



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

**«АДАМИ КАПИТАЛ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ДАМУДЫҢ  
НЕГІЗГІ ФАКТОРЫ РЕТІНДЕ»**

*Халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциясының  
ЕҢБЕКТЕР ЖИНАҒЫ*

**СБОРНИК ТРУДОВ**

*Международной научно-практической конференции*

**«ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ КАПИТАЛ КАК ОСНОВНОЙ ФАКТОР  
ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ»**

**WORKS**

*of the International scientific and practical conference*

**«HUMAN CAPITAL AS THE MAIN FACTOR OF ECONOMIC  
DEVELOPMENT»**

**Астана**

**20 қазан 2022**

**УДК 331.5 (075.8)**

**ББК 65.240я73**

**А 24**

**Рецензенты:** профессор «Esil University», д.э.н. Галиева А.Х.  
профессор Евразийского национального университета им.Л.Н.Гумилева, д.э.н.  
Шалболова У.Ж.

**Редакционная коллегия**

Макыш С.Б. – д.э.н., профессор, декан экономического факультета, Евразийский национальный университет им.Л.Н.Гумилева, г.Астана

Байжолова Р.А. – д.э.н., профессор, Евразийский национальный университет им.Л.Н.Гумилева, г.Астана

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

Исаева Б.К. – PhD., доцент, Евразийский национальный университет им.Л.Н.Гумилева, г.Астана

**ISBN 978-601-337-744-5**

«Адами капитал экономикалық дамудың негізгі факторы ретінде» халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциясының еңбектер жинағы. –Астана: Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, 2022. -330б.

Сборник трудов международной научно-практической конференции «Человеческий капитал как основной фактор экономического развития». – Астана: Евразийский национальный университет им.Л.Н.Гумилева, 2022. -330с.

Works of the International scientific and practical conference «Human capital as the main factor of economic development». - Astana: L.N. Gumilyov Eurasian National University, 2022. -330p.

**УДК 331.5 (075.8)**

**ББК 65.240я73**

**ISBN 978 – 601 – 337 – 744 – 5**

© Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, 2022

© Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, 2022

© L.N. Gumilyov Eurasian National University, 2022

Сәкен Сейфуллин, Нығмет Нұрмақов және басқа да қазақ елінің нағыз патриоттары бар.

Қарастырылып отырған кезеңде, біздің ойымызша, ұлы ойшыл Абай Құнанбайұлы өзінің Қара сөздерінде адам және адами капитал ұғымдарына неғұрлым жан-жақты анықтама берді. Дана ақын мен философтың терең сенімі бойынша адам ақыл мен адамгершіліктің, еңбекқорлық пен білімнің, достық пен махаббаттың бейнесі болуы керек. Мұндай рухани құндылыққа жетудің негізі – адам, ол белсенді еңбек және танымдық қызметті қарастырды [2].

Ұсынылып отырған қысқаша материал Қазақстан Республикасының Президенті Қасым-Жомарт Тоқаев жүргізіп жатқан реформалар барысында мемлекеттік, салалық, өңірлік бағдарламалар мен жобаларды әзірлеу және іске асыру кезінде Қазақстанда адами капиталды дамыту проблемаларын шешуде қарастырылып отырған салада кешенді зерттеу жүргізу және тарихи аспектілерді білу қажеттігін айқын түрде дәлелдей түседі.

### **Пайдаланылған әдебиеттер тізімі**

1. Баласагунский Юсуф. Благодатное знание. /перевод С.Н.Иванова. М. Электронный источник 1983[https://platona.net/load/knigi\\_po\\_filosofii/istorija\\_filosofii\\_arabskaja/jusuf\\_khas\\_khadzhib\\_balasaguni\\_blagodatnoe\\_znanie\\_1983/59-1-0-2993](https://platona.net/load/knigi_po_filosofii/istorija_filosofii_arabskaja/jusuf_khas_khadzhib_balasaguni_blagodatnoe_znanie_1983/59-1-0-2993)
2. Догалов А.Н. Экономические взгляды Абая и хозяйственная структура казахского народа. Т.1. Социально-экономические идеи Абая Кунанбаева. //– Нур-Султан: БиКа. 2021. – 288 с.

УДК 339.336

## **ЗНАЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ТОВАРОПРОВОДЯЩЕЙ СИСТЕМЕ КАЗАХСТАНА**

**Долтес Любовь Константиновна**

*lyubov.doltes@mail.ru*

Докторант специальности экономика

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

Научный руководитель – д.э.н., профессор Раимбеков Ж.С.

Одним 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 состоят 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 продовольственные товары.

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 (Караганда), 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, исключении посреднических звеньев и обеспечении гарантированного сбыта казахстанской продукции. Для системного решения этого вопроса правительством инициировано создание национальной товаропроводящей системы в виде инфраструктуры сети опто-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 январь-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

Показатели	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
Примечание: составлено автором на основе источника [3]				

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 использованных источников

1. Киселёва Г. В., Кутенько 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:// https://bakertilly-ca.com/ru-kz/news/logistika-put-v-budushhee/](http://https://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 33.332.3

## **АГРОӨНЕРКӘСІП КЕШЕНІН ЖАҢҒЫРТУДЫҢ ҚАЗІРГІ ЖАҒДАЙЫ**

**Елеусіз Алмагуль Канатқызы**

*[Eleusiz.a99@mail.ru](mailto:Eleusiz.a99@mail.ru)*

Халықаралық бизнес және стратегиялық сауда мамандығының магистранты,  
Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Астана қ., Қазақстан  
Ғылыми жетекшісі – э.ғ.к., қауым.профессор Бержанова А.М.

Тәуелсіздік алған сәттен бастап Қазақстан, басқа посткеңестік мемлекеттер сияқты, экономиканы жаңғыртуға және халық шаруашылығының барлық секторларын реформалауға кірісті. Бұл кезең Агроөнеркәсіптік кешендегі жаңа меншік нысандары мен бизнес-құрылымдардың дамуымен сипатталатын ауыл шаруашылығының дамуындағы жаңа кезеңнің қалыптасуының бастамасы болды [1].

Аграрлық сектор соңғы жылдардағы өсудің оң динамикасына қарамастан әлі де көптеген келеңсіз үрдістер еңсерілмеген отандық экономиканың рентабельді секторларының қатарында қалып отыр.

1991 жылы Қазақстанның агроөнеркәсіп кешені ЖІӨ-нің үштен бірін дерлік (29,5%) қамтамасыз етсе, бүгінгі таңда агроөнеркәсіп кешені жалпы ішкі өнімнің 4,4%-ға жуығын ғана өндіреді. Негізгі мәселе, сарапшылардың бағалауы бойынша, ауыл шаруашылығы саласын мемлекеттік реттеу жүйесінің жетілдірілмегендігінде.

Агроөнеркәсіп кешенін дамытудың көптеген арнайы бағдарламаларын жүзеге асыру бұл саланың жағдайын жақсартуға айтарлықтай әсер еткен жоқ.

Қазақстанда Тәуелсіздік жылдарында агроөнеркәсіп кешенін және ауылдық аумақтарды дамытуға бағытталған тоғыз бағдарламалық құжат қабылданды: