

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ  
МИНИСТРЛІГІ МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ  
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**



**Л. Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТИ  
ЕВРАЗИЙСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМ. Л. Н.  
ГУМИЛЕВА**

**"ТӘУЕЛСІЗ ҚАЗАҚСТАННЫҢ ӘЛЕУМЕТТІК-ЭКОНОМИКАЛЫҚ  
ДАМУЫ: ШЫНДЫҒЫ МЕН БОЛАШАҒЫ"  
атты халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциясының  
ЕҢБЕКТЕР ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК ТРУДОВ  
международной научно-практической конференции  
"СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ НЕЗАВИСИМОГО  
КАЗАХСТАНА: РЕАЛИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ"**



**9 желтоқсан, 2021  
Нұр – Сұлтан**

**ӘОЖ 338.2 (574) (075.8)**

**ҚБЖ 65.9 (5Қаз) я73**

**T29**

**Редакция алқасы**

*МАЙДЫРОВА А.Б.* - төрайым, э.ғ.д., профессор, кафедра меңгерушісі,

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

*БАЙЖОЛОВА Р.А.* - э.ғ.д., профессор, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық

университеті, Нұр-Сұлтан қ., Қазақстан

*ЕГЕМБЕРДИЕВА С.М.* - э.ғ.д., профессор, Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия

ұлттық университеті, Нұр-Сұлтан қ., Қазақстан

*ТЛЕСОВА Э.Б.* - э.ғ.к., доцент, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық

университеті, Нұр-Сұлтан қ., Қазақстан

*БЕРЖАНОВА А.М.* - э.ғ.к., қауымдастырылған профессор, Л.Н. Гумилев

атындағы Еуразия ұлттық университеті, Нұр-Сұлтан қ., Қазақстан

*ЖАНАБАЕВА Ж.К.* - э.ғ.к., доцент, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық

университеті, Нұр-Сұлтан қ., Қазақстан

*АУЕЛБЕКОВА А.К.* - э.ғ.к., доцент Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық

университеті, Нұр-Сұлтан қ., Қазақстан

*ДОСМАҒАНБЕТОВ Н.С.* - э.ғ.м., Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық

университеті, Нұр-Сұлтан қ., Қазақстан

*КАЗБЕКОВА З.К.* - магистрант, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық

университеті, Нұр-Сұлтан қ., Қазақстан

*НҰРЛАНҰЛЫ А* - магистрант, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық

университеті, Нұр-Сұлтан қ., Қазақстан

**ISBN 978-601-337-610-3**

**T29** "Тәуелсіз Қазақстанның әлеуметтік-экономикалық дамуы: шындығы мен болашағы" атты халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциясының еңбектер жинағы. –Нұр-Сұлтан: Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ, 2021. – 361 б.

Сборник трудов международной научно-практической конференции "Социально-экономическое развитие независимого Казахстана: реалии и перспективы". – Нур-Султан: ЕНУ им.Л.Н.Гумилева, 2021. – 361 с.

Works of the International scientific - practical conference "Socio-economic development of independent Kazakhstan: realities and prospects". - Nur-Sultan: L.N. Gumilyov Eurasian National University, 2021. – 361 p.

ӘОЖ 338.2 (574) (075.8)

ҚБЖ 65.9 (5Қаз) я73

**ISBN 978-601-337-610-3**

© Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, 2021

© Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, 2021

# ИНФРАҚҰРЫЛЫМ СФЕРАСЫНДАҒЫ МЕМЛЕКЕТТІК-ЖЕКЕШЕЛІК ӘРІПТЕСТІКТІ ҚАРЖЫЛАНДЫРУ ЖҮЙЕСІНІҢ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ТӘЖІРИБЕСІ

**Ибрагимов М.С.**

Л. Н. Гумилев атындағы ЕҰУ

Қазақстан, Нұр-Сұлтан қ.

[Ibragimax\\_98@mail.ru](mailto:Ibragimax_98@mail.ru)

Тақырыптың өзектілігі жаһанданудың күшеюімен, сондай-ақ басқа да күрделі дағдарыстармен, жұмыссыздықтың өсуімен, жекелеген елдер мен аймақтардың әлеуметтік-экономикалық даму деңгейіндегі үлкен айырмашылықпен сипатталатын әлемдік экономика дамуының қазіргі кезеңі басқарудың жаңа деңгейін, даму институттарын, жаңа саяси, экономикалық, құқықтық және институционалдық заманауи реттеушілерді дамытуды талап ететіндігімен байланысты. Әр түрлі елдердің экономикасы әр түрлі дамуда, кейбір аймақтар нарықтық механизмдерді таза түрінде қолданады. Мемлекет пен жеке сектор арасындағы қатынастарды дамыту перспективаларының бірі – мемлекеттік-жекешелік әріптестік (бұдан әрі – МЖӘ).

Зерттеу мақсаты – шет елдерде МЖӘ қаржыландыру ерекшеліктерін анықтау. Зерттеу объектісі – инфрақұрылымдық жобаларды қаржыландыру жүйесі (МЖӘ).

Зерттеу пәні – мемлекет пен жеке инвесторлар бірлесіп қаржыландыратын инфрақұрылымдық жобаларды іске асыруға қатысушылардың өзара қарым-қатынасы.

Соңғы онжылдықтарда жаһандық экономика мемлекет пен бизнестің өзара әрекеттесуінің, әдетте, серіктестік деп аталатын мүлдем ерекше сапасын қалыптастыра бастады.

Қоғам үшін маңызды мақсаттарға қол жеткізу үшін бизнес пен мемлекеттің күш-жігерін шоғырландыруды білдіретін әріптестік сияқты құбылысты қалыптастыру қоғамдық қызметтер көрсету жөніндегі мемлекеттік шығыстарды қысқартуға бағытталған "жаңа мемлекеттік басқару" (New Public Management, NPM) қазіргі заманғы тұжырымдамасымен едәуір дәрежеде байланысты.

Сонымен қатар, қалыптасып келе жатқан "мемлекет-бизнес" тандамасында қоғамның инновациялық дамуының генераторы ретінде жеке сектордың рөлі артуда.

Әлемдік практикада нақты жобаларды қаржыландыру үшін инфрақұрылымдық облигациялар эмиссиясының тетігін табысты қолданудың мысалдары бар. АҚШ-та инфрақұрылымдық облигациялар муниципалитеттер деңгейінде шығарылады және арнайы мақсатты облигациялар деп аталады. Жалпы қамту (general bonds), сондай-ақ инфрақұрылым объектілерін салудың нақты жобаларынан ақша ағынымен қамтамасыз етілген (revenue bonds) облигациялар шығарылады [1].

Соңғы жылдары әлемдік практикада акционерлеу есебінен инфрақұрылымдық жобаларды қаржыландыру белсенді дамуда. Экономикасы басым дамыған елдерде инвестициялар тарту мақсатында инфрақұрылымдық қорлар құрылып жатыр, олар инвестициялық қорлардың жалпы құрылымында 2%-ды алып жатыр. Көлік инфрақұрылымын дамытуға әлемдегі ең ірі инвестор – Қытай. Қытай инфрақұрылымдық жобаларға ұлттық ЖІӨ-нің 8%-на балама соманы салады. Үндістанның көлік инфрақұрылымы нысандарын қаржыландыру құрылымында жеке капиталға басты назар аударылады [2].

Инфрақұрылымдық жобаларды қаржыландырудың танымал құралдары ретінде вендорлық және LBO-кредиттерге назар аудару қажет. LBO (Leveraged buyout) – бұл инвестор белгілі бір компанияның бақылау пакетін сатып алатын және сонымен бірге сатып алуға қажетті қаражаттың көп бөлігі несиелер түрінде тартылатын мәміле.

Мұндай несиелер банктерден немесе қарыздық капитал нарықтарынан тартылады. Сатып алынған компанияның ақша ағындары пайыздарды төлеу және несиені өтеу көзі болып табылады. Мұндай несиелер сатып алынған бизнестің активтері, кейде сатып алушы компанияның активтері болып табылады.

Әдетте сатып алуға қажетті қаражаттың жалпы көлеміндегі қарыздық қаржыландыру үлесі 50%-70% аралығында болады. LBO-ның ең ықтимал объектілері – бұл өте жоғары несиелік рейтингі бар компаниялар.

Мұндай жағдайда тұрақты ақша ағыны, ағымдағы сәтте төмен қаржы тетігі, күрделі шығындардың болжамды деңгейі қаржыландырылатын сатып алу туралы шешім қабылдауда оң факторлар болып табылады.

Сондай-ақ инфрақұрылымдық құрылысқа зейнетақы қорларының, сақтандыру компанияларының және ұлттық әл-ауқат қорларының қаражатын тарту үшін күрес жүріп жатыр.

Инфрақұрылымдық жобаларды облигациялар есебінен қаржыландырудың артықшылықтары да, кемшіліктері де бар. Басымдықтарға бірінші кезекте қарыз алудың неғұрлым төмен құнын және бірқатар жеке және институционалдық инвесторларды қаржыландыруға тарту мүмкіндігін жатқызуға болады.

Әлемдік практикада нақты жобаларды қаржыландыру үшін инфрақұрылымдық облигациялар эмиссиясының тетігін табысты қолданудың мысалдары бар. АҚШ-та инфрақұрылымдық облигациялар муниципалитеттер деңгейінде шығарылады және арнайы мақсатты облигациялар деп аталады. Жалпы қамту (general bonds), сондай-ақ инфрақұрылым объектілерін салудың нақты жобаларынан (revenue bonds) ақша ағынымен қамтамасыз етілген облигациялар шығарылады. АҚШ-тағы муниципалды облигациялардың кірістеріне салық салынбайды, бұл инвесторлар үшін қосымша тартымдылық тудырады [3].

Сондай-ақ, Австралия инфрақұрылымдық облигацияларды сәтті қолданудың мысалы бола алады. Облигациялардың бұл түрін үкімет заңнамада алдын ала келісілген инфрақұрылымдық объектілердің тізімін қаржыландыру үшін шығарады: жерүсті және әуе көлігі, электр энергетикасы, газ және сумен жабдықтау, кәріз құрылыстары. Еуропада инфрақұрылымдық облигацияларды

Франция 1998 жылғы әлем чемпионатына дайындық кезінде стадиондар салу жобаларын қаржыландыру үшін шығарды.

Үндістанның көлік инфрақұрылымы нысандарын қаржыландыру құрылымында жеке капиталға басты назар аударылады. Инфрақұрылымдық инвестициялар көлеміндегі мемлекеттік бюджет қаражатының және үкіметтік қарыздардың үлесі 35%-дан сәл асады. Инфрақұрылымдық жобаларды көбінесе коммерциялық банктер, банктік емес қаржы ұйымдары және сақтандыру компаниялары қаржыландырады.

Үндістандағы инфрақұрылымдық инвестициялардың тартымдылығын арттыру үшін бірқатар салықтық преференциялар қолданылады. Осылайша, инфрақұрылымдық облигациялардан түскен табысқа салық салынбайды, ал негізгі қызметі инфрақұрылымды дамыту саласында шоғырланған компаниялар 10 жыл мерзімге салықтық демалыс алады.

Көлік инфрақұрылымын дамытуға әлемдегі ең ірі инвестор-инфрақұрылымдық жобаларға Ұлттық ЖІӨ-нің 8% - на балама соманы салатын Қытай. Қытайдағы көлік инфрақұрылымының негізгі объектілері-автомобиль және темір жолдар, оның үстіне темір жолдарды дамыту Қытай экономикасына жаңа серпін беруге және Қытайдың әлемдік ықпалын кеңейтуге арналған өршіл жоба — "жаңа Жібек жолы" тұжырымдамасының негізінде жатыр [4].

Қазіргі уақытта жеке серіктестіктердің меншікті қаражаты бірқатар себептер бойынша ресейлік МЖӨ жобаларын қаржыландырудың негізгі көздерінің бірі болып табылады. Осы жобаларды іске асырудың ерекшелігі, сондай - ақ іске асырудың ерекше саласы – инфрақұрылымдық объектілерді салу – жеке әріптестерден негізінен құрылтайшылардың үлесі есебінен қалыптасатын елеулі материалдық - техникалық базаның болуын талап етеді. Бұдан басқа, меншікті капиталдың жеткілікті деңгейінің болуы компанияның қаржылық тұрақтылығының, оның дағдарысқа төзімділігінің негізі болып табылады, сондай-ақ оларсыз ауқымды жобаларды іске асыру мүмкін болмайтын қарыз қаражатын тарту мүмкіндігіне әсер етеді.

Қазақстан экономикасының әлеуметтік бағдарланған модельге көшуі мемлекет пен бизнестің экономикалық жүйедегі рөлін қайта қарауды талап етті. Қоғамдық маңызы бар жобаларды әзірлеу мен іске асыруға бағытталған әріптестік өзара іс-қимыл кеңеюде. Қазіргі жағдайда Қазақстанда әлеуметтік әріптестік жаңа сипатқа ие болуда. Әлеуметтік-экономикалық келісімдер еңбек саласында ғана емес, экономиканың басқа да салаларын қамтиды. Әлеуметтік серіктестіктің мемлекет, бизнес және қоғамның коммерциялық емес ұйымдар түріндегі өзара әрекеттесу тәсілі ретінде қажеттілігі артып келеді. Әлеуметтік әріптестік құралдарын ұтымды пайдалану мемлекетке бюджет жүктемесін төмендетуге, инфрақұрылымды дамытуды қамтамасыз етуге, халықтың жұмыспен қамтылу деңгейін арттыруға, жеке кәсіпкерлікті дамытуға, сондай-ақ тауарлар мен көрсетілетін қызметтердің сапасын арттыруға мүмкіндік береді.

Қазақстанда бұл бір жағынан мемлекеттік атқарушы органдардың және екінші жағынан шартпен бекітілген экономиканың жеке секторының ұзақ мерзімді ынтымақтастығы, бұл ретте өзара пайда алу үшін қажетті ресурстар

капитал ретінде белгілі бір ұйымдық-құқықтық нысанда құрылған бірлескен кәсіпорын, ал жобаның тәуекелдері серіктестердің құзыретіне сәйкес оңтайлы бөлінеді және басқарылады. Осылайша, МЖӘ объектісі мемлекеттік меншікті және бюджет қаражаты, жеке компаниялардың активтері мен қызметтері болып табылады [5].

Инфрақұрылымдық облигацияларды орналастырудың сипатталған халықаралық тәжірибесін қорытындылай келе, Қазақстанның қаржы нарығында ұқсас құралдарды енгізу үшін пайдалы болып көрінетін келесі аспектілерді атап өткім келеді:

**Кесте – 1. Қазақстандағы қаржыландыру жүйесін жетілдіретін аспектілер**

- инфрақұрылымдық облигациялардың өтеуге дейінгі айтарлықтай кезеңі бар-5 жылдан 30 жылға дейін – әдетте өтеуге дейінгі кезең 15-20 жыл аралығында болады);
- облигациялар негізінен мемлекеттік кепілдіктермен қамтамасыз етілген (мемлекеттік кепілдіктер даму банктері, мамандандырылған агенттіктер, қаржы ұйымдары және т. б. сияқты "квзимемлекеттік" институттардың кепілдіктерімен, кепілдіктерімен және сақтандыруларымен ауыстырылуы мүмкін.);
- инфрақұрылымдық облигацияларға инвесторлар ретінде негізінен зейнетақы қорлары, даму банктері және коммерциялық банктер, инвестициялық қорлар жатады. Инфрақұрылымдық облигацияларды негізгі сатып алушылар капиталының құрылымында мемлекет жиі қатысады;
- инфрақұрылымдық облигациялардың эмиссиясы негізінен МЖӘ тетігін немесе оның баламаларын іске асыру шеңберінде жүреді (бірқатар елдерде – концессия тетігі);
- инфрақұрылымдық облигацияларды шығару кезінде тартылған қаражаттың мақсатты пайдаланылуын бақылаудың ашық тетігі қажет.
Ескерту – автормен құрастырылған

Осылайша, көлік инфрақұрылымын салу және жаңғырту жобаларын қаржыландыруды ұйымдастыру үшін облигацияларды қолданудың халықаралық тәжірибесі бұл инвестиция тарту арнасы Қазақстан үшін ең перспективалы деп айтуға мүмкіндік береді. Қазақстандағы инфрақұрылымдық облигациялар нарығын дамыту елдің көлік саласының инвестициялық әлеуетін арттырып қана қоймайды, сонымен бірге еліміздің экономикасын модернизациялаудың басқа стратегиялық міндетін – ішкі қаржы нарығын нығайтуға ықпал етеді.

**Пайдаланылған әдебиеттер тізімі**

1. Марков М. А. Исторический обзор форм частно-государственного финансирования // Научная сессия ГУАП: сборник докладов. СПб : ГУАП, 2009. № 3;

2. Государственно-частное партнерство: зарубежный опыт проектного финансирования. Сборник статей. Никонова И.А., Ярыгина И.З., ред. М.: Кнорус; 2018;(2). 268 с;

3. Nagesha G., Gayithri K. A Research Note on the Public-Private Partnership of India's Infrastructure Development // Journal of Infrastructure Development. 2014. Vol. 6. No 2. P. 111–129;

4. Delmon J. Public-private partnership projects in infrastructure: an essential guide for policy makers. Cambridge University Press, 2017;

5. Государственная программа индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2015-2019 гг. // Прикаспийская коммуна, 2015. № 23. - С. 2-9.

## **БАНК ДАҒДАРЫСТАРЫНЫҢ ТЕОРИЯЛЫҚ АСПЕКТІЛЕРІ: МӘНІ, ЖІКТЕЛУІ, ПАЙДА БОЛУ СЕБЕПТЕРІ**

**Имашев Б.Н., Теміржан Н.Қ.**

Қазақ-Орыс Халықаралық университеті

Қазақстан, Ақтөбе қ.

[imashevbekzat96@mail.ru](mailto:imashevbekzat96@mail.ru), [nurtay.temirzhan@mail.ru](mailto:nurtay.temirzhan@mail.ru)

Әр түрлі елдердің тәжірибесі көрсетіп отырғандай, банк дағдарыстары банк секторының өзгеретін макроэкономикалық жағдайларға бейімделуінің күрделі процесін көрсетеді. Банк жүйесіндегі дағдарыстық жағдайларды белгілі бір дәрежеде бастан өткермеген елді атау қиын. К. Рейнхарт пен К. Рогоффтың көзқарасы бойынша, ең ерте дамушы нарықтардағы банк саласындағы ерте дағдарыстар 1863 жылы Үндістанда, 1860-1870 жылдары бірнеше рет Қытайда және 1873 жылы Перуде болды [1].

Елдер осы уақытқа дейін банк дағдарыстарына тап болып, олармен күресуге айтарлықтай қаражат жұмсады. Халықаралық Валюта Қорының мәліметтері бойынша, 1970 жылдан бастап әлемде жүзден астам жүйелік банктік дағдарыстар болды. Отандық және шетелдік әдебиеттерде банк дағдарысын анықтаудың бірнеше тәсілдерін бөліп көрсетуге болады. Алайда, бұл құбылыстың қатаң ресми және жалпыға бірдей қолданылатын анықтамасы әзірленбеген. Банк дағдарысының мәні мен оның пайда болу себептерін шетелдік және отандық ғалымдар А.Демиргук-Кунт, Э. Детражия, г. Кальво, Дж. Камински, К. Рейнхарт, Дж. Каприо, А. Линдгрэн, В. Ю. Катасонов [2, 3] және т. б.

«Банктік дағдарыс» ұғымы зерттеу бағытына, талданған дағдарыс факторларының сипатына және т.б. байланысты екіұштылықпен анықталады. Айта кету керек, банктік дағдарыстардың қазіргі теориясында банк саласындағы тұрақтылықтың бұзылу жағдайларын және жүйенің кең ауқымды дағдарысын ажыратуға ерекше назар аударылады. Жергілікті дағдарыс өз кезегінде банк жүйесінің жекелеген секторларына немесе Ел ішіндегі жекелеген өңірлерге әсер етеді. Макроэкономикалық тәсілге сәйкес жүйелік банк дағдарысы деп