

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ ЖОҒАРЫ БІЛІМ МИНИСТРАЛІГІ
МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
MINISTRY OF SCIENCE AND HIGHER EDUCATION OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

А.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУАЗИЯ ҰАТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ
ЕВРАЗИЙСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ А.Н. ГУМИЛЕВА
L.N. GUMILYOV EURASIAN NATIONAL UNIVERSITY



«ҰАТТЫҚ ВАЛЮТАНЫҢ ТҰРАҚТЫЛЫҒЫ МЕМЛЕКЕТТІҢ
ҚАРЖЫЛЫҚ КАУІПСІЗДІГІН ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУ ФАКТОРЫ РЕТІНДЕ»
Қазақстан Республикасының ұлттық валютасының 30 жылдығына арналған
халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциясының
МАТЕРИАЛДАР ЖИНАҒЫ

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ

Международной научно-практической конференции,
посвященная 30-летию национальной валюты Республики Казахстан
«СТАБИЛЬНОСТЬ НАЦИОНАЛЬНОЙ ВАЛЮТЫ КАК ФАКТОР
ОБЕСПЕЧЕНИЯ ФИНАНСОВОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГОСУДАРСТВА»

COLLECTION OF REPORTS

of the international scientific and practical conference dedicated to the 30th anniversary
of the national currency of the Republic of Kazakhstan
«STABILITY OF THE NATIONAL CURRENCY AS A FACTOR OF ENSURING
FINANCIAL SECURITY OF THE STATE»

АСТАНА, ASTANA,
2023

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ ЖОҒАРЫ БІЛІМ МИНИСТРЛІГІ
Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
ЕВРАЗИЙСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ Л.Н. ГУМИЛЕВА

MINISTRY OF SCIENCE AND HIGHER EDUCATION OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN
L.N. GUMILYOV EURASIAN NATIONAL UNIVERSITY

**"ҰЛТТЫҚ ВАЛЮТАНЫҢ ТҰРАҚТЫЛЫҒЫ МЕМЛЕКЕТТІҢ ҚАРЖЫЛЫҚ
ҚАУІПСІЗДІГІН ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУ ФАКТОРЫ РЕТІНДЕ"**
Қазақстан Республикасының ұлттық валютасының 30 жылдығына арналған
халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциясының
МАТЕРИАЛДАР ЖИНАҒЫ

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
Международной научно-практической конференции, посвященная 30-летию
национальной валюты Республики Казахстан
**«СТАБИЛЬНОСТЬ НАЦИОНАЛЬНОЙ ВАЛЮТЫ КАК ФАКТОР ОБЕСПЕЧЕНИЯ
ФИНАНСОВОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГОСУДАРСТВА»**

COLLECTION OF REPORTS
of the international scientific and practical conference dedicated to the 30th anniversary of the
national currency of the Republic of Kazakhstan
**"STABILITY OF THE NATIONAL CURRENCY AS A FACTOR OF ENSURING
FINANCIAL SECURITY OF THE STATE"**

ASTANA, 2023

ӘОЖ 336(075.8)
КБЖ 65.261
М17

Редакциялық алқа:

Мақыш С.Б. – Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ Басқарма мүшесі – академиялық мәселелер жөніндегі проректоры
Жағыпарова А.О. – Экономика факультінің деканы
Ажмухамедова А.А. – Экономика факультеті деканының ғылыми жұмыстар жөніндегі орынбасары
Мажитов Д.М. – «Қаржы» кафедрасының профессоры
Бұлақбай Ж.М. – «Қаржы» кафедрасының меңгерушісі
Майдырова А.Б. – «Экономика және кәсіпкерлік» кафедрасының меңгерушісі
Сембиева Л.М. – «Мемлекеттік аудит» кафедрасының меңгерушісі
Аманова Г.Д. – «Есеп және талдау» кафедрасының меңгерушісі
Муталиева Л.М. – «Туризм» кафедрасының меңгерушісі
Мухияева Д.М. – «Менеджмент» кафедрасының меңгерушісі
Алина Г.Б. – «Бизнес және басқару» факультетінің деканы, Esil University

М17 «Ұлттық валютаның тұрақтылығы мемлекеттің қаржылық қауіпсіздігін қамтамасыз ету факторы ретінде» Қазақстан Республикасы Ұлттық валютасының 30 жылдығына арналған халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциясы. – Астана: Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ, 2023. – 787 б. Международная научно-практическая конференция, посвященная 30-летию национальной валюты Республики Казахстан **«Стабильность национальной валюты как фактор обеспечения финансовой безопасности государства»**. – Астана: ЕНУ имени Л.Н. Гумилева, 2023. – 787 с. International scientific and practical conference dedicated to the 30 thanniversary of the national currency of the Republic of Kazakhstan **«Stability of the national currency as a factor of ensuring financial security of the state»**. – Astana: L.N. Gumilyov ENU, 2023. – 787 p.

ISBN 978-601-337-909-8

Халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференцияның еңбектер жинағында мемлекеттің қаржылық қауіпсіздігін қамтамасыз ету және Қазақстан Республикасы ұлттық валютасының тұрақтылық факторлары қарастырылған.

В сборнике трудов международной научно-практической конференции рассмотрены факторы обеспечения финансовой безопасности государства и стабильности национальной валюты Республики Казахстан.

In the collection of works of the international scientific and practical conference, factors of ensuring the financial security of the state and the stability of the national currency of the Republic of Kazakhstan are considered.

ISBN 978-601-337-909-8

ӘОЖ 336(075.8)
КБЖ 65.261

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2023

РОЛЬ И ЗНАЧИМОСТЬ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВИЗАЦИИ ТОВАРОПРОВОДЯЩЕЙ СИСТЕМЫ КАЗАХСТАНА

Долтес Л.К.

ЕНУ им.Л.Н.Гумилева, Астана, Казахстан

lyubov.doltes@mail.ru

Аннотация: В современном мире значение транспортной отрасли в экономике каждого государства возрастает. Транспорт является важным сектором внутренней экономики Казахстана, занимающим значительную долю в структуре ВВП. Значительная территория республики, низкая плотность населения, высокий темп экономического развития Казахстана, достигнутый в последние годы, формируют нарастающие потребности в перевозках. Состояние транспортного комплекса в Казахстане находится в зоне особого внимания отечественных и зарубежных экспертов, ими обозначены его основные недостатки. В статье рассматривается обоснование роли транспортной инфраструктуры в развитии территорий Республики Казахстан и пути ее развития, рассмотрено влияние развития транспортной инфраструктуры на экономику страны, рассмотрены транзитные возможности на территории республики, проанализированы преимущества и недостатки транспортной инфраструктуры Казахстана, рассмотрены вопросы транспортной инфраструктуры и пути ее решения. Выявлены вопросы, связанные с качеством ремонта дорог и обновлением транспортных средств в республике, обеспечением транспортного комплекса квалифицированными кадрами и научными учреждениями транспортного профиля. В результате проведенного исследования предложено развивать международное сотрудничество в области транспорта.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, транспортная система, инвестиция, государственная программа, технология, транзитный потенциал, логистика, цифровизация, транзит, грузоперевозки.

Андатпа: қазіргі әлемде әр мемлекеттің экономикасындағы көлік саласының маңызы артып келеді. Көлік ЖІӨ құрылымында елеулі үлесті алатын Қазақстанның ішкі экономикасының маңызды секторы болып табылады. Республиканың едәуір аумағы, халықтың тығыздығының төмендігі, соңғы жылдары қол жеткізілген Қазақстанның экономикалық дамуының жоғары қарқыны тасымалдарға деген өсіп келе жатқан қажеттіліктерді қалыптастырады. Қазақстандағы көлік кешенінің жай-күйі отандық және шетелдік сарапшылардың ерекше назарында, олар оның негізгі кемшіліктерін белгіледі. Мақалада Қазақстан Республикасының аумақтарын дамытудағы көлік инфрақұрылымының рөлі мен оны дамыту жолдарының негіздемесі қарастырылады, көлік инфрақұрылымын дамытудың ел экономикасына әсері қаралады, республика аумағындағы транзиттік мүмкіндіктер қаралады, Қазақстанның көлік инфрақұрылымының артықшылықтары мен кемшіліктері талданады, көлік инфрақұрылымының мәселелері және оны шешу жолдары қаралады. Республикада жолдарды жөндеу сапасына және көлік құралдарын жаңартуға, көлік кешенін білікті кадрлармен және көліктік бейіндегі ғылыми мекемелермен қамтамасыз етуге байланысты мәселелер анықталды. Зерттеу нәтижесінде көлік саласындағы халықаралық ынтымақтастықты дамыту ұсынылды.

Кілт сөздер: көлік инфрақұрылымы, көлік жүйесі, инвестиция, мемлекеттік бағдарлама, технология, транзиттік әлеует, логистика, цифрландыру, транзит, жүк тасымалдау.

Abstract: In the modern world, the importance of the transport industry in the economy of each state is increasing. Transport is an important sector of the domestic economy of Kazakhstan, which occupies a significant share in the structure of GDP. The significant territory of the republic, the low population density, the high rate of economic development of Kazakhstan achieved in recent

years, form the growing demand for transportation. The state of the transport complex in Kazakhstan is in the zone of special attention of domestic and foreign experts, they have identified its main shortcomings. The article examines the rationale for the role of transport infrastructure in the development of the territories of the Republic of Kazakhstan and the ways of its development, examines the impact of the development of transport infrastructure on the economy of the country, considers transit opportunities in the territory of the republic, analyzes the advantages and disadvantages of the transport infrastructure of Kazakhstan, considers the issues of transport infrastructure and ways to solve it. The issues related to the quality of road repairs and vehicle upgrades in the republic, provision of the transport complex with qualified personnel and scientific institutions of the transport profile have been identified. As a result of the conducted research, it is proposed to develop international cooperation in the field of transport.

Key words: transport infrastructure, transport system, investment, government program, technology, transit potential, logistics, digitalization, transit, cargo transportation.

Одной из главных стратегических задач Республики Казахстан является развитие внутренней транспортной инфраструктуры на основе внедрения инновационных транспортно-логистических систем. Это вызвано с развитием внутреннего рынка и ростом спроса на транспортные услуги, поэтому возникла потребность развития транспортно-логистической системы регионов, особенно интегрированных в международные транспортно-логистические товаропроводящие системы.

Сила Казахстана заключается в его богатой ресурсной базе, его географическом положении в качестве транзитной страны между Европой и Азией, а также в транспортной системе, которая является более эффективной и рентабельной, чем другие в ЦАР. Его слабость заключается в том, что его транспортная система плохо связана с международными транспортными системами, производственной системой с низкой производительностью, небольшим потребительским спросом на товары и услуги и огромной территорией, которая требует обширных инвестиций в инфраструктуру.

Правительство РК считает развитие логистики одной из основных государственных задач ближайших лет. Казахстан имеет возможность в ближайшие 3-5 лет стать торговым логистическим центром всей Центральной Азии. Для этого необходимо повысить конкурентоспособность казахстанских товаров, с помощью снижения затрат на транспортировку, содействовать созданию транзитных маршрутов между Европой и Юго-Восточной Азией через Казахстан, а также повысить долю транспортного компонента в ВВП страны [1, с.330-332].

В своем докладе на брифинге Службы центральных коммуникаций 26 июля 2022 года министр Торговли и интеграции РК Б. Султанов отметил, что на сегодняшний день существует проблема отсутствия взаимосвязи с фермерами, сельскохозяйственными производственными кооперативами (СПК) и торговыми сетями. Поэтому задача создания Национальной товаропроводящей системы (НТС) заключается в выстраивании эффективной и цельной торгово-логистической инфраструктуры от производителя до ритейла. Планируется, что система будет способствовать развитию отечественного производства и решению возникающих проблем и вопросов по распределению товаров внутри Казахстана. Под товаропроводящей системой мы понимаем совокупность каналов связи и взаимоувязанный комплекс организационно-технологических и экономических механизмов и мероприятий по распределению продукции в центрах распределения на определенной территории, обеспечивающая передачу, доведение и распределение продукции от товаропроизводителей до потребителей с минимальными издержками и максимальным удовлетворением спроса и требований потребителей [2].

Предполагается, что НТС будет состоять из сети ОРЦ, которые представляют собой инфраструктуру полного цикла, от производства до продажи, которая интегрируется в торговую инфраструктуру республики, образуя единую экосистему, что значительно расширит рынок сбыта сельхозпродукции. Задачами данной программы являются: 1) создание

многоформатной торгово-распределительной инфраструктуры; 2) обеспечение оптимизированного цифрового торгового процесса; 3) качественная диверсификация импорта и экспорта несырьевых товаров/услуг и т.д.

Из-за существующих проблем мелкие сельхозтоваропроизводители начали контраговаться по фьючерским сделкам, получая деньги от перекупщиков РФ до посева, а также с крупными оптовиками, которые рассчитываются наличными без всяких документов и самостоятельно вывозят с полей весь объем урожая. Соответственно, у государства встал вопрос продовольственной безопасности и стабилизации цен на социально значимые продоводары.

Министерство сельского хозяйства совместно с НПП "Атамекен" изучили эти проблемы с бизнесом, мировой опыт. И с 2017 года частные инвесторы начали реализовывать проект по строительству ОРЦ. Это ОРЦ Global City (Казаханда), ТОО Altyn Orda QazTrade LTD (Алматинская область), ОРЦ Dostar Kazakhstan (Алматы), ОРЦ "Тараз", ОРЦ "Жамбыл" (Тараз, Жамбылская область), ОРЦ Jolaman (Семей, ВКО), ОРЦ "Радуга" (Петропавловск, СКО). Основное назначение ОРЦ – в построении инфраструктуры для проведения оптовых торгов, исключения посреднических звеньев и обеспечении гарантированного сбыта казахстанской продукции. Для системного решения этого вопроса правительством инициировано создание национальной товаропроводящей системы в виде инфраструктуры сети оптово-распределительных центров из 24 ОРЦ.

Говорится о необходимости введения для участников товаропроводящей системы (производитель – заготовитель – ОРЦ – розничные сети, переработчики и др.) стимулирующие меры, например отмены НДС по определенному перечню сельхозтоваров, которые производятся в Казахстане. Это позволит решить вопрос стабилизации цен, заинтересует крупные торговые сети закупать у ОРЦ продукцию казахстанского производителя, а ОРЦ – закупать у заготовительных организаций и отечественных производителей [3].

В своем отчете Раимбеков Ж.С. рассматривает логистический распределительный центр и отмечает, что такой центр должен сочетать в себе следующие функции:

1) сбор, обеспечение приема продовольственной продукции в конкретном месте, гарантированные условия хранения; обработку, сортировку; доработку, переработку, упаковку в соответствии с санитарными требованиями; транспортировки и доставки до потребителя скоропортящейся продукции в точно указанное время; доступ производителей продовольственной продукции к электронным торгам; обеспеченность и доступность в круглые сутки к финансовой инфраструктуре;

2) организация оптовой и розничной торговли в различных по назначению распределительных логистических центрах и торговых объектах; информирование производителей продукции в режиме реального времени о всех спросах и предложениях; организация сбыта не только по рыночным ценам, но и по доступным ценам для разных категории граждан;

3) обеспечение равных условий доступа к сбыту своей продукции всем поставщикам.

Объем грузоперевозок в Казахстане растет с каждым годом, по итогам 2021 года грузовые перевозки всеми видами транспорта (исключая трубопроводный) составили 4,2 млрд. тонн. Поставщиками услуг являются курьерские и экспресс-компании, таможенные брокеры и экспедиторы, а также производители и трейдеры. Экспресс и курьерские компании в основном являются транснациональными корпорациями, имеющими представительства, которые поддерживают связь с зарубежными офисами и контролируют распространение внутри страны, имеют собственные склады и парк грузовых автомобилей. С другой стороны, таможенные брокеры, экспедиторы и мультимодальные перевозчики с местной лицензией компетентны в предоставлении комплексных решений для клиентов и обычно предлагают услуги, которые включают сопровождение груза через таможенную очистку и отправку его по железной дороге или автомобильным транспортом в конечные пункты назначения. Тем временем производители или продавцы имеют собственный парк грузовиков и самостоятельных складов для управления цепочкой поставок.

Средний темп роста за последние 5 лет составил 1,4% CAGR, несмотря на пандемию, поддерживаемый развитием электронной торговли и транзитного потенциала страны. Доходы от перевозок всеми видами транспорта (исключая трубопроводный) в РК по итогам 2020 года составили 1,4 трлн. тенге, из которых 1,1 трлн (78%) было получено за счет перевозки грузов.

В числе первых 10 основных торговых партнеров Казахстана являются Россия, Китай, Италия, Южная Корея, Нидерланды, Турция, Индия, Узбекистан, Франция и Германия. По итогам 2020 года рост товарооборота произошел в отношениях с Китаем (+4,5%), Индией (+90,2%) и Германией (+11,1%). Товарооборот в Казахстане за 2020 год снизился на 18,1% и составил 47,5 млрд. долл. США, однако показатель в 2021 поднялся. Основными товарами экспорта из Казахстана являются: нефть сырая - 18,7 млрд. долл. США (с долей 53%), медь и катоды из меди - 2 млрд. долл. США (5,6%), природный газ - 1,9 млрд. долл. США (5,5%), уран - 1,3 млрд. долл. США (3,6%), ферросплавы - 1,3 млрд. долл. США (3,6%), руды и концентраты медные - 1,1 млрд. долл. США (3%), пшеница - 730,7 млн. долл. США (2,1%), руды и концентраты драгоценных металлов - 545,4 млн. долл. США (1,5%), нефтепродукты - 464,3 млн. долл. США (1,3%), руды и концентраты железные - 452,1 млн. долл. США (1,3%).

С точки зрения структуры внутренних перевозок грузов по видам транспорта, львиная доля (83%) приходится на автомобильный транспорт – в том числе, благодаря бурному развитию интернет – торговли и служб доставки и роста спроса на услуги 3PL [4].

В последние годы сфера услуг стала одной из перспективных отраслей мировой экономики. Как развитые, так и развивающиеся страны стремятся ускорить развитие сферы услуг для содействия экономическому росту. Как показывает анализ, в мировой экономике, как правило, наблюдается опережающий рост сферы услуг по сравнению с производством товаров. Большая часть приходится на оптовую и розничную торговлю (16,8%), транспорт и хранение (8,2%), операции с недвижимостью (7,8%). Посреднические услуги и услуги по трансграничной доставке товаров по территории Казахстана и по территории других государств могут приносить высокие доходы в иностранной валюте, что предполагает необходимость государственной поддержки. На этом рынке страны появились игроки, но государственной поддержки практически нет. На наш взгляд, необходимо реформировать и обновить систему статистического учета в сфере услуг.

За январь-июль 2022г. транспортом республики перевезено 2019 млн. тонн грузов, что на 1,8% меньше уровня января-июля 2021 года, грузооборот за этот период составил 343,2 млрд. т-км (увеличился в сравнении с январем-июлем 2021 года на 4,5%), перевезено 3894,4 млн. пассажиров (на 11,3% больше, чем в январе-июле 2021 года), пассажирооборот составил 61,5 млрд. п-км (увеличился в сравнении с январем-июлем 2021 года на 18,3%) (Таблица 1) .

Таблица 1 - Основные показатели работы транспорта по видам экономической деятельности

	Перевезено грузов, багажа, грузобагажа, тыс. тонн		Грузооборот, млн. т-км	
	отчетный период	в процентах к соответствующему периоду 2021г.	отчетный период	в процентах к соответствующему периоду 2021г.
Всего	2 018 985	98,2	343 218,33	104,5
в том числе:				
Железнодорожный транспорт	239 288,01	100,2	180 439,79	105,7
Автомобильный и городской электрический транспорт	1 614 821,68	97,1	75 858,71	95,4

грузовой автотранспорт	1 614 821,68	97,1	75 858,71	95,4
Транспортировка по трубопроводам	163 797,49	107,5	86 379,39	111,2
Морской транспорт	668,16	123,3	454,35	123,3
Внутренний водный транспорт	397,44	90,4	57,60	178,3
Воздушный транспорт	12,74	63,9	28,49	62,6

В общем объеме перевезенных грузов доля автомобильного транспорта составила 79,98%, железнодорожного – 11,85%, трубопроводного – 8,11%, других видов транспорта (воздушного, внутреннего водного, морского) – 0,06%. В грузообороте доля железнодорожного транспорта составила 52,57%, трубопроводного – 25,17%, автомобильного – 22,1%, других видов транспорта (воздушного, внутреннего водного, морского) – 0,16%. В пассажирообороте, в связи с дальностью перевозок, доля железной дороги составила 15,13%, воздушного транспорта – 16,63% [5].

Развитие логистики по праву считается приоритетным направлением государственной политики, особенно вовлечение транспортной системы Казахстана в международную транспортную систему. В случае успешного выполнения поставленных правительством задач Казахстан имеет все шансы в ближайшие годы стать крупным торговым логистическим узлом в Центральной Азии.

Список литературы:

1. Киселёва Г. В., Кутыенко С.Ю., Жайлаубеков М.А. Основные направления развития логистической инфраструктуры товаропроводящей сети Казахстана // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований, №8-2, 2017, С.330-332.
2. Раимбеков Ж.С. Отчет о научно-исследовательской работе «Формирование и развитие эффективной интегрированной национальной товаропроводящей сети на основе концепции инновационной логистики», 2020.
3. Электронный ресурс URL:<http://inbusiness.kz/ru/news/kak-v-kazahstane-sozdayut-nacionalnuyu-tovarovprovodyashuyu-sistemu/> (20.09.2022)
4. Электронный ресурс URL: <http://bakertilly-ca.com/ru-kz/news/logistika-put-v-budushhee/> (20.09.2022)
5. Электронный ресурс URL:<https://stat.gov.kz/official/industry/18/statistic/5> (20.09.2022)

ӘОЖ 33. 336.

ЦИФРАНДЫРУ ДӘУІРІНДЕГІ БАНКТІК ҚЫЗМЕТТЕРДІҢ ДАМУ ТЕНДЕНЦИЯЛАРЫ

Ерген Арсен, Нұрғиса Бексұлтан

6B04118-Бизнес экономикасы, 4 курс

baken_t@mail.ru

Ғылыми жетекші – э. ғ. к., Г.Е. Амалбекова

М.Х. Дулати атындағы Тараз өңірлік университеті,

Тараз қаласы, Қазақстан

Аңдатпа. Алдыңғы жылдары цифрлық платформаларды, таратылған тізілім жүйелерін және бұлтты технологияларды дамыту және қарқынды енгізу қаржы секторына үлкен өзгеріс