

технологиялар саласындағы көшбасшылардың бірі болуға мүмкіндік береді. Қоғамның өзгеруге дайындығы және адами капиталға инвестиция салу бұл процестің негізгі факторлары болады.

Әдебиеттер тізімі:

1. 2023-2029 жылдарға арналған цифрлық трансформация, ақпараттық-коммуникациялық технологиялар саласын және киберқауіпсіздікті дамыту тұжырымдамасы. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2023 жылғы 28 наурыздағы № 269 қаулысы.
2. Макаренко Л.С. Влияние цифровизации на качество государственного управления // *Modern Science*. – 2020. – № 12(1). – С. 119–124.
3. Воробьева О.А., Важинский К.В. Пути применения информационных технологий в управлении государственной и муниципальной службой // *Jurnalul Umanitar Modern*. – 2021. – Т. 4. – № 1(7). – С. 26–29.
4. Gartner. 5 Levels of Digital Government Maturity. November 6, 2017. URL: <https://www.gartner.com/smarterwithgartner/5-levelsof-digital-government-maturity>.
5. AI-augmented government Using cognitive technologies to redesign public sector work. A report from the Deloitte Centre for Government Insights. Deloitte University Press, 2017.

ҒТАХА 06.61.53

Т.Б. Казбеков, А.С. Ахметова
Т.Б. Казбеков – к.э.н., профессор
Е.А. Бөкетов атындағы Қарағанды зерттеу университеті
Қазақстан Республикасы, Қарағанды қ., ahmetova.2017.86@mail.ru

УРБАНДАЛУ ҮДЕРІСТЕРІНІҢ МІНДЕТТЕРІН ШЕШУДІҢ ӘЛЕМДІК ТӘЖІРИБЕСІ

Қазіргі заманда урбандалу жаһандық және аймақтық күн тәртібіндегі басты мәселелердің бірі болып табылады. Осыған сәйкес, негізінен осы құбылысты дүниежүзілік тарихтың индустриалды кезеңімен байланыстыра зерттеген батыс ғалымдарының осы тақырыпқа арналған іргелі еңбектері де, цифрландыру құбылысымен байланысты кезеңде қалыптасқан заманауи көзқарастар да өзекті.

«Урбандалу» ұғымының мәнін анықтау тәсілдерінің екіұштылығы ғалымдар арасында оның пәнаралық сипатына қатысты белсенді пікірталас тудырды [1]. Бұл аумақтық даму факторы ретінде урбандалу үдерісінің мәнін зерттеуге жүйелі көзқарасты пайдалану қажеттілігін алдын ала анықтайды. Теориялық және әдістемелік тәсілдер урбандалған аумақтың құрамдас құрылымы туралы қажетті түсінік беруге, оның аймақтық ерекшеліктерін, табиғи-ресурстық әлеуетін және ғылыми-қолданбалы және инфрақұрылым құруға негіз болатын шаруашылық қызметін ұйымдастыруды қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Урбандалған аумақтардың қалыптасу және даму үдерісін, олардың әлеуметтік-экономикалық дамудағы рөлін қарастыруға көшпес бұрын, концептуалды және категориялық аппаратты анықтау, сонымен қатар урбандалудың маңызды сипаттамаларына әртүрлі көзқарастарды зерттеу, жүйелеу қажет.

«Урбандалу» термині ғылымның әртүрлі салаларында: экономикалық географияда, қала құрылысында, әлеуметтануда және демографияда кеңінен тарайды. Ұғымның бұлайша кең таралуы латын тілінен шыққан терминнің ортақ мәніне байланысты «ourbanus» – қалалық, «urbs» – қала мағынасын білдіреді.

Қазіргі заманғы зерттеулерде урбандалу «қоғамның дамуындағы қалалардың рөлін арттырудың, халықтың әлеуметтік-кәсіби және демографиялық құрылымында өзгерістер тудыратын тарихи үдеріс» деп сипатталады. Ол «кедейшілікті азайтумен және өмір сүру деңгейінің жоғарылауымен тығыз байланысты және «бірқатар әлеуметтік-экономикалық факторлардың әсерінен өндіріс пен халықтың аумақтық-қалалық шоғырлану үдерісі ретінде әрекет ететіні» анықталған.

Ю.Л. Пивоварова урбандалу әлеуметтік-экономикалық дамудың экстенсивті және интенсивті жолдарынан өтетінін атап өтті. Экстенсивті урбандалу кезінде урбандалған аумақтардың қалыптасуына жаңа фабрикалар мен зауыттар салу, пайдалы қазбалардың жаңа кен орындарын игеру негізінде өнеркәсіптік базаның экстенсивті кеңеюі әсер етеді. Екінші жағдайда, жаңа қалаларды құру емес, бар қалалардың әлеуметтік-экономикалық дамуын жақсарту, олардың желісін ел сұранысына сай қалыптастыру орын алады. Урбандалудың бұл кезеңі құрылымның күрделенуінен және қалалық

функциялар құрамының кеңеюінен көрінетін қала құрылысының көпфункционалды негізіне көшумен сипатталады.

Дифференциалды урбандалу теориясында Гиббс урбандалу үдерісінің бес кезеңін анықтады (сурет 1).



Сурет 1. урбандалу кезеңдері (Гиббс бойынша)

Е с к е р т у – Дереккөздер негізінде автор құрастырған [4]

Уақыт өте келе бұл тұжырымдама көптеген ғалымдардың зерттеулерінде маңызды эмпирикалық сынақтарға ие болды. Сонымен, Т.Г. Нефедов және А.И. Трейвиш өз еңбектерінде Гиббстің сахналық концепциясын дамытады және белгілі бір кезеңдерде ірі қалалар тез өсетінін, содан кейін бұл тенденция орта қалалар санының көбеюімен ауыстырылатынын, содан кейін шағын қалалар санының көбеюі мүмкін екенін көрсетеді. Бұл концепцияға сәйкес урбандалу үдерісі өз заңдылықтарымен сипатталады, олар қалалық қоныстандыру жүйелерінің қалыптасуы мен дамуын жоспарлау және қалалар төңірегінде қоныстандыру үдерістерін реттеу кезінде ескерілуі тиіс. Мысалы, КСРО мен Шығыс Еуропаның кейбір елдеріндегі ірі қалалардың өсуін шектеу саясатын жүзеге асыруда мерзімінен бұрын, сондықтан тиімсіз шаралар қабылдау уақыт пен ақшаның негізсіз шығындалуына әкелді. Бұл үдерісті басқару стратегиясын жасау кезінде урбандалудың кеңістіктік дифференциациясын және кезең-кезеңімен дамуын зерттеу және ғылыми тәсілдерді қолдану маңызды.

Әрине, қалалардың ролін тек қоныстандыру формасына ғана төмендетуге болмайды – бұл да аймақтық экономиканы ұйымдастыру формасы. Мұндай екі жақтылық тіпті XX ғасырдың ортасында Батыстың ғылыми мектептері мен бағыттарының аймақтық экономистері атап өткен болатын. Осылайша, В.Айзард ғалымы қаланы экономиканың ең прогрессивті салаларына маманданған, жалпы аумақтық өндіріс жүйесінің ішкі жүйесімен қоса, республикалық маңызы бар көп салалы, көп функциялы орталық ретінде қарастырды [2].

Шеңберінде урбандалған аумақтар аймақтың әлеуметтік-экономикалық ішкі жүйелері ретінде зерттелетін теориялық және әдістемелік тұжырымдамалардың нәтижелерін ескере отырып, урбандалудың маңызды сипаттамаларын және урбандалудың дамуын анықтауға мүмкіндік беретін негізгілері 1 кестеде көрсетілген (кесте 1).

Урбандалу – ел экономикасының, дәстүрлері мен мәдениетінің даму дәрежесін, оның тұрғындарының қабылдауын және басқа да ерекшеліктерін ескере отырып, әртүрлі тәсілдер арқылы мәселелерді шешуді талап ететін жаһандық үрдіс.

Жергілікті өзін-өзі басқару мәдениетінің жоғары деңгейі Еуропадағы көптеген астаналарға тән қасиет болып саналады, әсіресе Скандинавия елдерінде айқын көрінеді. Бұл құбылыс өмір сапасының жоғары деңгейімен байланысты наразылық сезімдерінің болмауымен түсіндіріледі.

Басқаруда шешім қабылдауда орталықсыздандыру жергілікті билік пен тұрғындар арасындағы үздіксіз диалогты қолдауға мүмкіндік береді. Егер бұл қатынастар ескерілмесе, қала ортасының сапасы төмен болады, бұл қаланың және агломерацияның дамуын тежейді. Тіпті билік тарапынан ұнамсыз жаңалық халық үшін тиімді және қолайлы болуы мүмкін [3].

Копенгаген – велосипедшілер мен қоғамдық көліктер қаласы

Копенгаген қаласының билігі ескі индустриялық аймақтар мен инфрақұрылымды дамытуды қаржыландырудың үлгісін ұсынды. Бұл модельдің негізі аумақтарды дамыту үшін мемлекеттік корпорацияларды құру және жеке-мемлекеттік әріптестік қағидаттарын енгізу болды. 1980 жылдардың соңы мен 1990 жылдардың басында бұл жобаны жүзеге асыру Дания астанасына жаңа ғасырда даму мүмкіндігін алуға мүмкіндік берді.

Мемлекеттік меншіктегі CPN City & Port Development корпорациясы (акциялардың 95% қала билігіне, қалған 5% федералды үкіметке тиесілі) қаланы дамытуға қатысты барлық жобалардың жартысын іске асырды. Сонымен қатар, Нордхавн портын қайта құру жобасына тартылған 15 миллиард

долларлық жеке инвестиция метро құрылысына 5,8 миллиард долларды қайта инвестициялауға мүмкіндік берді. Бұл Копенгаген даму моделінің тиімділігін тағы бір дәлелдейді.

Қалада жайлы тұру және уақытты өткізу үшін барлық жағдай жасалған. Қаладағы үйлер ерекше стильде салынған, бұл қаланың сәулеттік келбетін түрлендіруде. Дүниежүзілік қала құрылысы лексиконында қалалық кеңістіктегі гуманизм үлгісін білдіретін «Копенгагенизация» арнайы термині пайда болды. Копенгаген оқиғасы әлемдік астаналардың қалалық агломерацияларды дамыту стратегияларын қала құрылысын ізгілендіру пайдасына қайта қарауға әсер етті.

Копенгаген жағдайын қарастырған кезде 70 жыл бойы белсенді дамып келе жатқан велоспорттың рөліне назар аудару қажет. Қала тұрғындарының 60%-дан астамы күн сайын бұл көлік түрін пайдаланады, күн сайын 1,3 миллион километрге дейін жүреді. Велосипедшілердің жалпы санының 30%-ы маусымдық пайдаланушылар болса, қалған 70%-ы велосипедтерді үнемі пайдаланады (қыс және жаз). Соңғы он жылда Копенгаген велосипед инфрақұрылымына 100 миллион еуродан астам инвестиция салды, ал қалада қазір велосипедшілерге арналған 435 шақырымнан астам жолдар, көпірлер мен тас жолдар бар.

Скандинавия түбегінің басқа астаналарымен салыстырғанда, қаланың велосипед жолдары арнайы сызықпен белгіленіп қана қоймай, ыңғайлы пайдалану үшін жолдан 5-10 сантиметр биіктікке көтерілген. Психологиялық тұрғыдан алғанда, бұл велосипедшілерді қауіпсіз сезінеді.

Кесте 1

Урбандалған аумақтар аймақтың әлеуметтік-экономикалық ішкі жүйелері ретінде зерттелетін теориялық және әдістемелік тұжырымдамалар

Концептуалды тәсілдер	Тәсілдің негізгі принциптері	Теориялық және әдістемелік концепциялардың дамуына ең көп үлес қосқан авторлар
Өндірістің орналасуы және қоныстану туралы түсінік	Аумақтық шоғырландыру және өндірісті локализациялау (халық тығыздығының артуына және өндіргіш күштердің дамуына байланысты өндірістің өсуі)	Ж.Г. фон Тюнен, В.Лаунхардт, А.Вебер, А.Предель, А.Лёш, Р.Гроц, В.Кристаллер (неміс мектебінің өкілдері); Т.Хэгерstrand, Т.Паландер (Стокгольм мектебінің өкілдері, Швеция); В.Айзард (Ұлыбритания) т.б.
Экономикалық кеңістікті ұйымдастыру түсінігі	Орталық орындарды, қалалардың кеңістіктік жүйесін анықтау, масштабты үнемдеуді арттыру	В. Кристаллер, А.Лёш (неміс мектебінің өкілдері); М.Фуджита, Т.Мори (Жапония); П.Кругман (АҚШ); Г.М.Лаппо (Ресей)
«Өсу полюстері», «даму осьтері» түсінігі	Өсу орталықтарының пайда болуы, орталық орындардың қалыптасуы, масштабқа оралу	Ф.Перру, Ж.Будвиль, П.Потье – француз әлеуметтану мектебі; Х.Гирш-неміс мектебі; Х.Р.Ласуэн (Испания) және т.б.
Кумулятивтік өсу концепциясы	Инновациялар мен индустрияландыруды тарату арқылы экономикалық дамудың өңіраралық деңгейлерін сәйкестендіру	Г.Мюрдаль, Т.Хэгерstrand (Швеция); Дж.Фридман, А.Хиршман (АҚШ); Х.Ричардсон (Ұлыбритания) т.б.
Инновацияның диффузиялық концепциясы	Қалаларда инновацияның пайда болуы және таралуы	Т.Хэгерstrand (Швеция); Х.Гирш (Германия); Ф.Перру, П.Потье (Франция); Э.Куклински (Польша)
Аумақтық дамуды мемлекеттік реттеу тұжырымдамасы	Проблемалық аймақтардың экономикасына әсер ету, өндірістің өсуін ынталандыру және құрылымды жақсарту	С.Деннисон, Г.Кэмерон (Ұлыбритания); А.Леш (Германия); Э.Гувер (АҚШ); Э.Куклински (Польша)
Е с к е р т у - автор [1] дереккөз бойынша құрастырған		

Айта кетерлігі, жаяу және велосипед жолдарын енгізу және кеңейту қоршаған ортаның ластануын азайтуға, көлік кептелісін азайтуға және адамдар үшін қалалық ортаның одан әрі дамуына әкеледі.

Негізгі қорытындылар:

1. Тұрақты дамудың кілті – дамыған жергілікті өзін-өзі басқару;
2. Велосипедшілер мен жаяу жүргіншілер санының өсуімен қала көркейе түседі;
3. Адамдар көп уақытын сыртта өткізген сайын қаланың жалпы қауіпсіздігі артады;
4. Бүкіл қала мен агломерацияны қамтитын маршруттары бар жайлы қоғамдық көлік;
5. Қоршаған ортаның ластануының төмен деңгейі (негізінен атмосфера).

Ұзақ мерзімді жоспары бар қала – Сингапур

1960 жылдары Сингапурдың 2 миллион тұрғынының 2/3 бөлігі қараңғы жерлерде өмір сүрді. Бірнеше жылдан кейін, 1985 жылға қарай, қала-мемлекеттің қолайсыз аудандары жоғалып кетті. Тұрақты қаржы моделі мен дұрыс даму стратегиясының арқасында еліміз аз ғана уақыт ішінде қараңғы аудандардан құтылды. Сингапурлықтардың 80%-дан астамы тұрғын үй сатып алу үшін мемлекеттік қаржылық қолдау алады.

Сингапурдың стратегиялық даму жоспары көптеген ірі қалалардың қателіктерін ескере отырып әзірленді, сондықтан бір қала орталығының орнына Сингапурда әрқайсысы шағын орталықтарға тармақталған төрт қосалқы экономикалық орталықтар құрылды. Жұптасқан зәулім ғимараттардың қала құрылысы дәстүрі осы жерден бастау алады: біреуі тұрғын үйлерге, екіншісі кеңселерге және іскерлік белсенділікке арналған. Көлік кептелісі мәселесінің шешілуіне тұрғындар көптеп бас орталыққа асықпауы үшін жұмыс орындарын қала бойынша біркелкі бөлу туралы шешім оң әсерін тигізді. Алайда 2000-шы жылдардың басындағы экономикалық серпіліс елге кептеліс мәселесін толығымен шешуге мүмкіндік бермеді: қала тұрғындарының саны 5,8 миллионнан астамға жетті, ал тұрғындардың жеке көліктерінің үлесі 34% құрады, бұл Сеулмен салыстырғанда жоғары (23%), Гонконг (12%) және Токио (12%), олардың көпшілігі қоғамдық көлікке тәуелді.

Ел үкіметі қаладағы көлік мәселесін шешу үшін тың бастамаларды айтуда. 2030 жылға қарай қоғамдық көліктің үлесін 75%-ға дейін ұлғайту, теміржол желісін екі есеге ұлғайту, олардың ұзындығын 360 шақырымға дейін ұзарту, автобустар паркін ұлғайту, велосипедшілерге арналған жолдарды кеңейту, автокөлікті пайдалану және велосипедпен бөлісу парктерін ұлғайту жоспарлануда. Болашақ аудандардың жобалары автотұрақтардың 50%-ға дейін қысқаруын ескере отырып әзірленуде.

Елдің кеңістігін дамытудың «концептуалды жоспары» жерді пайдаланудың барлық түрлерін және қала инфрақұрылымын, негізінен көлік инфрақұрылымын дамыту мүмкіндігін қарастыруы тиіс.

Ұзақ мерзімді жоспарлау қаланың қолданыстағы ғимараттары мен инфрақұрылымын пайдалану мерзімінің аяқталуы мүмкін қайта құрудан туындайтын барлық мүмкіндіктерді қамту үшін 100 жылға дейін созылуы керек.

Бұл жоспарлау әдісі реттеуші органдарға жерді пайдалану арасындағы бәсекелестік мәселесін айырбастау тәсілін қолдана отырып шешуге, сондай-ақ қаланың инфрақұрылымына инвестициялау кезінде басымдықтарды анықтауға мүмкіндік береді.

Сингапур жағдайын қорытындылайық:

1. Мемлекет тұрғын үй сатып алуға субсидиялар бөле отырып, әрбір азаматты тұрғын үймен қамтамасыз етуге басымдық береді;

2. Қаланың полицентрлік дамуы, орта орталықтардың шағын орталықтарға тармақталуы;

3. Елдің 100 жылға кеңістіктік дамуын ұзақ мерзімді жоспарлау, оның негізінде бас жоспар, тұжырымдамалық жоспар және басқа да құжаттар әзірленеді. Бұл құжаттар әлемдік экономикадағы өзгерістерді ескере отырып үнемі жаңартылып отырады.

4. Қоғамдық көлікті дамытуға инвестиция салу мемлекет дамуының стратегиялық міндеті ретінде айқындалған.

Мельбурн - барлығы жаяу қашықтықта орналасқан қала

Мельбурнның 2050 жылға дейінгі стратегиялық жоспарында қала «Мүмкіндіктер мен таңдаудың жаһандық қаласына» айналуы керек делінген. Бұл алдағы 35 жылда 1,5 миллионнан астам жаңа жұмыс орнын ашуды талап етеді.

Стратегия ұзақ мерзімді жоспарлаудың 9 негізгі қағидасын анықтайды:

- қаланың бірегейлігін сақтау (мәдени мұра Мельбурн);
- жаһандық бәсекеге қабілетті Мельбурн;
- штаттың негізгі қаласы;
- барлық бағытта тұрақты дамып келе жатқан қала;
- 20 минуттық қолжетімділік тұжырымдамасы;
- резиденттердің әлеуметтік және экономикалық қатысуы;

- салауатты және күшті жергілікті басқару;
- одан әрі даму және өсу үшін қаланың инфрақұрылымына көбірек инвестиция салу;
- көшбасшылық пен серіктестікті дамыту.

Тұжырымдама қала тұрғындарына 20 минуттық жаяу жүру, велосипедпен жүру немесе қоғамдық көлік қашықтықта күнделікті қажеттіліктерін қанағаттандыру үшін «жергілікті жерде тұруға» мүмкіндік береді. Осының арқасында қала инфрақұрылымға, көлік кептелісіне, қоршаған ортаға қатысты мәселелердің тұтас кешенін шешіп, жайлы қалалық ортаны құруда. Мельбурн қаласы қолайлы және қауіпсіз маршруттарға қол жеткізуді қамтамасыз ету арқылы жұмысқа велосипедпен жүруді арттыратын орта жасай алғанын атап өту керек.

Мельбурн қаласының тәжірибесін пайдалана отырып, келесі міндеттерді шешуге болады:

1. Білім, ғылым және өндірісте интеграцияланған салаларды құру негізінде жаңа тұрақты жұмыс орындарын құру.

2. «20 минуттық жаяу жүру» тұжырымдамасы негізінде инфрақұрылымның, экологияның және қала ортасының тартымдылығын арттырудың бірқатар күрделі мәселелерін шешу.

Қазақстандағы урбандалу деңгейі

Соңғы мәліметтер бойынша, Қазақстандағы қала тұрғындарының үлесі елдегі жалпы халықтың 58,7 пайызын немесе 18,897 миллион адамның 11,093 миллионын құрайды.

2019 жылғы мәліметтер бойынша Қазақстан урбандалу деңгейі бойынша 195 елдің ішінде 103-ші орында тұр. 1991 жылдан бері Қазақстандағы урбандалу деңгейі 54-58% аралығында ауытқып отырды. Болжамдар бойынша, 2030 жылға қарай урбандалу деңгейі 70%-ға, ал 2050 жылға қарай 80%-ға жетеді.

Қала төңірегіндегі аумақ адам ресурстарының негізгі жеткізушісі ролін атқарады. Нарық факторларының әсерінен жылдам өсуді халық тығыз орналасқан, салыстырмалы түрде дамыған инфрақұрылымы бар қалаларда күтуге болады, бұл республиканың оңтүстігіне ғана тән (Шымкент және Алматы). Халық тығыздығы төмен қалалардың жақын маңдағы ресурстары шектеулі, бұл Қазақстанның көптеген аймақтарына тән.



Сурет 1. Қазақстандағы урбандалуның өсуінің болжамдық деректері

Е с к е р т у – Дереккөздер негізінде автор құрастырған [3]

Агломерациялар үшін қызмет көрсету саласы өте маңызды, сондықтан, мысалы, Алматы қаласының экономикалық құрылымы үлкен агломерациялық әлеуетке ие. Сонымен қатар, маңызды кадрлық ресурстар еліміздің Павлодар, Қарағанды, Өскемен сияқты ірі өнеркәсіптік қалаларында және облыстардың әкімшілік орталығы мәртебесіне ие қалаларда бар. Бұл қалаларда қызмет көрсету экономикасының дамуы болжануда [5.]

Сондай-ақ агломерациялардың дамуының маңызды факторларының бірі ішкі құрылымның жағдайы болып табылады. Агломерациялар инфрақұрылымының қазіргі жағдайы олардың қарқынды өсу нәтижесінде пайда болатын жүктемеге дайын еместігін көрсетеді. Бұл қалалардың стихиялық кеңеюіне, соның ішінде білікті емес жұмыс күшімен қамтылған халықтың көбеюіне әкелді. Айта кету керек, мұның барлығы қаланың инфрақұрылым жүйесіне жүктеменің артуымен бір мезгілде болып жатыр. Республикалық маңызы бар қалалар (Алматы, Астана және Шымкент) жаңа тұрғындардың сұранысына сай емес. Сондай-ақ, жыл сайын ауыл тұрғындарының санының азаюы, елдің кең-байтақ аумақтарының қоныстану салдары байқалады. Республиканың ауылдары мен елді мекендерінің қоныстануының бұл құбылысы әлеуметтік-экономикалық зардаптармен қатар, ұлттық қауіпсіздікке қауіп төндіреді.

Әдебиеттер тізімі

1. Пироженов О.Ю. Понятие процесса урбанизации в теориях пространственного развития // Экономічний форум. – 2012. – №4. – С. 22-30.
2. Соколов, Б.А. урбандалу стран мира. – <https://visasam.ru/emigration/vybor/urbanizaciya-stran-mira.html> (дата обращения 05.04.2021)
3. Журавлева, М. Лидеры урбанизации, как внедрение локальных urban policies помогает трансформировать городские агломерации [Электронный ресурс]. – URL: https://plus.rbc.ru/specials/modern_urban_policies_in_russia (дата обращения 2020)
4. <https://repository.apa.kz/bitstream/handle/123456789/876/%D0%9A%D0%B5%D0%BD%D0%B5%D1%81%D0%B1%D0%B0%D0%B8%CC%86%20%D0%90%D0%BB%D0%BC%D0%B0%D0%B7.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
5. https://repository.apa.kz/bitstream/handle/123456789/769/1.%20%D0%9C%D2%B1%D1%85%D0%B0%D0%BC%D0%B5%D1%82%D0%B6%D0%B0%D0%BD%20%D0%A1._%D0%94%D0%B8%D1%81%D1%81%D0%B5%D1%80%D1%82.%20%D0%BF%D0%BE%D1%81%D0%BB%D0%B5%20%D0%9D%D0%A6%D0%93%D0%9D%D0%A2%D0%AD.pdf?sequence=1&isAllowed=y

ҒТАХА 06.52.13

А. Каиров, С. Рамазанов, Т.Б.Казбеков
Т.Б.Казбеков – к.э.н., профессор
Е. А. Бөкетов атындағы Қарағанды зерттеу университеті
Қазақстан Республикасы, Қарағанды қ.
abzalkairov2004@gmail.com; serik.warface.05@bk.ru

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ИНВЕСТИЦИЯЛЫҚ ЖОЛЫ

Мақалада Тәуелсіздік алғаннан бастап бүгінгі күнге дейінгі Қазақстан Республикасының инвестициялық жолы қарастырылады. Инвестициялық саясатты қалыптастырудың, қаржы секторын дамытудың және қолайлы инвестициялық ахуалды құрудың негізгі кезеңдеріне ерекше назар аударылады. Қазақстанның ішкі және сыртқы инвестицияларды тартудағы жетістіктері, сондай-ақ халықаралық инвестициялық рейтингті алуды және Дүниежүзілік Банктің мойындауын қоса алғанда, елдің әлемдік экономикадағы рөлі талданады. Сондай-ақ, Қазақстан алдында тұрған сын-қатерлер және шетелдік капитал салымдарын тарту арқылы одан әрі экономикалық өсу перспективалары талқыланады.

Инвестициялар (лат. "invest" — салым) - болашақта пайда табу немесе белгілі бір экономикалық табысқа жету мақсатында капиталды салу процесі. Инвестициялар экономиканың нақты секторына, соның ішінде өндіріс пен инфрақұрылымға, сондай-ақ активтер немесе бағалы қағаздар сияқты қаржы құралдарына бағытталуы мүмкін. Инвестициялардың негізгі мақсаты-инвестицияланған қаражатты ұлғайту және бастапқы шығындардан асатын кіріске қол жеткізу, бұл капиталдың өсуіне және жалпы экономиканың дамуына ықпал етеді. Инвестициялар екі негізгі түрге бөлінеді: ішкі және сыртқы. Ішкі Инвестициялар бір елде жүзеге асырылатын инвестицияларды білдіреді, яғни ресурстар мен қаражат ұлттық көздерден алынады — бұл мемлекеттік және жеке компаниялар немесе жеке кәсіпкерлер болуы мүмкін. Олар ішкі өндірістік қуаттарды, инфрақұрылымды және экономиканың басқа да салаларын дамытуға бағытталған. Сыртқы инвестициялар өз кезегінде шетелдік инвесторлар ел экономикасына инвестиция салған кезде шетелден капитал тартуды білдіреді. Бұған кәсіпорындарға, жобаларға немесе активтерге тікелей инвестициялар, сондай-ақ акциялар мен облигацияларды сатып алу сияқты портфельдік инвестициялар кіруі мүмкін. Сыртқы инвестициялар көбінесе жаңа технологияларға, инновацияларға және халықаралық нарықтарға қол жетімділікті қамтамасыз ету арқылы экономикалық өсуді ынталандыруда шешуші рөл атқарады [1]. Инвестициялық саясат-бұл экономикалық өсуді ынталандыру, бәсекеге қабілеттілікті арттыру және капиталды тарту мақсатында инвестициялық ағындарды басқару үшін мемлекет, компаниялар немесе басқа ұйымдар қабылдайтын шаралар жиынтығы. Инвестициялық саясат инвестициялау үшін қолайлы жағдайлар жасауға, тәуекелдерді азайтуға және экономиканың тұрақты және тұрақты дамуын қамтамасыз етуге бағытталған. Қазақстан Республикасы орта Азияда инвестициялық саясатта үлкен жетістікке жетіп, оны одан ары қарай жалғастыруда. Осы саясатты ол 1992 жылдан бастап қолданып келеді. Бүгінгі күнгі нәтижеге жету үшін Қазақстан Республикасы инвестициялық саясатта бірнеше кезеңнен өткен.