв, Дж. Стиглиц, Дж. Робертс И. Бапп, А. Премчанд, Р. Аллан и Д. Томасси и др.

В отечественной литературе вопросам налогово-бюджетного регулирования посвящены труды ведущих казахстанских ученых и экономистов, научные труды которых оказали большое влияние в процессе исследования поставленных проблем: У.Б. Баймуратова, А.Есентугелова, В.Д. Мельникова, К.К. Ильясова, А.Б. Зейнельгабдина, Н.К. Кучуковой, С.Ж. Интыкбаевой, П.Б. Исаховой, А.А. Нурумова и др.

В настоящее время имеется ряд проблемных вопросов в вопросах организации и осуществления местного самоуправления. Как известно, в развитых странах мира местное самоуправление создавалось в несколько этапов, и этот процесс носил исторически длительный характер. В Казахстане также прорабатываются подходы к решению проблем местного самоуправления и фундаментальный вопрос упирается в оп-

ределение параметров модели местного самоуправления, которая бы соответствовала условиям и реалиям нашей страны [1].

Поиск эффективной модели межбюджетного регулирования предполагает объективную оценку действующей практики формирования и расходования средств местных бюджетов.

Бюджеты местных органов власти являются основой регионального развития и территориальных финансов. Они призваны быть основным показателем эффективности экономики региона. Используя средства местных бюджетов, региональные власти призваны обеспечить должным образом территориальное развитие, содержание объектов экономической, социальной, транспортной инфраструктуры. Это определяет содержание и значимость программ и концепций регионального развития, призванных обеспечить комплексное развитие территорий, нивелировать диспропорции регионального развития.

В результате реформ, проводимых в бюджетной системе Республики Казахстан, сформировалась система межбюджетных отношений, получившая неоднозначные оценки. С одной стороны, она достаточно стабильна и предсказуема. С другой, подвержена критике за недостаточность собственных доходных источников, усиливающиеся диспропорции регионального развития, отсутствие стимулов для местных органов власти для формирования собственной доходной базы.

Действующий механизм межбюджетных отношений не стимулирует укрепление налоговой базы местных бюджетов и бюджетное выравнивание по регионам. Как показала практика, механизм использования трансфертов привел к централизации налоговых поступлений в республиканский бюджет и их перераспределению в разрезе регионов по усмотрению центрального уполномоченного органа [2; 203].

Разработка механизма выравнивания

территорий является не просто экономической, но и политической задачей, требующей согласования и учета интересов как бедных, так и богатых регионов [3; 138].

Сегодня функции и полномочия государства в целом и между его уровнями, различными органами одного и того же уровня носят размытый характер, число задач и функций имеет расширительную тенденцию в силу увеличения явного и неявного государственного вмешательства в экономику, социальную сферу [4].

В этой связи, необходима комплексная и объективная оценка структуры и динамики доходов и расходов местных бюджетов, анализ процессов формирования и исполнения бюджетов в разрезе регионов, исследование роли местных бюджетов в социально-экономической жизни общества.

Анализ развития бюджетного законодательства, регламентирующего разграничение предметов ведения и компетенций центрального правительства и местных исполнительных органов в Казахстане показал, что процесс децентрализация усложняется в силу факторов макроэкономической нестабильности, снижения деловой активности предпринимательского сектора, падения спроса населения. Поэтому в посткризисном периоде бюджетная система страны нацелена на создание условий для обеспечения равного доступа к государственным услугам всех граждан, независимо от проживания. Это предполагает создание условий для развития предпринимательства, роста налоговых доходов бюджетов всех уровней, контроля за эффективным расходованием бюджетных средств.

В Казахстане бюджетное законодательство четко регламентирует порядок формирования бюджетов каждого уровня государственного управления. Каждый доходный источник закреплен за соответствующим бюджетом. Расходные полномочия также разграничены. За республиканским бюджетом закреплены расходы, имеющие

общенациональное значение: стратегические направления экономики, оборона, общественный порядок и безопасность. Из социального блока за счет средств республиканского бюджета финансируются государственные программы, имеющие приоритетное общегосударственное значение, а также финансирование бюджетных инвестиционных проектов и программ в образовании и здравоохранении.

Механизм формирования собственных финансовых доходов региональных бюджетов представляет собой систему установленных государством форм, видов и методов организации бюджетно-налоговых отношений, которая характеризуется двумя взаимосвязанными аспектами:

– во-первых, распределением доходных источников по уровням бюджетной системы;

– во-вторых, определением полномочий, в пределах которых национальное правительство может определять собственные доходы.

Анализ формирования местных бюджетов в Республики Казахстан за 2014-2018 гг. показывает их хроническую дефицитность (в соответствии с рисунком 1).

Как показали расчеты, темп роста доходов и затрат местных бюджетов составил 26 и 28,9%, соответственно. В то же время, уровень бюджетного дефицита вырос почти в 6 раз. Это связано с тем, что в данный период объемы выданных кредитов существенно превысили суммы их погашения. В 2017 г. объем выданных кредитов составил 109 492 млн тенге, в то время как погашение – 37 768 млн тенге [5].

Подобная динамика наблюдается в течение всего анализируемого периода. Кроме того, в данный период были приобретены финансовые активы на существенные суммы, а поступления от их продажи были минимальными. Так, в 2017 г. было приобретено финансовых активов на сумму 143 645 млн тенге, а поступления от их продажи составили всего 3 750 млн тенге.

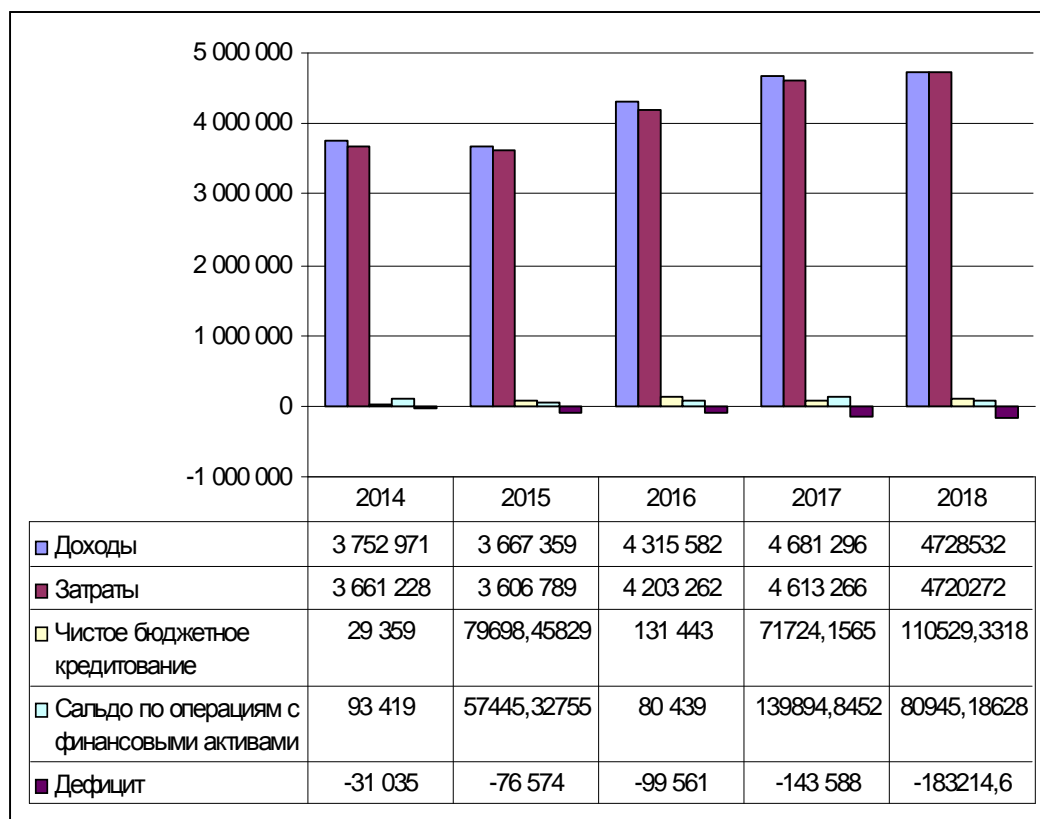


Рисунок 1. Доходы, затраты и дефицит местных бюджетов за 2014-2018 гг. (в млн тенге)\*

\*По данным Министерства финансов Республики Казахстан

В соответствии с Бюджетным кодексом РК, доходы местных бюджетов формируются за счет налогов и неналоговых поступлений, трансфертов из республиканского бюджета, доходов от продажи основного капитала и поступлений от финансовых активов. Рассмотрим показатели доходов местных бюджетов.

Как видно из представленных данных (таблица 1), в течение анализируемого периода прирост доходов составил 26%. При

этом налоговые поступления выросли на 51,4%, неналоговые поступления – на 56,2%, поступления от продажи основного капитала – на 42,3%, а поступления трансфертов – на 8%. Темп роста трансфертов (8%) существенно отстает от прироста доходов (26%), налоговых поступлений (51,4%). Несмотря на снижение темпа роста трансфертов, их роль в формировании доходов по-прежнему значительна.

Таблица 1

Доходы местных бюджетов РК за 2014-2018 гг. (млн тенге)\*

Наименование показателей	2014	2015	2016	2017	2018	2018 в % к 2014
1	2	3	4	5	6	7
Налоги	1 449 651	1 550 988	1 747 376	1 962 823	2 195 144	151,4
Неналоговые поступления	47 994	62 518	71 620	114 954	74 951	156,2

1	2	3	4	5	6	7
Поступления от продажи основного капитала	63 363	60 936	52 438	64 306	90 175	142,3
Поступления трансфертов	2 191 963	1 992 917	2 444 149	2 539 214	2 368 262	108,0
Доходы	3 752 971	3 667 359	4 315 582	4 681 296	4 728 532	126,0

*\*По данным Министерства финансов Республики Казахстан*

Темп роста налоговых поступлений превысил темп роста доходов. Это является положительным фактом, свидетельствующим об улучшении налогового контроля и налогового администрирования. Неналоговые поступления также стабильно растут в течение всего анализируемого периода.

Налоги, поступающие в местные бюджеты, характеризуются низким уровнем ставок и большим размером уклонений от

их уплаты. Поскольку в местные бюджеты поступают преимущественно налоги на собственность, они характеризуются относительно невысокой фискальной значимостью для местных бюджетов. Анализ доходов местных бюджетов будет неполным без оценки структуры источников. В таблице 2 представлены результаты вертикального анализа, позволяющего выявить долю каждого показателя к общей сумме.

Таблица 2

**Структура доходов местных бюджетов РК за 2014-2018 гг. (в % к итогу)\***

Наименование показателей	2014	2015	2016	2017	2018
Налоги	38,6	42,3	40,5	41,9	46,4
Неналоговые поступления	1,3	1,7	1,7	2,5	1,6
Поступления от продажи основного капитала	1,7	1,7	1,2	1,4	1,9
Поступления трансфертов	58,4	54,3	56,6	54,2	50,1
Доходы	100	100	100	100	100

*\*По данным Министерства финансов Республики Казахстан*

Вертикальный анализ доходов местных бюджетов Республики Казахстан позволяет сделать следующие выводы.

Положительной тенденцией является увеличение доли налогов с 38,6% в 2014 г. до 46,4% в 2018 г. Удельный вес неналоговых поступлений и поступлений от продажи основного капитала относительно стабилен и составляет в среднем 1,8 и 1,4%,

соответственно. Наибольшее значение в формировании доходов местных бюджетов по-прежнему играют трансферты из республиканского бюджета, хотя в течение анализируемого периода их доля снизилась с 58,4% в 2014 г. до 54,2% в 2017 г. и 50,1% в 2018 г.

Рассмотрим роль отдельных налогов в общем объеме налоговых поступлений.

Таблица 3

**Налоговая структура местных бюджетов РК за 2014-2018 г. (в %)\***

Наименование показателей	2014	2015	2016	2017	2018
1	2	3	4	5	6
Индивидуальный подоходный налог	38,1	38,6	39,6	38,2	38,2
Социальный налог	29,5	30,0	30,4	29,4	28,2

1	2	3	4	5	6
Акцизы	7,0	6,5	7,3	8,9	9,9
Налог на имущество	7,2	7,1	6,8	6,40	6,9
Земельный налог	5,8	5,9	6,1	6,10	6,3
Налог на транспортные средства	7,1	6,7	6,8	5,80	6,1
Прочие	5,3	5,3	3,1	5,20	4,5
ВСЕГО налогов:	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

*\*По данным Министерства финансов Республики Казахстан*

Расчеты показали, что наибольшую роль в налоговых поступлениях продолжает играть индивидуальный подоходный налог, доля которого практически стабильна в течение всего анализируемого периода. Доля социального налога также стабильна около 30% в среднем за период. Это связано с тем, что источником уплаты обоих налогов является фонд оплаты труда, отсюда стабильное и значительное поступление этих двух налогов.

Роль налогов на собственность незначительна. Так, доля налога на имущество колеблется от 6,9 до 8,9% от объема налоговых поступлений в течение всего анализируемого периода. Удельный вес земельного и налога на транспортные средства также невысоки и составляют в среднем 6,9 и 6,1%, соответственно. Если анализировать их удельный вес по отношению к общему объему доходов местных бюджетов, то данный показатель будет совсем мизерным.

Налоги на собственность характеризуются низким уровнем ставок. Они уплачиваются раз в год. Отсюда их незначительная роль в формировании доходов местных бюджетов. Между тем, в развитых странах налоги на собственность играют значительную роль в местных бюджетах. Это связано с различиями в механизме их исчисления и взимания. На наш взгляд, в данном аспекте имеются значительные резервы для роста доходной базы местных бюджетов при изменении действующей практики налогообложения налогов на собственность в Республике Казахстан.

Таким образом, анализ показал наличие проблем несбалансированности в бюджетной системе. Во многом это связано с действующим механизмом разграничения доходов и расходов между уровнями бюджетов. Существующая практика регулирования межбюджетных отношений усиливает региональную дифференциацию. Если еще 15 лет назад количество регионов-доноров и реципиентов было одинаковым, то сегодня лишь 4 региона являются доходобразующими, остальные получают помощь из республиканского бюджета.

Следует отметить, что, несмотря на обилие реформ в области налогообложения, перечень налогов, поступающих в республиканский и местные бюджеты, остается стабильным. Традиционно, республиканский бюджет формируется за счет поступления НДС, корпоративного подоходного налога, доля которых в отдельные годы составляла до 80% общего объема доходов. В местные бюджеты поступают налоги на собственность, индивидуальный подоходный налог, которые обеспечивают сравнительно низкий объем ресурсов.

Вертикальный дисбаланс возникает в силу несоответствия объемов доходов бюджетов различных уровней бюджетной системы и объемов расходов, необходимых для исполнения закрепленных за ними функций.

Недостаточное поступление налогов в местные бюджеты восполняется за счет трансфертов вышестоящего бюджета, значение которых увеличивается с каждым годом (в соответствии с рисунком 2).

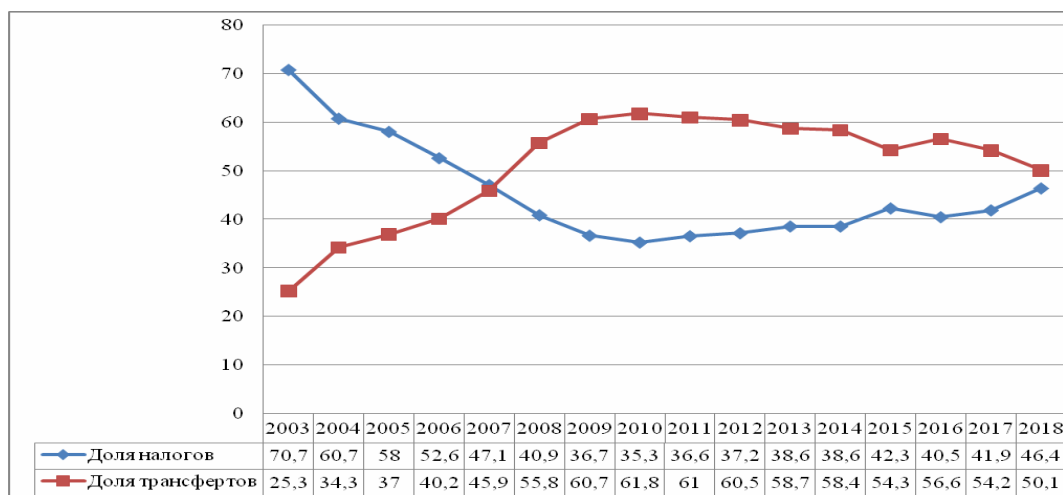


Рисунок 2. Удельный вес налогов и трансфертов в доходах местных бюджетов (в % к общему объему доходов) за 2003-2018 гг.

*\*По данным Министерства финансов Республики Казахстан*

Из представленных данных видно, что в республике наметилась устойчивая тенденция сокращения доли налогов в формировании доходов местных бюджетов на фоне существенного роста удельного веса и значения трансфертов из республиканского бюджета.

Это свидетельствует о недостатках действующего механизма регулирования межбюджетных отношений, снижении заинтересованности местных исполнительных органов в формировании и укреплении собственных доходов.

Анализ формирования доходов местных бюджетов показывает их растущую зависимость от субвенций, поступающих из республиканского бюджета. Поскольку поступление трансфертов вышестоящих бюджетов сопровождается контролем в использовании этих ресурсов, т.е. снижение самостоятельности местных бюджетов связано с недостаточностью собственной доходной базы. Реальная самостоятельность местных исполнительных органов определяется их возможностью мобилизовывать ресурсы в соответствующие бюджеты и распоряжаться ими в соответствии с потребностями территорий. Между тем, вопросы самос-

стоятельности местных бюджетов традиционно являются дискуссионными. Это обусловлено процессами, протекающими в сфере межбюджетных отношений и сложившейся практикой формирования доходов республиканского и местных бюджетов. В последние годы регионы получают все больше полномочий, однако этот положительный процесс не сопровождается соответствующим расширением финансовых возможностей. Вследствие этого переданные в ведение региональных властей права не реализуются полностью, что, в свою очередь обостряет социальную напряженность, усиливает противоречия между центральными и местными органами власти.

В этой связи упорядочение финансовой поддержки регионов и совершенствование межбюджетных отношений в целом является важным условием дальнейшего углубления экономических реформ и укрепления государственности на основе принципов демократии.

На практике местное государственное управление в Казахстане работает малоэффективно и недостаточно востребовано государством. Основными причинами этого являются [6; 153]:

– отсутствие целостной системы государственного территориального управления на низких его уровнях;

– недостаточное понимание сущности местной власти и ее возможностей;

– противодействие усилению местной власти со стороны региональных элит в связи с конкуренцией при распределении ресурсов и полномочий;

– слабость экономической и финансовой базы местных органов власти;

– в отдельных случаях возможна несогласованность и недостаточная проработанность законодательства;

– недостаточная подготовленность кадров в связи с различием уровня подготовки кадров на территории Казахстана;

– недостаточный уровень научно-методического и информационного обеспечения места и роли местных органов власти в решении государственных задач;

– недостаточно рациональная территориальная организация;

– неоптимальные структуры органов управления;

– непроработанность и неэффективность механизмов контроля за деятельностью местного управления не столько со стороны государства, а со стороны населения и общественности.

При оценке расходов местных органов власти необходимо иметь в виду следующее. Наличие права расходовать средства не всегда предполагает наличие права распоряжаться ими. Если расходы нижестоящих уровней жестко регламентированы законами, принятыми на вышестоящих уровнях власти, то даже при сильной децентрализации расходов реальная самостоятельность у нижестоящих органов власти будет отсутствовать. Кроме того, объем расходов нижестоящих бюджетов зависит от объема целевых трансфертов, передача которых означает децентрализацию расходов, но может не означать децентрализацию полномочий, если расходование этих средств

подлежит жесткому контролю. Кроме того, значительная доля нецелевых средств, поступающих в нижестоящие бюджеты в виде отчислений от нормативов регулирующих налогов и в виде выравнивающих трансфертов, также оказывается не в полном распоряжении органов власти, производящих непосредственные расходы:

– во-первых, зачастую вышестоящий орган власти неформально требует, чтобы эти средства расходовались на вполне определенный вид расходов;

– во-вторых, органы государственной власти Республики Казахстан и органы местного управления настолько перегружены нормативным правовым регулированием практически в отношении всех видов бюджетных расходов, что перед ними не остается никакого выбора в отношении того, как израсходовать переданные им средства.

На наш взгляд, система межбюджетного регулирования призвана решить ряд задач:

– законодательное закрепление доходных источников и расходных полномочий между уровнями бюджетной системы;

– выравнивание минимальной бюджетной обеспеченности;

– создание стимулов экономического развития регионов;

– обоснованное планирование доходов и расходов бюджетов всех уровней;

– формирование условий для реальной самостоятельности каждого уровня управления, стимулирование развития собственной финансовой базы.

В этой связи, в современных условиях важное методологическое значение в республике приобретают следующие вопросы:

– какова степень финансовой децентрализации, приемлемая для Казахстана;

– какова эффективность действующего законодательства в части разграничения доходов и расходных полномочий;

– насколько эффективны применяемые методы межбюджетного регулирования;

– как определить достаточность собст-



венных источников формирования доходов местных бюджетов; – какие неналоговые источники можно использовать в современной практике формирования местных бюджетов; – является ли действенной система рычагов, стимулов и санкций региональной финансовой политики и др.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Интыкбаева С.Ж. Особенности налогово-бюджетной политика в условиях новой глобальной реальности // Вестник КазУЭФМТ. – 2017. – №2. – С. 52.
2. Аймурзина Б.Т. Оновные направления формирования и реализации фискальной децентрализации Казахстана в системе межбюджетных отношений // Вестник КазУЭФМТ. – 2018. – №1. – С. 31.
3. Кучукова Н.К. Макроэкономические аспекты реформирования финансово-кредитной системы за годы независимости Казахстана: предпосылки, тенденции и перспективы развития. – Астана: изд.КазУЭФМТ, 2011. – С. 203.
4. Исахова П.Б., Жангутина Г.О. Совершенствование механизма выравнивания бюджетной обеспеченности // Аль-Пари. – 2009. – №1-2. – С. 138.
5. Есентугелов А. Стратегия процветания страны в условиях меняющегося мира. Уроки мирового кризиса и модернизация казахстанской экономики. – Алматы, 2011. – С. 320.
6. Статистический бюллетень Министерства финансов РК. – 2019. – №1.
7. Кучукова Н.К. Реформирование бюджетной системы Казахстана в условиях новой глобальной реальности. Экономическая, налоговая и финансово-бюджетная стратегия РК на современном этапе: матер. межд. науч.-практ. конф., посвященной 75-летию д.э.н., профессора, академика МЭАЕ и КАЗНАЕН Нурумова А.А. – Астана, 2016. – С. 153.

#### Аңдатпа

Жергілікті бюджеттер жергілікті өзін-өзі басқарудың негізі болып табылады. Оларды қалыптастыру процесі аймақтық проблемаларды шешуде жергілікті билік органдарының мүмкіндіктерін анықтайды. Мақалада жергілікті бюджеттердің қаражатын қалыптастыру және жұмсау процестері сипатталған. Автор табыс құрылымы мен динамикасын талдады. Табыс құрылымында салықтардың рөлі аз. Жыл сайын республикалық бюджеттен трансферттер түріндегі жәрдем өседі. Автор Қазақстанда бюджет жүйесінің деңгейі арасындағы салыстыру механизмін сыни түрде бағалайды. Үкіметаралық қатынастарды реттеу тетігі түзетуді қажет етеді. Автор жергілікті биліктің тәуелсіздігін нығайтуға қолдау көрсетеді. Бұл үшін олардың қаржылық мүмкіндіктерін кеңейту және олардың жауапкершіліктерін күшейту қажет.

Кірістерді қалыптастыру проблемаларының ішіне кіріс көздерінің жоқтығы, республикалық бюджеттен берілетін трансферттерге тәуелділік бар. Осы проблемаларды шешу үшін жергілікті бюджет кірістерін нығайтуға, бюджет шығыстарының тиімділігін арттыруға және үкіметаралық қатынастарды реттеу сапасына бағытталған бірқатар ұсынымдар ұсынылды.

#### Annotation

Local budgets are the basis of local government activities. The process of their formation determines the capabilities of local authorities in solving regional problems. The article describes the processes of formation and expenditure of funds of local budgets. The author analyzed the structure and dynamics of income. In the income structure, the role of taxes is small. Every year assistance from the republican budget in the form of transfers grows. The author critically assesses the mechanism of tax distribution

between the levels of the budget system in Kazakhstan. The mechanism for regulating intergovernmental relations needs adjustment. The author is in favor of strengthening the independence of local authorities. For this, it is necessary to expand their financial powers and strengthen their responsibilities.

Among the problems of income generation, there is a lack of own sources of income, dependence on transfers from the national budget. In order to solve these problems, a number of recommendations were proposed aimed at strengthening local budget revenues, increasing the efficiency of budget spending and the quality of regulation of intergovernmental relations.



- Копева Д.** PhD профессор, Университет Национальной и Мировой экономики, г. София, Болгария
- Алиев М.К.** д.э.н., профессор, завкафедрой «Учет и аудит», КазУЭФМТ
- Айтхожина А.Е.** магистр, ст. преподаватель кафедры «Учет и аудит», КазУЭФМТ
- Оспанов Е.Ж.** к.э.н., ст. преподаватель кафедры «Экономика», КазУЭФМТ
- Раимбеков Ж.С.** д.э.н., профессор кафедры «Экономика», КазУЭФМТ
- Токсанова А.Н.** д.э.н., профессор кафедры «Экономика», КазУЭФМТ
- Галиева А.Х.** д.э.н., ассоц. профессор кафедры «Экономика», КазУЭФМТ
- Байбусинова Г.К.** докторант кафедры «Экономика», КазУЭФМТ
- Нурсеитов А.А.** к.э.н., доцент кафедры «Экономика», КазУЭФМТ
- Можей К.А.** магистр управления инвестиционными проектами, эксперт отдела бизнес-процессов, группы разработки бизнес-процессов и сопровождения SAP-процессов, управления бизнес-анализа и процессов Al Telekom Austria Group Belarus
- Мухамбетова Л.К.** к.э.н., ст. преподаватель кафедры «Менеджмент», КазУЭФМТ
- Нургалиева Ж.Е.** к.э.н., кафедра «Менеджмент» КазУЭФМТ
- Уажанов М.У.** PhD, ст. преподаватель кафедры «Менеджмент», КазУЭФМТ
- Амирова Г.К.** магистр, ст. преподаватель кафедры «Менеджмент», КазУЭФМТ
- Турсумбаева М.Ж.** к.э.н., доцент кафедры «Международная торговля и право», КазУЭФМТ
- Бикенова А.С.** магистр, ст. преподаватель кафедры «Международная торговля и право», КазУЭФМТ
- Тойжигитова Ж.А.** к.э.н., ст. преподаватель кафедры «Финансы», КазУЭФМТ
- Аймурзина Б.Т.** д.э.н., и.о. профессора, декан факультета бизнеса, КазУЭФМТ
- Берстембаева Р.К.** к.э.н., ст. преподаватель кафедры «Финансы», КазУЭФМТ

## Руководство для авторов по оформлению статей

Все статьи принимаются через электронную почту. Статьи, не соответствующие требованиям к оформлению, не рассматриваются. Пользователям необходимо поддерживать актуальность своих контактных данных и другой информации, указанной в профиле. Проверьте правильность указания e-mail, поскольку всю переписку редакция будет вести с Вами по электронной почте. Авторы могут прислать материалы по электронной почте: [science.kuef.2017@mail.ru](mailto:science.kuef.2017@mail.ru).

Текст должен быть набран в формате **WINDOWSXP** или **\*.RTF (REACH TEXT FORMAT)**, **офис 2007**, редакторе **Word 2007**, шрифт – **TimesNewRoman**, формат А4. Объем – 6-8 страниц машинописного текста (2500-3500 слов).

В левой верхней части листа печатается **УДК и ГРНТИ (УДК = UDC=ӘОЖ – ГРНТИ=SCSTI=FTAMP)**. Далее в правой части листа печатаются фамилия и инициалы автора, ученая степень и звание, место работы, город. Через пробел в середине листа прописными буквами печатается **название** материала, затем **аннотация** на языке текста публикуемого материала (150-200 слов), далее **ключевые слова** – *на трех языках*, после ключевых слов указывается (при наличии) **код по классификации JEL**.

Затем через один интервал обычным шрифтом – **текст** (по предложенной выше структуре), который следует печатать без переносов. Размер шрифта – 14, межстрочный интервал – одинарный, ширина всех полей – 2 см, абзац – 1,25 см. Формулы следует набирать в приложении – **редактор формул (MicrosoftEquation)**. В тексте статьи ссылки на источники обязательны. Сноски (ссылки) на использованную литературу печатаются в квадратных скобках.

После текста статьи следует:

- список литературы;
- переведенные аннотации (на англ. и рус/каз.).

Не допускается использование:

- жирного, курсивного и подчеркнутого шрифта в основном тексте;
- автоматического и принудительного переноса, знаков принудительного разрыва строк, страниц;
- фотографий;
- цветных элементов.

В статье допускается не более 3-х таблиц, выполненных в Word, 3-х рисунков (Word, группировать).

К статье прилагаются сведения об авторах. Ответственность за содержание и оформление статьи несет автор статьи.

### Публикационная этика

Редакция журнала «Вестник КазУЭФМТ» придерживается этических принципов на всех этапах работы с публикациями. Мы соблюдаем Этический кодекс Комитета по этике научных публикаций (Committee on Publication Ethics, COPE) и стремимся следовать его рекомендациям. Мы надеемся на следование принципам этичного поведения от всех сторон, вовлеченных в процесс работы с публикациями: авторов, редакторов и рецензентов.

## Порядок рецензирования статей

После получения статьи она рассматривается техническим секретарем с точки зрения соответствия требованиям к оформлению статей. Все поступившие статьи проверяются на оригинальность с помощью соответствующих электронных ресурсов. По результатам проверки статья может быть направлена автору на доработку.

Все научные статьи, поступившие в редакцию, подлежат обязательному рецензированию.

Научный редактор (или ответственный редактор) определяет соответствие поступившей статьи профилю журнала, требованиям к ее оформлению и затем направляет статью на рецензирование двум независимым специалистам по соответствующей тематике, не входящим в состав редакционной коллегии.

Рецензия должна содержать квалифицированный анализ материала статьи, объективную, аргументированную его оценку и четко обоснованные рекомендации. В рецензии должны содержаться:

- актуальность темы;
- научная новизна, основные результаты исследований;
- структурированность и логичность изложения статьи;
- соответствие содержания статьи ее названию;
- замечания рецензента и рекомендации рецензента (рекомендуется для опубликования, рекомендуется для опубликования после исправления замечаний, не рекомендуется для опубликования).

В случае отрицательного результата экспертизы статья отклоняется от публикации. Редакторы не вступают в переписку с авторами отклоненных статей. Отклоненные статьи повторно не рассматриваются. Основные причины отклонения статей – отсутствие научной новизны, низкая оригинальность, несоответствие научной сфере журнала.

Статьи, получившие положительные рецензии и принятые к публикации редакцией, ставятся в очередь публикаций.

### Контактная информация

Адрес редакции: 010005, г. Астана, улица Жубанова, 7

Контактный телефон: +7(7172) 27-85-72

E-mail: science.kuef.2017@mail.ru

Сайт: <https://kuef.kz/ru/science/vestnik/>

**Қазақ экономика, қаржы және  
халықаралық сауда университетінің  
ЖАРШЫСЫ**



**ВЕСТНИК  
Казахского университета экономики,  
финансов и международной торговли**

Беттеуші/верстка: **Баркова О.**

Жаршы авторлардың электрондық түпнұсқасы негізінде басылып шығарылған  
Вестник сверстан и отпечатан с электронной версии авторских оригиналов

Басуға 24.09.19. қол қойылды. Пішімі 70x100 1/10. Көлемі 10 б.т. Таралымы 300 дана. Тапсырыс 657.  
Подписано к печати 24.09.19. Формат 70x100 1/10. Объем 10 уч.-изд.л. Тираж 300 экз. Заказ 657.

---

*Қазақ экономика, қаржы және халықаралық сауда университетінің  
баспа-полиграфиялық орталығы. Астана қ., Жұбанов көшесі, 7*

Университеттің менеджмент жүйесі ISO 9001 сәйкестігіне сертификатталған  
Система менеджмента университета сертифицирована на соответствие ISO 9001