

ISSN 2709-4227

Қазақстан Республикасы Ұлттық Банкінің

ЭКОНОМИКАЛЫҚ ШОЛУЫ

№ 3, 2023



ҚАЗАҚСТАН ҰЛТТЫҚ БАНКІ

**Қазақстан Республикасы Ұлттық Банкінің
ЭКОНОМИКАЛЫҚ ШОЛУЫ**

Баспагер: Қазақстан Республикасының Ұлттық Банкі

Басылымның редакциялық алқасы

Редакциялық алқаның Төрағасы

Ұлттық Банк Төрағасының орынбасары В.А. Тутушкин

Редакциялық алқаның мүшелері:

Ақша-кредит саясаты бөлімшесінің басшысы

Қаржылық тұрақтылық және зерттеулер бөлімшесінің басшысы

Төлем балансы бөлімшесінің басшысы

Монетарлық операциялар бөлімшесінің басшысы

Қаржы ұйымдарын дамыту бөлімшесінің басшысы

Басылымды шығаруға жауапты – Зерттеулер және талдама орталығының қызметкері

Мақалалар авторларының ойлары мен пікірлері Қазақстан Республикасы Ұлттық Банкінің ресми ұстанымы болып табылмайды және онымен сәйкес келмеуі мүмкін.

ISSN 2709-4227

Қазақстан Республикасы Ұлттық Банкінің
ЭКОНОМИКАЛЫҚ ШОЛУЫ

№ 3, 2023

МАЗМҰНЫ

Қазақстанда жеңілдікпен автокредиттеу: нәтижелерге шолу <i>К.Е. Жусанғалиева, Е. Дәулетханұлы, Н.А. Қоңырбаева</i>	4
Әлемдік экономикадағы қаржылық тұрақсыздықтың өсуі аясында салықтар мен алымдарды сыныптауды дамыту қажеттілігі <i>С.А. Воронин, Д.С. Уғай, Ф.М. Азимова</i>	28
Тәуелсіз әл-ауқат қорлары: инвестициялық мақсаттар және активтерді стратегиялық аллокациялау <i>Ә.Ф. Ұтжанова, М.М. Еркінәлиев</i>	42

Қазақстанда жеңілдікпен автокредиттеу: нәтижелерге шолу

К.Е. Жусанғалиева – Қазақстан Республикасы Ұлттық Банкінің Зерттеулер және талдау орталығы – департаментті директорының орынбасары

Е. Дәулетханұлы – Қазақстан Республикасы Ұлттық Банкінің Зерттеулер және талдау орталығы – департаментті қаржы нарықтарын зерттеу басқармасының бас маман-талдаушысы

Н.А. Қоңырбаева – Қазақстан Республикасы Ұлттық Банкінің Зерттеулер және талдау орталығы – департаментті қаржы нарықтарын зерттеу басқармасының бастығы

Мақалада Қазақстанда іске асырылған жеңілдікпен автокредиттеу бағдарламаларына шолу берілген. Жүргізілген талдау шеңберінде авторлар шешуге арналған мақсаттар мен міндеттерді ескере отырып, бағдарламалардың нәтижелілігін бағалауға тырысты. Мақалада шет елдердегі автокөлік сатып алуға мемлекеттік қолдау көрсету тәжірибесі келтірілген.

Негізгі сөздер: жеңілдікпен автокредиттеу, мемлекеттік қолдау бағдарламасы, субсидиялау, отандық автоөндірушілер, автомобильдерді сату

JEL- сыныптау: G18, G 21, H42, L62.

1. Кіріспе

Мемлекеттік қолдау бағдарламалары әлемдік тәжірибеде кең таралған және экономиканың белгілі бір салаларын дамыту арқылы экономикалық өсуді ынталандыру, сондай-ақ халықтың әл-ауқатын арттыру және әлеуметтік шиеленісті төмендету аясында үкіметтердің басым міндеттерін шешуге мүмкіндік береді. Қолдау атаулы гранттар, субсидиялар немесе жеңілдігі бар талаптармен кредиттеу түрінде көрсетілуі мүмкін. Автокөлік сатып алуды субсидиялау мемлекеттік қолдаудың кең таралған нысаны болып табылады. Бұл ретте субсидиялау автомобильді сатып алуға ақшалай субсидия беру арқылы тікелей болуы немесе автокөлікті кредитке сатып алу кезінде пайыздық мөлшерлемелерді субсидиялауда көрсетілуі мүмкін. Әлемдік тәжірибеде автокөлікті жеңілдігі бар талаптармен сатуды қолдау жөнінде көптеген мысалдар бар. Көп жағдайда мұндай бағдарламалар атаулы болады және қаржылық қиындықтарға ұшыраған халықтың белгілі бір топтарын қолдауға немесе экологиялық таза автокөлікке көшуге және атмосфераға ластанушы шығарындыларды азайтуға бағытталған бағытталған.

Қазақстанда жеңілдікпен автокредиттеу бағдарламалары отандық автоөнеркәсіпті ынталандыру, халықты Қазақстан өндірісінің жаңа автомобильдерімен қамтамасыз ету, елдің автомашиналар паркін жаңарту, сондай-ақ қоршаған ортаның жай-күйін жақсарту мақсатында әзірленді. Бұл ретте бағдарламалар белгілі бір тұлғалар тобына ғана жеңілдікпен автокредиттер беру тұрғысынан атаулы бағдарлама болған жоқ. Жеңілдігі бар талаптармен берілетін Қазақстанда өндірілген автокөлікті өтініш беру кезінде оператор-банк тарапынан қаржыландырылған жағдайда, Қазақстанның кез келген азаматы төмендетілген мөлшерлеменен кредитке сатып ала алатын. Бағдарламада автомобиль құны бойынша шекті өлшемшарттар белгіленген, яғни автокөлік бағасы 15 млн теңгеден аспауы тиіс.

Қазіргі уақытта бағдарламалар шеңберінде қойылған міндеттердің ойдағыдай шешілуі екіталай, яғни Қазақстанда қолданылатын жеңілдікпен автокредиттеу бағдарламаларының тиімділігі жоғары деп айтуға келмейді.

Мемлекеттік қолдаудың атаулы және уақытша болуы, саланың/кәсіпорынның/азаматтардың белгілі бір уақыт аралығында туындайтын қаржылық қиындықтарды еңсеруіне, жана кәсіпорындардың қалыптасу кезеңінде оларға қандай да бір

серпін болуға мүмкіндік беруі тиіс. Мемлекеттік қолдау өндірушілер үшін де, тұтынушылар үшін де арзан қаржыландыруға қол жеткізудің тұрақты көзіне айналмауы тиіс.

Бұл тұрғыда, біздің ойымызша, Қазақстан Республикасының Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі (ИИДМ) қабылдаған ӨДҚ¹ (100 млрд теңге) желісі бойынша бөлінген қаражатты ел өңірлеріндегі автобус паркін жаңартуға қайта бағыттау туралы шешім дұрыс бағыттағы қозғалыс.

2. Халықаралық шолу

Автокөлік құралдарын сатып алуға мемлекеттік жеңілдіктер мен субсидиялар беру әлемнің көптеген елдерінде кең таралған. Қолдау бағдарламалары мемлекеттік қолдауды ұсынудың түпкілікті шарттары мен опцияларына байланысты әртүрлі мақсаттарды көздеуі мүмкін. Кейбір елдерде мемлекеттік қолдау автоөнеркәсіпті ынталандыруға бағытталған, бұл жергілікті өндірістегі автомобильдерді табысына немесе тұрғылықты жеріне қарамастан, барлығына сатып алу үшін жеңілдігі бар талаптармен автокредиттер беруді көздейді. Қазақстан, Бразилия, Үндістан, Ресей сияқты елдер осындай жолмен жүруде. Басқа елдерде атмосфераға көмірқышқыл газының шығарындыларын азайту мақсатында белгілі бір адамдар тобын (ластану деңгейі жоғары қолайсыз аудандарда тұратын табысы төмен) қолдауға немесе электрокарларға көшуді ынталандыруға бағытталған атаулы бағдарламалар әзірленді.

Ресей Федерациясында 2015 жылы «Өнеркәсіпті дамыту және оның бәсекеге қабілеттілігін арттыру» мемлекеттік бағдарламасының² «Автомобиль өнеркәсібі» шағын бағдарламасы шеңберінде жергілікті өндірістегі автомобильдерді сатып алуға жеке тұлғалардың кредиттерін субсидиялау бағдарламасы іске қосылды. Мемлекеттік қолдау сұранысты ынталандыруға және Ресей автоөнеркәсібін қолдауға бағытталды. Бастапқы түрінде бағдарлама жеке тұлғаларға жеңілдікпен кредит беру кезінде кредиттік ұйымдардың алынбайтын кірісін жабуға оларға субсидия беруді көздеді. Субсидиялауға жататын берілген кредиттер бірқатар шарттарға сәйкес келуі керек еді, оның ішінде:

- сатып алынатын автокөліктің кепілімен рубльмен берілген;
- сатып алынатын автомобильдің құны 1 миллион рубльден аспайды және оның толық салмағы 3,5 тоннадан аспайды;
- сатып алынатын автомобиль 2015 жылы шығарылған жаңа көлік болып табылады³;
- бастапқы жарна сатып алынатын автомобиль құнынан кемінде 20%-ды құрайды.

Бастапқыда жеңілдікпен кредиттеу бағдарламасында соңғы қарыз алушы – жеке тұлғаларға қойылатын талаптар қарастырылмады. Бағдарлама ұзартылуына қарай оған жеңілдікпен автокредиттер қолжетімді адамдар тобын қысқарту бойынша өзгерістер енгізілді. Қарыз алушыларға қойылатын талаптар белгіленді, оған сәйкес бағдарлама шеңберінде кредиттер кредиттік мекемеге жүгінген күнге дейін автокөлігі жоқ, екі және одан да көп балалары бар отбасыларға берілді. Қазіргі уақытта кредитке автокөлік сатып алу кезінде бағдарламаны бір немесе одан да көп баласы бар отбасылар, бірінші автокөлік сатып алушылар, электромобиль сатып алушылар, денсаулық сақтау немесе білім беру қызметкерлері, әскери қызметкерлер мен олардың отбасылары, сондай-ақ әскери қызметте болған зейнеткерлер пайдалана алады. Бағдарлама шеңберінде мемлекет құны 2 млн рубль болатын (25% мөлшерінде, бірақ электромобиль сатып алу кезінде 625 мың рубльден аспайды) жаңа автокөлікті кредитке сатып алуға бастапқы жарнаға автомобиль құнынан 20% мөлшерінде субсидия береді. Қиыр Шығыс федералды округінің тұрғындары үшін 25%-дық жеңілдік беріледі.

Ресейдің жеңілдікпен кредиттеу бағдарламасының ерекшелігі – сыйақы мөлшерлемесін субсидиялау емес, автомобильдерді кредитке сатып алуға ақшалай

¹ «Өнеркәсіпті дамыту қоры» АҚ

² Ресей Федерациясының «Өнеркәсіпті дамыту және оның бәсекеге қабілеттілігін арттыру мемлекеттік бағдарламасы Ресей Федерациясы Үкіметінің 2014 жылғы 15 сәуірдегі № 328 қаулысымен бекітілді

³ Кредит беру кезінде тіркеу есебінің болмауы және қандай да бір жеке тұлғаның меншігінде болмауы

субсидиялар беру, яғни, мемлекет автомобиль сатып алуға жеңілдік береді. Сонымен қатар, Жеңілдікпен автокредит бойынша пайыздық мөлшерлеме салыстырмалы кредиттік өнімдер бойынша қолданыстағы мөлшерлеме деңгейінде айқындалады (автомобильдің салыстырмалы түрін сатып алуға арналған автокредит бойынша бастапқы жарна мерзімі, сомасы және мөлшері) және Ресей Банкінің қолданыстағы негізгі мөлшерлемесінен 10 пт артық аспауы тиіс. Бұл бағдарлама 2023 жылдың аяғына дейін қолданыста болады.

Бразилияда 2023 жылғы маусымда автомобиль өнеркәсібін ынталандырудың уақытша шарасы ретінде жеңіл автомобильдерді сатып алуды ынталандыру бағдарламасы (programa de incentivo a compra de veiculos leves) іске қосылды. Бразилия Үкіметінің бағдарламасы ел ішінде өндірілген автомобильдерді сатуды ынталандыруға бағытталған, оның аясында жеке тұлғаларға құны 120 мың реалға дейінгі автомобильдер үшін 2-ден 8 мың долларға дейін жаңа автомобильдерді сатып алуға жеңілдіктер берілді. Бағдарлама 30 күнге дейінгі мерзімі бар немесе бөлінген ақшалай қаражат сарқылғанға дейінгі уақытша шара ретінде болды. Жеңілдік мөлшері сатып алынатын автомобильдің сипаттамаларына байланысты анықталады. Ұлттық өндіріс бөлшектерінің үлесі 75%-дан асатын гибридті қозғалтқышы бар немесе этанолмен жұмыс істейтін, энергия шығыны 1,40 МДж/км-ден аз, құны 70 мың реалдан аз автокөлікті сатып алушы 8 мың реал мөлшерінде барынша жеңілдік алады. Бағдарлама бойынша сатып алынған автокөлікті сатып алған сәттен бастап 6 ай ішінде қайта сатуға тыйым салу назар аудартады. Сатылған жағдайда жеңілдік бюджетке қайтарылуы керек. Қазіргі уақытта бағдарлама ішінара тоқтатылды (жеңіл автомобильдер бөлігінде), жүк автомобильдерін, микроавтобустар мен автобустарды сатып алуға жеңілдіктер жалғасуда.

Үндістан үкіметі «Электромобильдерді жеделдетіп енгізу және өндіру» (Government Subsidy on Electric Vehicles / the Faster Adoption and Manufacturing of Electric Vehicles (FAME)) атты электромобильдер шығару бағдарламасын әзірледі, ол электромобильдерді пайдалануды насихаттауға, сондай-ақ Үндістанда автомобиль өндірісін ынталандыруға бағытталған. Бағдарламаны іске асыру екі кезеңге бөлінеді: FAME I және FAME II.

FAME I бірінші кезеңі 2015 жылы іске қосылды және төрт негізгі мақсатқа ие болды – технологиялық даму, электромобильдерге сұранысты қалыптастыру, пилоттық жобаларды іске қосу және қуат беру көзі/станция инфрақұрылымын дамыту. Электр және гибридті көлік құралдарына сұраныс осындай автокөлікті сатып алуды субсидиялау арқылы қалыптасты және ынталандырылды. Үндістан Үкіметі фискалдық және монетарлық ынталандыру есебінен гибридтік және электр көлік құралдарының өз технологияларын және ішкі өндірісін әзірлеуді жоспарлаған болатын.

2019 жылдан бастап FAME II екінші кезеңі іске қосылды, оның мақсаты зарядтау инфрақұрылымын, ҒЗТҚЖ және электр құрамдас бөліктерін өндіруді қоса алғанда, Үндістанда электр көліктерінің экожүйесін дамыту болды.

Бағдарлама аясында жеке тұлғалар үшін әртүрлі ынталандырушы жеңілдіктер мен сыйлықтар пайдаланылады: электромобиль сатып алуға субсидиялар, белгілі бір соманы кейіннен қайтаруға болатын купондар, пайыздық мөлшерлемені субсидиялау, сатып алу кезінде көлік салығынан босату, жаңа электромобиль сатып алу кезінде тіркеу алымынан босату, табыс салығы бойынша жеңілдіктер, ескірген бензин және дизельді көлік құралдарды есептен шығару кезінде утилизациялау бойынша жеңілдіктер. Мәселен, мысалы, көлік құралдарын сатып алу кезінде мынадай жеңілдіктер қолданылады:

- екі дөңгелекті көлік құралдарын (электросамокаттар) сатып алу кезінде бастапқы бағадан 40%-ға дейін;
- үш дөңгелекті электромобильдерді сатып алғанда шамамен 50 мың рупий (≈ 600);
- төрт дөңгелекті электромобильдерді сатып алғанда шамамен 150 мың рупий (≈ 1800);
- электробустарын сатып алғанда шамамен 5 миллион рупий (≈ 60000).

Көптеген елдер электр (гибридті) автомобильдерді сатып алуды субсидиялау арқылы атмосфераға көмірқышқыл газының шығарындыларын азайтуға бағытталған бағдарламаларды жүзеге асыратынын айта кету керек.

Мысалы, Қытайда 2009 жылдан бастап осындай автокөлікті өндірушілерді де, сатып алушыларды да қолдауға бағытталған электромобильдерді сатып алу мен лизингті субсидиялаудың орталықтандырылған бағдарламасы жұмыс істейді. Субсидиялардың мөлшері әр түрлі және көлік құралының түріне байланысты. Гибридті жеңіл автомобильдерді сатып алу/лизингке арналған субсидияның максималды мөлшері-50 000 юань, электр жеңіл автомобильдер үшін – 60 000 юаньді⁴ құрайды.

Еуропаның дамыған елдері электромобильдер үшін тиімді автокөлік кредиттерін де ұсынады. Мысалы, Ұлыбританияда шығарындылары төмен көліктерді гранттық қаржыландыру схемасы⁵ бар, онда үкімет 35000 фунтқа дейінгі автокөлікті сатып алуды субсидиялайды, ең көп дегенде 2500 фунт субсидия алады. Мүгедектер арбасын қоюға жабдықталған көлік құралдары үшін субсидия оның құнының 35% - на жетуі мүмкін. Белгілі бір талаптарға сәйкес келетін автокөлік құралдарын, мысалы, шығару құбырынан СО2 нөлдік шығарындылары бар автокөлік сатып алу субсидияланады.

Германияда қазіргі уақытта электромобильділікті қаржыландыру бағдарламасы (Förderprogramm Elektromobilität) жұмыс істейді, оның шеңберінде құны 40 мың еуроға дейінгі электр көлігін сатып алу/лизинг кезінде 6 000 еуро мөлшерінде мемлекеттік сыйлықақы алуға болады. Құны 40 мың еуродан асатын электр көлігін сатып алу/лизинг кезінде субсидия мөлшері 5 000 еуро⁶ құрайды. Субсидия мөлшері 2022 жылмен салыстырғанда азайғанын айта кету керек. Экологиялық бонуспен бірге (Umweltbonus) субсидия мөлшері 9000 еуро⁶ құрады (құны 40 мың еуро дейінгі автомобильдер үшін.) және 7 500 еуро (құны 40 мың еуродан асатын автомобильдер үшін). 2023 жылдан бастап экологиялық бонус алынып тасталды, ал субсидиялар мөлшері одан әрі біртіндеп қысқарады.

Сонымен қатар қолдау бағдарламалары халықтың белгілі бір топтарына атаулы көмек көрсетуге бағытталған бірқатар елдерді атап өту қажет.

Австралияда The Financial Resilience program субсидияланған кредиттеудің атаулы бағдарламасы жұмыс істейді, оның шеңберінде қаржылық жағдайы қолайсыз азаматтар пайызсыз кредит ала алады, оның ішінде автокөлік құралын сатып алуға да болады. Автокөлікке арналған пайызсыз кредит схемасы (NLS for Vehicles) 2 000 доллардан 5 000 долларға дейінгі сомада автомобиль, скутер, мотороллер, мотоцикл мен қайықты қоса алғанда, көлік құралын 48 айға дейінгі мерзімге сатып алуға мүмкіндік береді. Бұл қаржылық өнімге қол жетімділік табысы төмен 17 жастан асқан Австралия азаматтарына (зейнеткерлер, мүмкіндігі шектеулі адамдар, табысы жылына жалғызбасты адамдар үшін 70 мың доллардан және ерлі-зайыптылар үшін 100 мың доллардан аз адамдар немесе асырауында адамдар бар адамдарға (салық салынғанға дейін)) беріледі. Бұл ретте автокөлікке пайызсыз кредиттер беретін ұйымдар (қаржыландыру өтетін операторлар) оларды алушыларға қосымша талаптар белгілей алады. Мысалы, Мэри МакКиллоп қоры бағдарламаның жалпы талаптарынан басқа, олар арқылы NLS кредитін алғысы келетіндер үшін қосымша өлшемшарттарды белгілейді, атап айтқанда:

- Жаңа Оңтүстік Уэльсте немесе АСТ (Australian Capital Territory) тұру;
- қолданыстағы кредиттердің немесе қарыздың (жалдау ақысын қоса алғанда) 3-тен аспауы және өз міндеттемелері бойынша төлемдерді (қарыз бойынша төлемдерді өткізіп алмай 90 күннен астам) кешіктірмеуі керек;

⁴ https://www.ndrc.gov.cn/fggz/hjzy/jnhnx/201006/t20100603_1134366.html?code=&state=123,
<https://www.ndrc.gov.cn/fggz/hjzy/jnhnx/201006/W020190910596757681410.doc>

⁵ <https://www.gov.uk/plug-in-vehicle-grants/print>

⁶ https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/Neuen_Antrag_stellen/neuen_antrag_stellen.html

– коммуналдық қызметтер бойынша қарыздардың болмауы немесе олар бойынша қарыздың 500 доллардан аз болуы қажет⁷.

АҚШ-та федералды деңгейде және жеке штат деңгейінде әртүрлі атаулы қолдау бағдарламалары қолданылады. Бұл бағдарламалар жеңілдікпен автокредит беру арқылы, сондай-ақ табысы төмен отбасыларға, мүгедектерге, қарт адамдарға тегін автокөлік беру арқылы жүзеге асырылуы мүмкін⁸. Сонымен, «Ways to Work program car loans» бағдарламасы шеңберінде табысы төмен немесе орташа деңгейдегі адамдар, сондай-ақ кредиттік тарихы нашар адамдар төмен пайыздық мөлшерлеменемен немесе автокредит берудің қолжетімділігін арттыратын өзге де талаптармен автокредит ала алады. Бұл бағдарлама қаржылық қиындықтарға ұшыраған отбасыларға көмек көрсетуге бағытталған, ал сатып алынған автокөлік жұмыс орнына жетуге мүмкіндік беретін көлік ретінде пайдаланылуы керек. Берілген кредиттің сомасы шамамен 5 000 долларды құрайды, бірақ сома мөлшері әртүрлі шарттарға байланысты өзгеруі мүмкін.

Миннесота штатында Car Ownership Program⁹ автомобиль иелеріне көмек көрсету бағдарламасы бар, осы бағдарламаның аясында табысы төмен адамдар мен отбасылар төмен пайыздық мөлшерлеменемен кредитке 6 000 долларға дейін сомаға автомобиль сатып ала алады. Осы бағдарлама арқылы 6 айлық үздіксіз еңбек өтілі бар, Миннесота штатының жарамды жүргізуші куәлігі бар және кредитті толық өтегенге дейін сақтандырумен тек Рамси қаласының немесе Вашингтон округінің тұрғындары несие ала алады. Бұл ретте, үй шаруашылығының кірісі федералды кедейлік деңгейінен 200% аз болуы тиіс¹⁰.

Мұндай бағдарламалар көптеген штаттарда жұмыс істейді. Калифорния штатында Жұмыспен қамту және әлеуметтік қызметтер департаментінің (EHSD) The KEYS Auto Loan Program автокредиттеу бағдарламасы жұмыс істейді, оның шеңберінде Контра-Коста округіндегі CalWORKs бағдарламасына¹¹ қатысушыларға жұмысын сақтап қалу үшін көмек ретінде автокөлікті сатып алуға төмен мөлшерлеменемен 6 000 АҚШ долларына дейінгі мөлшерде кредит беріледі. Бұдан басқа Калифорния штатында Калифорнияда экологиялық таза автокөлікті таратуға бағытталған бірнеше бағдарлама (The Clean Vehicle Rebate Project (CVRP), The Clean Vehicle Assistance Program (CVA))¹² жұмыс істейді, осы бағдарламалар шеңберінде шығарындылардың нөлдік деңгейі бар жаңа автомобильдерді сатып алуға немесе лизингке¹³ 7 500 АҚШ долларына дейін, 2-деңгейдегі үйде зарядтау құрылғысын орнатуға 2 000 АҚШ долларына дейін субсидиялар беріледі. Сондай-ақ сыйақының төмендетілген мөлшерлемесі бойынша (8%-дан көп емес) кредит алу мүмкіндігі бар. Әлеуетті сатып алушылар қоршаған ортасы ластанған округтердің бірінде Калифорнияда тұруы, сондай-ақ белгіленген шектен аспайтын жылдық табысы (жалғызбасты адамдар үшін 135 000 АҚШ доллары, жұптар үшін 200 000 АҚШ доллары) болуы тиіс.

Әлемдік тәжірибе автоөнеркәсіп саласындағы мемлекеттік қолдау бағдарламалары әртүрлі мақсаттарды көздеуі мүмкін екендігін көрсетіп отыр: автоөнеркәсіпті дамыту, халықтың қаржылық тұрақсыз бөлігін қолдау не халықтың атмосфераға көмірқышқыл газының нөлдік шығарындылары бар автокөлікке көшуін ынталандыру (1-қосымша).

⁷ <https://www.loansmarmackilloptoday.org.au/nils-for-vehicles>, <https://www.dss.gov.au/communities-and-vulnerable-people/programmes-services/financial-wellbeing-and-capability-overview-of-changes/financial-resilience>

⁸ <https://www.needhelppayingbills.com>

⁹ <https://caprw.org/services/money-jobs-transportation/cop.html>

¹⁰ <https://caprw.org/services/federal-poverty-guidelines.html>

¹¹ Отбасының мөлшері үшін табысы мен мүлкі Калифорния штатының ең жоғары шегінен төмен кәметке толмаған балалары бар отбасыларға уақытша қаржылық көмек және жұмысқа орналасуға бағдарланған қызметтерді көрсететін Калифорниядағы балалары бар отбасыларды қолдау бағдарламасы.

¹² <https://cleanvehiclegrants.org>, <https://cleanvehiclerebate.org/en/cvrp-info>

¹³ Hybrid electric vehicles (HEV), plug-in hybrid electric vehicles (PHEV), battery electric vehicles (BEV), or fuel cell electric vehicles (FCEV).

3. Қазақстанның жеңілдікпен автокредиттеу практикасы

Қазақстанда жеңілдікпен автокредиттеу түріндегі мемлекеттік қолдаудың алғашқы бағдарламасы 2015 жылы басталып, екінші деңгейдегі банктер арқылы отандық авто өндірушілерді қолдау үшін Үкімет пен Ұлттық Банктің бірлескен іс-қимылы жоспарының бір бөлігі болды¹⁴. Осы бағдарлама шеңберінде банктерді негіздеп қаржыландыру түрінде ҚР Ұлттық қорының қаражаты есебінен 26 млрд теңге (екі траншпен: 2015 жылғы сәуірде – 15 млрд теңге, 2016 жылғы қаңтарда – 11 млрд теңге) орналастырылды (2-қосымшаның 1-кестесі). Бағдарлама шеңберінде кредит 5 жылдан аспайтын мерзімге құны 5,6 млн теңгеге дейінгі отандық өндірістегі автомобильді сатып алатын жеке тұлғаларға 4%-дан аспайтын номиналды сыйақы мөлшерлемесімен (ЖТСМ жылдық 7,5%-дан аспайды) қолжетімді болды. Кез келген адам осы бағдарламаны қолдана алуына мүмкіндік берілді, тек автомобиль құнынан 20% мөлшерінде бастапқы жарна болуы тиіс еді.

Отандық өндірістегі автокөлікті сатып алушы жеке тұлғаларды кредиттеу үшін банктерді негіздеп қаржыландыру да республикалық бюджет қаражаты есебінен¹⁵ Отандық автоөндірушілерді қаржыландыру бағдарламасы осы бастаманың жалғасы болды, оның шеңберінде 16 млрд теңге бөлінді (екі траншпен: 2018 және 2019 жылдары 8 млрд теңгеден; 2-қосымшаның 2-кестесі). Соңғы қарыз алушы үшін кредиттеу шарты сақталды, тек сатып алынатын автомобильдің шекті құны 15,0 млн теңгеге дейін көтерілді, сондай-ақ кредиттің ең ұзақ мерзімі 7 жылға дейін ұлғайтылды. Алдыңғы бағдарламадағыдай, кредиттеу Қазақстанның кез келген азаматына қолжетімді болды, бұл ретте автомобиль құнынан 20% мөлшеріндегі бастапқы жарна бойынша талап кредиттеу талаптарынан алынып тасталды және міндетті емес болды.

2019-2020 жылдары соңғы қарыз алушыларға кредиттік ресурстар беру талаптарын сақтай отырып, ҚР Ұлттық Банкінің қаражаты есебінен Отандық өндірістегі жеңіл автокөлікті сатып алушыларды кредиттеу бағдарламасы¹⁶ шеңберінде 40 млрд теңге қосымша бөлінді (екі траншпен: 2019 және 2020 жылдары 20 млрд теңгеден; 2-қосымшаның 3-кестесі).

Жалпы, 2015 жылдан 2020 жылға дейінгі кезеңде жеңілдікпен кредиттеуге 82 млрд теңге бөлінді, Қазақстанның Даму Банкінің деректері бойынша оны іске асыру қазіргі уақытта револьверлік қаржыландыру негізінде жалғасуда. Аталған жеңілдікпен автокредиттеу бағдарламаларын іске асыру кезінде револьверлік қаржыландыруды ескере отырып, жалпы сомасы 193,7 млрд теңгеден¹⁷ 33,9 мыңнан астам автоқарыз берілді.

2022 жылы Өнеркәсіпті дамыту қоры желісі бойынша Өндірушілердің кеңейтілген міндеттемелері операторынан (ӨКМ)¹⁸ қарызға алынған¹⁹ қаражат есебінен «отандық өндірістегі жеңіл автокөлікті сатып алушы жеке тұлғаларды қаржыландыру үшін екінші деңгейдегі банктерді негіздеп қаржыландыру шеңберінде Қазақстан Республикасында тұтынушылық сұранысты ынталандыру және көлік құралдарын жаңарту жолымен қоршаған ортаның жай-күйін жақсартуға бағытталған»²⁰ жобаларды одан әрі қаржыландыру үшін» 100 млрд теңге бөлінді.

Жеңілдігі бар талаптармен қаржыландыру берілген нысаналы топты анықтау осы бағдарлама шарттарының алдыңғы шарттардан айтарлықтай айырмашылығы болды. Нысаналы топқа техникалық регламентке сәйкес экологиялық сыныптағы отандық

¹⁴ Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2015 жылғы 23 сәуірдегі № 271 қаулысы.

¹⁵ Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2017 жылғы 29 қарашадағы № 792 қаулысы, Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2019 жылғы 21 ақпандағы № 79 қаулысы.

¹⁶ Қазақстан Республикасы Ұлттық Банкінің 2019 жылғы 31 мамырдағы № 79 қаулысы.

¹⁷ ҚДБ деректері бойынша (<https://www.kdb.kz/reporting-on-implementation-of-programmes/>).

¹⁸ «Өндірушілердің (импорттаушылардың) кеңейтілген міндеттемелерінің операторы» ЖШС қазіргі уақытта жұмыс істемейді, құқықтық мирасқоры – «Жасыл Даму» АҚ, ҚР Экология және табиғи ресурстар министрлігінің ведомстволық бағынысты ұйымы.

¹⁹ 30 жыл қарыз мерзімімен, бүкіл қарыз мерзімі үшін біржолғы төлеммен сыйақының 0,1% мөлшерлемесі бойынша.

²⁰ Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2021 жылғы 2 қыркүйектегі № 604 қаулысы.

өндірістегі жеңіл автокөлікті сатып алушы жеке тұлғалар жатқызылды. Бағдарламада жеңілдікпен кредиттеу бағдарламасына қатысу үшін автокөліктің қандай экологиялық сыныбы болуы тиіс екендігі нақтыланбаған. Техникалық регламентке сәйкес²¹ 6 экологиялық сынып²² (0-ден 6-ға дейін) белгіленгенін атап өткен жөн. Көлік құралдары паркін жаңарту есебінен қоршаған ортаның жай-күйін жақсартуға қол жеткізу көзделіп отыр.

Осы бағдарлама шеңберінде 2023 жылғы ақпанда револьверлік қаржыландыру есебінен қаржы беруді қоса алғанда, 13 мыңнан астам жеңілдікпен қарыз берілді (2-қосымшаның 4-кестесі).

2015 жылдан бастап 2023 жылғы мамыр аралығындағы кезеңде мемлекеттік бағдарламалар шеңберінде халық 299,3 млрд теңге сомада²³ 47 297 автомобиль сатып алды.

Осылайша, аталған бағдарламалардың барлығы (1) отандық автоөндірушілерді ынталандыруға, (2) халықтың отандық өндірістің жеңіл автомобильдерімен қамтамасыз етілуін арттыруға, (3) елдің автомобиль паркін жаңартуға бағытталды.

3.1. Отандық автоөндірушілерді ынталандыру

Алғашқы Жеңілдікпен кредиттеу бағдарламасы басталғаннан бері 7 жыл ішінде автомобильдерді өнеркәсіптік өндіру көлемі айтарлықтай өсті. Мәселен, 2015 жылы жеңіл автомобильдердің өнеркәсіптік өндірісінің көлемі²⁴ құны бойынша 84,2 млрд теңгені²⁵ немесе жылына 12 184 жеңіл автокөлікті құрады. 2022 жылы 103 345 автомобиль шығарылды, бұл күн бойынша 1 195,6 млрд теңгені құрады. Осылайша, жеңіл автомобильдердің өнеркәсіптік өндіру көлемі құны бойынша 14 есе және физикалық көлемде 8,5 есе өсті (1-сурет).



Дереккөзі: ҚР СЖРА ҰСБ, Талдау АЖ, ҚДБ, КДК, ҚРҰБ

²¹ «Доңғалақты көлік құралдарының қауіпсіздігі туралы» Кеден одағының техникалық регламенті КО ТР 018/2011.

²² Шығарындылар деңгейіне, сондай-ақ борттық диагностика жүйелеріне қойылатын талаптар деңгейіне байланысты көлік құралының немесе іштен жану қозғалтқышының конструкциясын сипаттайтын сыныптау коды.

²³ 2023 жылғы мамырдың соңындағы жағдай бойынша.

²⁴ Автомобильдерге арналған қозғалтқыштардан басқа.

²⁵ Талдау ААЖт деректері бойынша (<https://taldau.stat.gov.kz/ru/NewIndex/GetIndex/701592?keyword=>).

2015-2016 жылдары жеңілдікпен кредиттеу бағдарламасы шеңберінде сатып алынған жеңіл автомашиналар осы жылдары елде өндірілген автомашиналар санының едәуір бөлігін құрады. Мәселен, 2015 жылы сол жылы өндірілген автокөліктің 36%-ы жеңілдікпен кредиттеу шеңберінде сатылды, 2016 жылы – 79% болды. Алайда, кейінгі жылдары өндірілген жеңіл автомобильдердің жалпы санынан жеңілдікпен кредиттеу шеңберінде өткізілген автомобильдердің үлесі айтарлықтай қысқарып, 15%-дан аспады. Жоғарыда келтірілген сандарға қарай, 2015-2016 жылдардағы алғашқы бағдарлама отандық жеңіл автоөнеркәсіптің дамуына елеулі үлес қосты, ал қалған бағдарламалар автоөнеркәсіптік өндіріс көлеміне айтарлықтай әсер етпеді.

Жеңіл автокөлік өндірісі көлемінің оң динамикасы сала дамуының көрсеткіші болып табылады, дегенмен жеңіл автомашиналар өндірісінде ірі торапты құрастыру үлесі айтарлықтай сақталуда. Мәселен, 2022 жылы жеңіл автомобильдерді (шасси, шанақ және шанақтың өзге де керек-жарақтары) өнеркәсіптік құрастыруға арналған импортталған қосалқы бөлшектердің көлемі құны бойынша өндірілген өнім көлемінен 40%-ды құрады²⁶.

Өнеркәсіптік құрастыруда пайдаланылатын жеңіл автомобильдерге арналған ірі тораптарды импорттау көлемі жыл сайын абсолютті мәндерде ұлғаяды (2-сурет).

2-сурет

Жеңіл автомобильдерді өнеркәсіптік жинақтау үшін ірі тораптардың импорты көлемінің динамикасы, млрд теңге



Ескертпе: Жеңіл автоөнеркәсіптің жасалған өнімінің көлемімен салыстыру үшін импорт бойынша деректер тиісті жылы қалыптасқан бір АҚШ доллары үшін теңгенің орташа бағамы бойынша теңгеге ауыстырылды.

Дереккөзі: ҚР СЖРА ҰСБ, МКК, ҚР Қаржымині

Өндірілген өнім көлеміне қатысты ірі тораптық импорттың үлесі төмендеуде (2-сурет), бұл соған қарамастан ірі тораптық өндірістің төмендеуі және автомобиль өндірушілерінің шағын тораптық өндіріске көшуі туралы біржақты айтуға мүмкіндік бермейді.

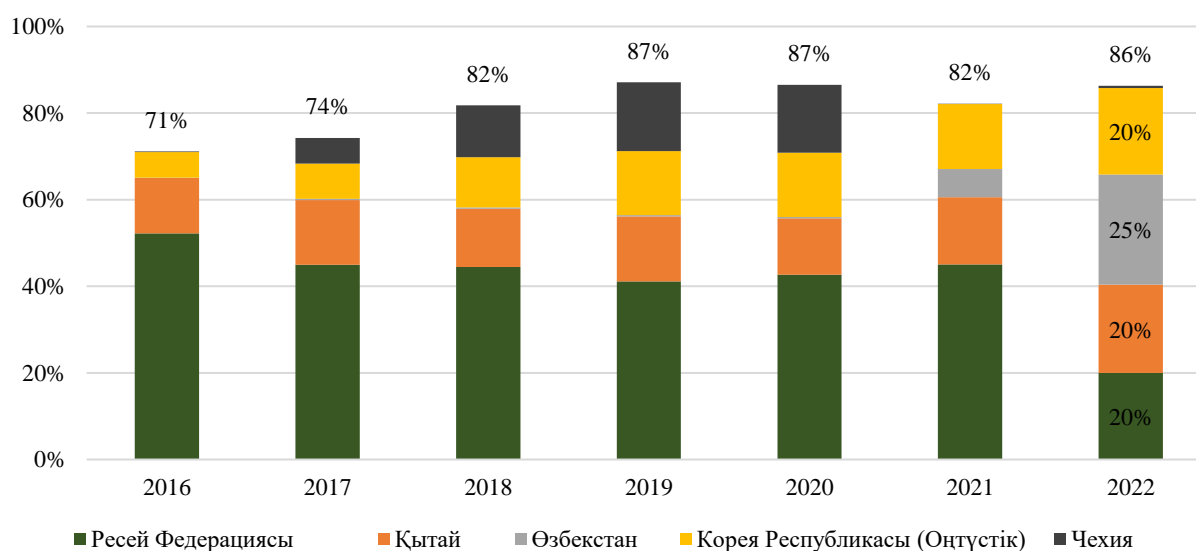
²⁶ Өндірілген өнімнің (тауарлардың, көрсетілетін қызметтердің) көлемі - кәсіпорын өндірген барлық дайын бұйымдардың, өз өндірісінің сатуға арналған жартылай фабрикаттарының, сондай-ақ тапсырыстар бойынша орындалған өнеркәсіптік сипаттағы жұмыстар мен көрсетілетін қызметтердің құны

Үш елден: Қытай, Өзбекстан, Оңтүстік Кореядан ірі жеңіл көлік тораптарын жеткізу айтарлықтай өсті. Ресей Федерациясынан импорт көлемі айтарлықтай төмендеді (3-сурет). Осы төмендеуге қарамастан, Ресей автомобильдер шанағына арналған бөлшектер мен керек-жарақтардың ірі жеткізушілерінің бірі болып қалуда. 2022 жылы жеңіл автокөлікке ірі тораптар импортының 86%-ы 4 елге: Қытайға, Өзбекстанға, Оңтүстік Кореяға, Ресейге тиесілі болды.

2021-2022 жылдары Чехиядан ірі тораптық қосалқы бөлшектерді жеткізу шамамен тоқтады. Чехиядан импорт үлесі 2019-2020 жылдардағы 16%-дан 2022 жылы 1%-дан азға дейін төмендеді.

3-сурет

Ірі тораптық қосалқы бөлшектер импортының жалпы көлемінде негізгі жеткізуші елдердің үлесі



Дереккөзі: ҚР СЖРА ҰСБ, МКК, ҚР Қаржымині

Отандық автомобиль өнеркәсібі жеңілдікпен кредиттеу бағдарламалары есебінен сұранысты қалыптастырумен қатар, мемлекеттік қолдаудың өзге де шараларымен ынталандырылды.

Олардың ішінде көлік құралдарын өнеркәсіптік құрастыру туралы келісімдер жасасу, инвестициялық келісімшарттар бойынша инвестициялық субсидиялар төлеу, олардың шеңберінде автокөлік құралдарын өндірушілерге технологиялық жабдықтарды, оның жинақтаушы және қосалқы бөлшектерін импорттау кезінде кедендік баж салудан босату түрінде преференциялар берілді²⁷.

2015 жылдан бастап Қазақстан Үкіметі дайын тауарларды жеткізуге және оларды тасымалдау жөніндегі қызметтерге ақы төлеуге байланысты тасымалдау шығындарын, сондай-ақ экспорттық нарықтарда өнімді сертификаттауға (шетелдік сертификаттаудан, аккредиттеуден, инспекциядан өтуге) байланысты шығындарды қоса алғанда, отандық өңделген тауарларды, жұмыстарды, көрсетілетін қызметтерді ішкі нарықта ілгерілету бойынша шығынның бір бөлігі өтелді²⁸.

²⁷ ҚР Кәсіпкерлік кодексі.

²⁸ «Индустриялық-инновациялық қызмет субъектілерінің отандық өңделген тауарларды, сондай-ақ ақпараттық-коммуникациялық көрсетілетін қызметтерді ілгерілету бойынша шығындарының бір бөлігін өтеу қағидаларын, отандық өңделген тауарлардың, сондай-ақ оларды ілгерілету бойынша шығындары ішінара өтелетін ақпараттық-коммуникациялық көрсетілетін қызметтердің тізбесін бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 30 қарашадағы № 1128 бұйрығы; «Индустриялық-инновациялық қызмет субъектілерінің отандық өңделген тауарларды, жұмыстарды, көрсетілетін қызметтерді ішкі нарықта ілгерілету бойынша шығындарының бір бөлігін өтеу қағидаларын

2017 жылы қабылданған ҚР Салық кодексінде экономиканың басым салаларында инвестициялық жобаларды іске асыратын кәсіпорындар үшін атаулы жеңілдіктер мен преференциялар көзделген, олардың қатарына автокөлік құралдарын өндіру кіреді. Арнайы инвестициялық келісімшарт шеңберінде жұмыс істейтін автоөндірушілер қосылған құн салығы мен корпоративтік табыс салығы бойынша жеңілдіктер алады²⁹. Мәселен, жаңа өндірістер құру немесе жұмыс істеп тұрған өндірістерді кеңейту, жанарту жөніндегі инвестициялық басым жобаны іске асыратын кәсіпорынға қызметтің басым түрін жүзеге асыру шеңберінде алынған кірістер бойынша корпоративтік табыс салығын 100%-ға азайтуға мүмкіндік берілді.

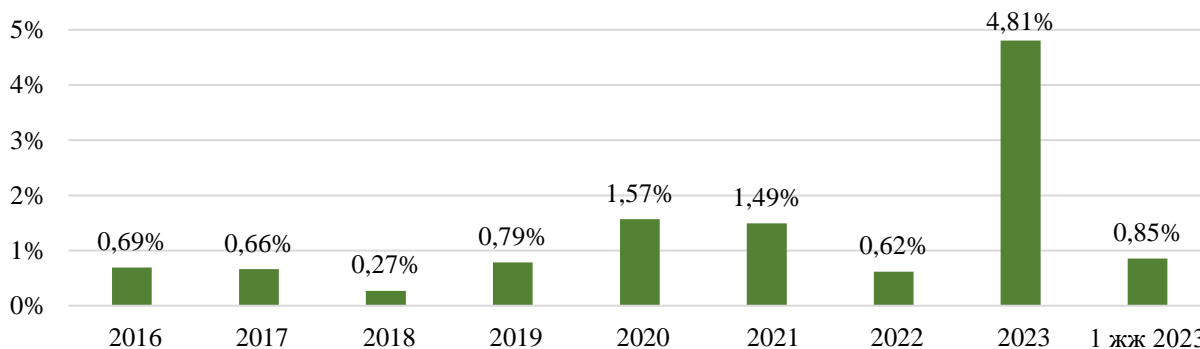
Осылайша, жеңіл автомобильдердің отандық өндірушілерін ынталандыруға 2015-2016 жылдардағы алғашқы жеңілдігі бар кредиттеу бағдарламасы үлес қосты, бұл халықтың өз өнімдеріне айтарлықтай сұранысын тудырды. Кейінгі жылдары жеңілдігі бар кредиттеу шеңберінде сатып алынған автомобильдердің үлесі айтарлықтай төмендеді. Автомобиль өндірісінің көлемі өсуі салық жеңілдіктері мен преференциялар, өнім экспортын қолдау, өнеркәсіптік кооперация жобалары және т. б. сияқты басқа да мемлекеттік қолдау шараларымен ынталандырылды.

3.2. Халықтың отандық өндірістің жеңіл автомобильдерімен қамтамасыз етілуін арттыру

Жыл сайын жеңілдікпен кредиттеу шеңберінде сатып алынатын автомобильдер саны қосымша 100 млрд теңге бөлінген 2022 жылды қоспағанда, шығарылған жылы 3 жылдан аспайтын тиісті жылы тіркелген автомобильдер санының 1-2%-нан аспады (4-сурет).

4-сурет

Шығарылған жылы 3 жылдан аспайтын тіркелген автомобильдердің жалпы санынан жеңілдікпен кредиттеу шеңберінде тиісті жылы сатып алынған автомобильдердің үлесі



Дереккөзі: ҚР СЖРА ҰСБ, КДҚ, ҚДБ

2023 жылғы 1 шілдедегі жағдай бойынша жеңілдікпен кредиттеу шеңберінде сатып алынған автомобильдердің үлесі 7 жылға дейінгі шығарылған жылы бар автомобильдер санынан шамамен 7%-ды құрайды. Қазақстанда тіркелген жеңіл автомобильдердің жалпы

бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2015 жылғы 4 желтоқсандағы № 1164 бұйрығы; қазіргі уақытта «Қабылданған халықаралық міндеттемелер шеңберінде өңдеуші өнеркәсіптің отандық тауарлары мен көрсетілетін қызметтерін, сондай-ақ ақпараттық-коммуникациялық көрсетілетін қызметтерді сыртқы нарықтарға ілгерілету бойынша өнеркәсіптік-инновациялық қызмет субъектілері шығындарының бір бөлігін өтеу қағидаларын, өңдеуші өнеркәсіптің отандық тауарлары мен көрсетілетін қызметтерінің, сондай-ақ оларды сыртқы нарықтарға ілгерілету бойынша шығындары ішінара өтелетін ақпараттық-коммуникациялық көрсетілетін қызметтердің тізбесін бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Сауда және интеграция министрінің м.а. 2022 жылғы 1 тамыздағы № 314-НҚ бұйрығы қолданыста.

29 «Салық және бюджетке төленетін басқа да міндетті төлемдер туралы» Қазақстан Республикасының Кодексі (Салық кодексі).

санынан кредитке сатып алынған автомашиналардың үлесі бүгінгі күні небәрі 1%-ды құрады³⁰.

ҚР СЖРА ҰСБ деректері бойынша автомобиль өнеркәсібі өндірісінің көлемі бойынша заттай мәнде 2015 жылдан бастап 2022 жыл аралығында 7 жыл ішінде Қазақстанда 357 335 бірлік жеңіл автомобиль өндірілді³¹, оның 13%-ы жеңілдікпен кредиттеу бағдарламалары шеңберінде іске асырылды.

Қазіргі уақытта халықтың банктер алдындағы автокредиттері бойынша берешегінің қалдығы 1,2 трлн теңгені құрайды, оның негізгі үлесі жалпы нарықтық талаптармен берілген автокредиттерге тиесілі (87%). 2023 жылғы 1 мамырда жеңілдікпен берілген автокредиттердің үлесі автокредиттердің барлық портфелінен 13%-ды құрады (5-сурет). Бұл ретте автокредиттер портфелінде жеңілдігі бар қарыздардың үлесі КДҚ желісі бойынша жеңілдікпен кредиттеуді бастағаннан бері 2022 жылдың ортасынан бастап өсті.

5-сурет

Беру шарттары бойынша бөлгенде автокредиттер бойынша борыштың орташа шамасы және автокредиттеудің жалпы портфелінде жеңілдігі бар автокредиттердің үлесі



Ескертпе: Графикте автокредиттер бойынша берешек қалдықтары бойынша деректер ұсынылған.
Дереккөз: ҚҰБ кредиттік тіркелімі

2022 жылы автокредиттердің жалпы портфелінде жеңілдігі бар автокредиттер портфелінің үлесі ұлғаюы қосымша бөлінген 100 млрд теңге көлеміндегі қаражат есебінен қаржыландыру көлемі кеңеюінің, сондай-ақ туындаған тапшылық аясында автомобильдердің бағасы өсуінің салдары болып табылады.

Алдыңғы бөлімдерде айтылғандай, мемлекеттік бағдарламалар шеңберінде жиынтығында 182 млрд теңге бөлінді, револьверлік тетікті ескере отырып, осы 7 жыл ішінде нақты берілген қарыздардың жалпы сомасы 299,3 млрд теңге болды, бұл жалпы портфель бойынша берешектің ағымдағы қалдығынан тиісінше 15% және 24%-ды (1,2 трлн теңге) құрайды. Бұл жағдайда жеңілдегі бар автокредиттердің төмен үлесі осы бағдарламалардың шектеулі бюджетімен түсіндіріледі

Қазақстанда өндірілген автомобильдердің жалпы көлемінде 4 мемлекеттік бағдарлама шеңберінде іске асырылған автомобильдердің шамалы үлесін, сондай-ақ отандық өндірілген автомобильдер сатып алынған банктер берген автокредиттердің жалпы көлемінде жеңілдігі бар автокредиттеудің аз үлесін ескере отырып, осы мемлекеттік

³⁰ 2023 жылғы 1 шілдедегі жағдай бойынша Қазақстанда 4 351 768 жеңіл автокөлік тіркелген, оның ішінде 7 жылға дейін бұрын шығарылған 691 645 бірлік немесе 16% автомобиль.

³¹ Деректер 01.01.2023 ж. дейін қолжетімді (<https://taldau.stat.gov.kz/ru/NewIndex/GetIndex/701608?keyword=>).

бағдарламалар есебінен жергілікті өндірілген жеңіл автомобильдермен Қазақстан халқын арттыру жөніндегі мақсатқа толық көлемде қол жеткізілмеді. Мемлекеттік бағдарламалар шеңберінде бөлінетін қаражаттың маңыздылығына қарамастан, олардың бюджеті халықтың автомобильдерге деген сұранысы мен қажеттілігін ішінара ғана қанағаттандыра алды.

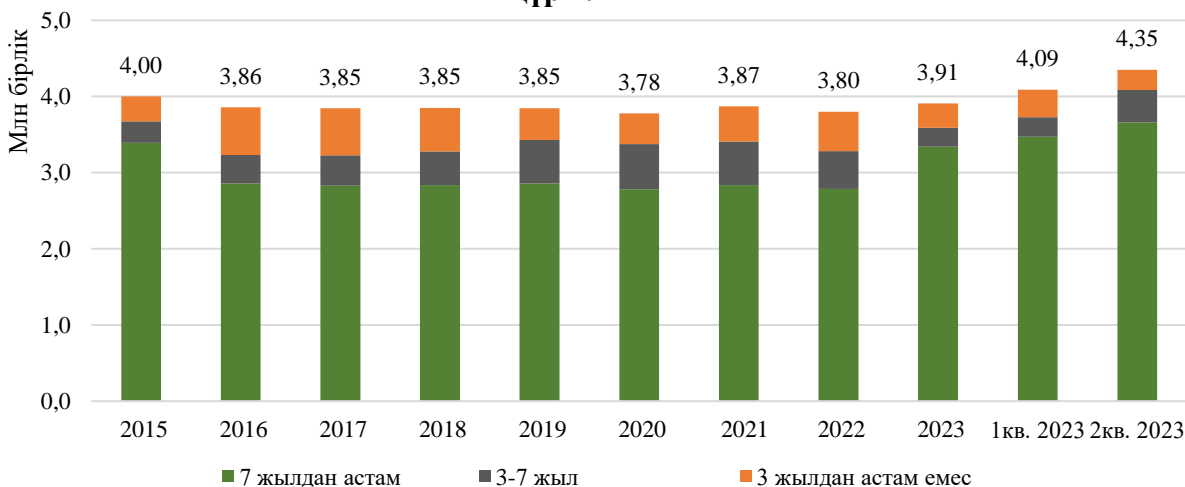
3.3. Елдің автомобиль паркін жаңарту

Елімізде тіркелген жаңа автокөліктердің үлесін арттыру жеңілдікпен кредиттеу бағдарламаларының тиімділігі индикаторларының бірі болып табылады. Елдің автомобиль паркін жаңарту ӨКМ операторынан алынған қаражаттан негізделген қаржыландыру есебінен тұтынушылық сұранысты ынталандыру жөніндегі 4-ші бағдарлама шеңберінде қоршаған ортаның жай-күйін жақсартуға бағытталған.

Жеңілдікпен кредиттеу бағдарламаларын іске асырудың 7 жылында автомобильдердің пайдалану топтары бойынша әдеттегі миграциясы (пайдалану мерзімін арттыру) орын алды, бұл ретте жеңілдікпен автокредиттер беру ел автопаркінің құрылымын өзгерте алмады және тозған автомобильдердің үлесін төмендетпеді. Мәселен, Қазақстанда тіркелген жеңіл автомобильдердің басым көпшілігі 7 жыл бұрын шығарылған, олардың үлесі 2023 жылғы 1 шілдедегі жағдай бойынша 84%-ды немесе 3,66 млн бірлікті құрады, оны жеңілдікпен кредиттеу бағдарламалары басталғанға дейінгі көрсеткіштермен салыстыруға болады (2015 жылдың басында: 85% немесе 3,39 млн бірлік).

6-сурет

Қазақстандағы жеңіл автомобильдер паркінің шығарылған жылдары бойынша құрылымы



Дереккөзі: ҚР СЖРА ҰСБ

Автокөлік, әсіресе пайдалану мерзімі ұзақ автокөлік, атмосфераға ластаушы заттар мен парниктік газдар шығарындыларының маңызды көзі болып табылады. Осыған орай, бұл шығарындылардың мөлшері мен қоршаған ортаның жай-күйі елдің автомобиль паркінің автокөліктің шығарылған жылдары бойынша құрылымына байланысты болады. Қолданылу мерзімі 10 жылдан асқан автомобильдердің жоғары үлесін (2023 жылғы 2-тоқсанының қорытындысы бойынша оларға Қазақстанның бүкіл автопаркінің 70%-ы тиесілі) ескере келгенде, қоршаған ортаның жай-күйін жақсартуға қол жеткізу күмән туғызады.

Халықаралық тәжірибеде атмосфераға көмірқышқыл газының шығарындыларын азайту үшін электр (гибридті) автомобильдерін пайдалану кеңінен тарап бара жатыр және оларды пайдалануға көшуге, сондай-ақ қуат беру инфрақұрылымын дамытуға түрткі болуда. Қазақстан тәжірибесінде ӨДҚ желісі бойынша мемлекеттік бағдарлама шеңберінде

сатып алынатын автокөліктің экологиялық тазалығына қойылатын талаптар анық емес және елдің автомобиль паркін жаңарту қажеттілігін көрсетеді.

Жеңілдікпен кредиттеу бағдарламалары іске асырылған 7 жыл ішінде Қазақстанның автомобиль паркінің құрылымында көліктердің шыққан жылдары бойынша аса өзгерістер болған жоқ, жеңілдікпен автокредиттер беру ескірген автомобильдер үлесінің азаюына айтарлықтай әсер етпеді. Пайдалану мерзімі 7 жылдан асатын автомобильдер үлесінің жоғары екенін ескере отырып, жеңілдікпен кредиттеу бағдарламасы аясында қоршаған ортаның жай күйін жақсартуға қосқан үлесін маңызды деп бағалай алмаймыз.

Қорытынды

Субсидиялар мен жеңілдіктер – мемлекет тарапынан ұсынысты және сол сияқты сұранысты қолдаудың кең таралған құралы. Бұл құралдарды пайдалану ресурстарды мемлекет үшін дамуы маңызды белгілі бір салаларға бағыттауға мүмкіндік береді. Әлемдік тәжірибеде автокөлік құралдарын сатып алуға мемлекеттік қолдау көрсетілгені жөнінде мысалдар жеткілікті. Көп жағдайда мұндай бағдарламалар атаулы болады және қаржылық қиындықтарға ұшыраған халықтың белгілі бір топтарын қолдауға немесе экологиялық таза автокөлікке көшуге және атмосфераға ластаушы шығарындыларды азайтуға бағытталған.

Қазақстанда 2015 жылдан бастап отандық автоөнеркәсіпті ынталандыру, халықты Қазақстан өндірісінің жаңа автомобильдерімен қамтамасыз ету, еліміздегі машиналар паркін жаңарту сияқты бірнеше міндетті шешуге арналған 4 түрлі жеңілдікпен автокредиттеу бағдарламасы іске асырылды. Бұл бағдарламалар атаулы болмаған, яғни, Қазақстанның кез келген азаматы өтініш беру кезінде оператор-банк тарапынан қаржыландырылған жағдайда жеңілдікпен автокредит ала алатын еді.

Қазіргі уақытта бағдарламалар шеңберінде қойылған міндеттердің ойдағыдай шешілуі екіталай, яғни Қазақстанда қолданылатын жеңілдікпен автокредиттеу бағдарламаларының тиімділігі жоғары деп айтуға келмейді.

Мысалы, 2015-2016 жылдардағы алғашқы жеңілдікпен кредиттеу бағдарламасы отандық автоөнеркәсіптің дамуына елеулі үлес қосты, ол халықтың Қазақстанда шығарылатын автомобильдерге сұранысын арттырды. Кейінгі жылдары жеңілдікпен кредиттеу шеңберінде сатып алынған автомобильдер үлесінің айтарлықтай төмендегені байқалды. Автокөлік өндірісі көлемінің өсуі салықтық жеңілдіктер мен преференциялар, өнім экспортын қолдау шаралары, өнім өндіруге жұмсалған шығынның бір бөлігін өтеу сияқты өзге де мемлекеттік қолдау шараларымен ынталандырылды. Бұл ретте, саланы дамытудың көрсеткіші болып табылатын жеңіл автокөлік өндірісі көлемінің оң динамикасына қарамастан, жеңіл автомашина өндірісіндегі ірі торапты құрастыру үлесі айтарлықтай сақталып отыр.

Жеңіл автомобильдерді (шасси, шанақтарды және шанақтың өзге де керек-жарақтарын) өнеркәсіптік құрастыруға арналған импортталған қосалқы бөлшектер көлемі абсолютті мәнде ұлғайды, бұл ірі торап өндірісінің төмендегені және Қазақстан автоөндірушілерінің шағын торап өндірісіне көшкені туралы біржақты айтуға мүмкіндік бермейді.

Халықты жеңілдікпен кредиттеу бағдарламасы шеңберінде сатып алынған отандық өндірістегі жаңа автомобильдермен қамтамасыз етудің төмен мәні аталған міндеттің ойдағыдай іске асырылғаны жөнінде нақты пікір айтуға мүмкіндік бермейді. Мысалы, 2023 жылғы 1 шілдедегі жағдай бойынша Қазақстанда тіркелген жеңіл автомобильдердің жалпы санының тек 1%-ы ғана жеңілдікпен кредиттеу бағдарламалары шеңберінде сатып алынды.

Жеңілдікпен кредиттеу бағдарламалары іске асырылған 7 жыл ішінде автомобильдердің шыққан жылына қарай табиғи тозуы (пайдалану мерзімінен асып кету) орын алды, бұл ретте жеңілдікпен автокредиттер беру елдің автопаркінің құрылымын өзгерте алмады және ескірген автомобильдер үлесін төмендетпеді.

Мемлекеттік қолдау саланың/кәсіпорындардың дамуын ынталандыруға, жаңа кәсіпорынның қалыптасу кезеңінде түрткі болуға мүмкіндік беретін ұтымды құрал болып табылады, бірақ ол атаулы, уақытша болуы және нарықтық тетіктерді алмастырмауы тиіс. Біздің ойымызша осы тұрғыда жеңілдікпен кредиттеу бағдарламасын (ӨДҚ желісі бойынша) ел өңірлеріндегі автобус паркін жаңартуға қайта бағдарлау туралы шешім дұрыс әрекет.

Әдебиет

1. <https://idfrk.kz/ru/pr/news/kasatelno-izmeneniya-tselevogo-naznacheniya-sredstv-prednaznachennykh-na-programmu-lgotnogo-avtokred>
2. <https://www.loansmarymackilloptoday.org.au/nils-for-vehicles>,
<https://www.dss.gov.au/communities-and-vulnerable-people/programmes-services/financial-wellbeing-and-capability-overview-of-changes/financial-resilience>
3. <https://www.zakonrf.info/postanovlenie-pravitelstvo-rf-364-16042015/>
4. <https://www.needhelppayingbills.com>
5. <https://caprw.org/services/money-jobs-transportation/cop.html>
6. <https://caprw.org/services/federal-poverty-guidelines.html>
7. <https://cleanvehiclegrants.org>, <https://cleanvehiclerebate.org/en/cvrp-info>
8. https://www.ndrc.gov.cn/fggz/hjzy/jnhnx/201006/t20100603_1134366.html?code=&state=123, <https://www.ndrc.gov.cn/fggz/hjzy/jnhnx/201006/W020190910596757681410.doc>
9. <https://www.gov.uk/plug-in-vehicle-grants/print>
10. «Өнеркәсіпті дамыту және оның бәсекеге қабілеттілігін арттыру» Ресей Федерациясының мемлекеттік бағдарламасы Ресей Федерациясы Үкіметінің 2014 жылғы 15 сәуірдегі № 328 қаулысымен бекітілді;
11. «Ресейдің кредиттік ұйымдары 2015-2017 жылдары жеке тұлғаларға автомобиль сатып алуға берген, 2018 - 2023 жылдары жеке тұлғаларға автомобиль сатып алуға берген кредиттер бойынша кейіннен өтелетін кірісінің орнын толтыру үшін Ресейдің кредиттік ұйымдарына федералды бюджеттен субсидиялар беру туралы» Ресей Федерациясы Үкіметінің 2015 жылғы 16 сәуірдегі № 364 қаулысы.
12. https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/Neuen_Antrag_stellen/neuen_antrag_stellen.html
13. «Қазақстан Республикасының Үкіметі мен Қазақстан Республикасы Ұлттық Банкінің отандық өндірушілер мен экспорттаушыларды қаржыландыруды қамтамасыз ету жөніндегі бірлескен іс-қимыл жоспарын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2015 жылғы 23 сәуірдегі № 271 қаулысы.
14. «Қазақстандық өндірістің жеңіл автокөлігін сатып алушы – жеке тұлғаларды кредиттеу үшін, сондай-ақ қазақстандық өндірістің ауыл шаруашылығы техникасын қоспағанда, автокөлік құралдарын және арнайы мақсаттағы автотехниканы лизингке сатып алатын заңды тұлғалар мен дара кәсіпкерлерді лизингтік қаржыландыру үшін екінші деңгейдегі банктерді шартты қаржыландыру арқылы отандық автомобиль өндірушілерді қаржыландыру үшін «Бәйтерек» ұлттық басқарушы холдингі» акционерлік қоғамына бюджеттік кредит берудің негізгі шарттарын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2017 жылғы 29 қарашадағы № 792 қаулысы, Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2019 жылғы 21 ақпандағы № 79 қаулысы.
15. «Отандық өндірістің жеңіл автокөлігін сатып алушыларға кредит беру бағдарламасын бекіту туралы» ҚР Ұлттық Банкі Басқармасының 2019 жылғы 31 мамырдағы №79 қаулысы.
16. <https://www.kdb.kz/reporting-on-implementation-of-programmes>
17. «Қоршаған ортаның жай-күйін жақсартуға бағытталған өңдеу саласындағы жобаларды одан әрі қаржыландыру үшін дауыс беретін акцияларының (жарғылық капиталға қатысу үлестерінің) елу және одан көп пайызы тікелей немесе жанама түрде мемлекетке және (немесе) ұлттық басқарушы холдингке тиесілі ұйымды өндірушілердің

(импорттаушылардың) кеңейтілген міндеттемелері операторының қаржыландыруы қағидаларын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2021 жылғы 2 қыркүйектегі № 604 қаулысы.

18. <https://taldau.stat.gov.kz/ru/NewIndex/GetIndex/701592?keyword=>

19. <https://taldau.stat.gov.kz/ru/NewIndex/GetIndex/701608?keyword=>

1-Қосымша

№	Елі	Бағдарламаның атауы	Сипаттама
1.	Австралия	The Financial Resilience program / No Interest Loans (NILS) for Vehicles	<p>Автокөлікті сатып алуға арналған пайызсыз кредиттер (NILS for Vehicles) табысы төмен адамдарға (жалғызбасты адамдар (single) үшін 70 мың долларға дейін, ерлі-зайыптылар немесе асырауында адамдар бар адамдар үшін 100 мың долларға дейін) автомобильдерді, скутерлерді, самокаттарды, мотоциклдер мен қайықтарды қоса алғанда, қажетті көлік құралын сатып алуға 2 мың доллардан бастап 5 мың долларға дейінгі мөлшерде 48 айға дейінгі мерзімге беріледі. Пайызсыз кредит мынадай өлшемшарттарға сәйкес келетін адамдарға беріледі:</p> <ul style="list-style-type: none"> - жасы: 17 жастаға және одан үлкен адамдар; - Австралия азаматтығы бар немесе кредит бойынша төлем мерзімі аяқталғаннан кейін мерзімімен визасының болуы; - табыс деңгейі төмен: <p>Centrelink медициналық немесе зейнетақы картасының болуы; жалғызбасты адамдар үшін жылына 70 000 доллардан аз табыс (салық төлегенге дейін); ерлі-зайыптылар немесе асырауында адамдары бар адамдар үшін жылына 100 000 доллардан аз табыс (салық төлегенге дейін);</p> <ul style="list-style-type: none"> - кредитінің немесе қарызының (жалдау ақысын қоса алғанда) саны 3-тен аспау және өз міндеттемелері бойынша төлемдер мерзімін кешіктірмеу (борыштар бойынша 90 күннен артық төлеу мерзімінің өтіп кетпеуі); - ағымдағы мекенжай бойынша кемінде 3 ай тұру; - кредитті талап етілген мерзімде өтеу мүмкіндігін растау. <p>Бұған қоса, автокөлікке пайызсыз кредит беретін ұйымдар оларды алушыларға қосымша талаптар қоя алады. Мысалы, Мэри МакКиллоп қоры бағдарламаның жалпы талаптарынан басқа, олар арқылы NILS кредитін алғысы келетін адамдар үшін мынадай өлшемшарттарды белгілейді:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Жаңа Оңтүстік Уэльсте немесе АСТ-та (Australian Capital Territory) тұру; - коммуналдық қызметтер бойынша борышының болмауы немесе олар бойынша қарызының 500 доллардан аз болуы.
2.	Миннесота штаты, АҚШ	Car Ownership Program	<p>Миннесотада тұратын аз қамтылған адамдар мен табысы төмен отбасылар автокөлікті төмен мөлшерлеменен кредитке сатып ала алатын кредиттеу бағдарламасы. Кредит мөлшері 6000 долларға дейін.</p> <p>Бағдарламаға мынадай адамдар қатыса алады:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Рамси қаласының немесе Вашингтон округінің тұрғындары; - аптасына кемінде 20 сағат, 6 айдан бастап үздіксіз жұмыс өтілі бар;

			<ul style="list-style-type: none"> - қолданып жүрген Миннесота жүргізушісінің куәлігі бар; - кредитті толық өтеуге дейін жететін сақтандыру өтемі бар; - табысы федералдық кедейлік деңгейінің 200%-нан аспайтын адамдар.
3.	Калифорния штаты, АҚШ	The KEYS Auto Loan Program	<p>Кредиттеу бағдарламасы, оның шеңберінде Контра-Коста округіндегі CalWORKs бағдарламасына қатысушыларға жұмысты сақтауға көмек ретінде төмен мөлшерлемемен 6 000 АҚШ долларына дейінгі мөлшерде автокөлікті сатып алуға кредит беріледі. Кредит мөлшері 6000 АҚШ долларына дейін.</p> <p>Бағдарламаға мынадай адамдар қатыса алады:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Контра Коста округінің тұрғындары; – CalWORKs бағдарламасына қатысушылар (кәмелетке толмаған балалары бар, табысы мен мүлкі Калифорния штатының осындай отбасы көлеміне арналған ең жоғары шегінен төмен болып келетін отбасыларға уақытша қаржылай көмек көрсететін және жұмысқа орналасуға бағытталған қызметтерді ұсынатын Калифорниядағы балалары бар отбасыларға қолдау көрсету бағдарламасы); – ағымдағы жұмыс орнында кемінде 2 ай және аптасына кемінде 32 сағат жұмыс істейтін адамдар; – қолданып жүрген жүргізуші куәлігі бар; – кредитті толық өтеуге дейін жететін сақтандыру өтемі бар; – табысы федералдық кедейлік деңгейінің 200%-нан аспайтын адамдар.
4.	Калифорния штаты, АҚШ	The Clean Vehicle Assistance Program(CVA)	<p>Бағдарлама Калифорнияда экологиялық таза көліктерді таратуға бағытталған. CVA шеңберінде шығарындылары жоқ жаңа көліктерді сатып алуға немесе лизингке 7 500 АҚШ долларына дейін, 2-деңгейдегі үйдегі қуат беру көздерін орнатуға 2000 АҚШ долларына дейін субсидиялар беріледі.</p> <p>Бағдарламаға мынадай адамдар қатыса алады:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Калифорния штатында, қоршаған ортасы ластанған округтердің бірінде тұру (CalEnviroScreen (қоршаған ортаның жай-күйін тексеретін картографиялық құрал) арқылы анықталатын disadvantage community (DAC)); – белгіленген шектерден аспайтын жылдық табыс деңгейі бар адамдар. <p>Қазіргі уақытта қаржыландыруды шектеуге байланысты тоқтатылды (бағдарлама қаражаты 2023 жылғы 26 маусымдағы жағдай бойынша бағдарламаға қатысушыларға бөлінді). Алайда, қатысушылардан қаражаттың кері түсуіне орай бағдарлама қайта басталуы мүмкін (револьверлік тетік).</p>

5.	Калифорния штаты, АҚШ	The Clean Vehicle Rebate Project (CVRP)	<p>Бағдарлама Калифорнияда экологиялық таза көлік құралдарын таратуға бағытталған. Ол CVA бағдарламасына ұқсас. Мысалы, CVRP бағдарламасы аясында шығарындылары жоқ жаңа автомобильді (электр автомобилі, қосылатын гибриді электр автомобильдері және жанармаймен жүретін автомобильдер) сатып алуға/лизингке 1000 АҚШ долларынан бастап 7 500 АҚШ долларына дейін субсидия берілуі мүмкін. Калифорния тұрғындары екі бағдарламаны (CVA and CVRP) бір уақытта пайдалана алады, бұл кезде субсидиялар біріктіріледі. Қатысушылар әр бағдарламаның талаптарын бір-біріне қарамастан орындауға жауапты болады. CVRP шеңберінде субсидия алу үшін мынадай талаптарға сай болу қажет:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Калифорния штатында тұру; - өтінішті алған сәтте табыстың тиімділік талаптарына сәйкес келу (жалғызбасты адамдардың табысы 135 мың АҚШ долларынан, ерлі-зайыптылардың табысы 200 мың АҚШ долларынан аспауы тиіс).
6.	Ресей Федерациясы	Жеңілдікпен автокредиттеу	<p>2015 жылы «Өнеркәсіпті дамыту және оның бәсекеге қабілеттілігін арттыру» мемлекеттік бағдарламасы ішіндегі «Автомобиль өнеркәсібі» бағдарламасы шеңберінде жеке тұлғалардың кредиттерін жергілікті өндірістегі автомобильдерді сатып алуға субсидиялау іске қосылды. Мемлекеттік қолдау Ресей автоөнеркәсібін дамытуға және сұранысты ынталандыруға бағытталды. Бастапқы кезде бағдарлама кредиттік ұйымдардың жеке тұлғаларға жеңілдікпен кредит беруі кезінде олардың азайған табысын өтеуге субсидия беруді көздеген.</p> <p>Бұл бағдарлама бірнеше рет ұзартылып, қарыз алушыларға қойылатын шарттар мен талаптар өзгерді. Қазіргі уақытта бағдарламаның 2023 жылдың соңында аяқталатыны туралы мәлімделді.</p> <p>Бастапқыда жеңілдікпен кредиттеу бағдарламасында соңғы қарыз алушы – жеке тұлғаларға қойылатын талаптар көзделмеді. Бағдарлама ұзартылған сайын, оған өзгерістер, оның ішінде жеңілдікпен автокредит берілетін адамдар тобын қысқарту бойынша өзгерістер енгізілді. Қарыз алушыларға қойылатын талаптар белгіленді, оған сәйкес кредиттік мекемеге өтініш білдірген күнге дейін автомобилі болмаған екі немесе одан да көп балалары бар отбасыларға кредит берілді. Қазіргі уақытта кредитке автомобиль сатып алу кезінде бағдарламаны бір немесе одан да көп баласы бар отбасылар, бірінші автокөлігін сатып алушылар, электромобиль сатып алушылар, денсаулық сақтау немесе білім беру саласындағы қызметкерлер, әскери қызметкерлер мен олардың отбасылары, сондай-ақ қызмет еткен зейнеткерлер пайдалана алады.</p> <p>Бағдарлама аясында мемлекет құны 2 миллион рубльге дейінгі жаңа автокөлікті кредитке сатып алуға арналған бастапқы жарнаға автомобиль құнының 20%-ы мөлшерінде субсидия береді (электромобиль сатып алу кезінде 25% мөлшерінде, бірақ 625 мың рубльден аспайды). Қиыр Шығыс федералдық округінің тұрғындары үшін 25% мөлшерінде жеңілдік беріледі.</p>

			Ресейдің жеңілдікпен кредиттеу бағдарламасының ерекшелігі – сыйақы мөлшерлемесін субсидиялау емес, автомобильдерді кредитке сатып алуға ақшалай субсидиялар беру, яғни, мемлекет автомобиль сатып алуға жеңілдік береді. Жеңілдікпен автокредит бойынша пайыздық мөлшерлеме салыстырмалы кредиттік өнімдер бойынша қолданыстағы мөлшерлеме деңгейінде айқындалады (автомобильдің салыстырмалы түрін сатып алуға арналған автокредит бойынша бастапқы жарна мерзімі, сомасы және мөлшері) және Ресей Банкінің қолданыстағы негізгі мөлшерлемесінен 10 пт артық аспауы тиіс.
7.	Үндістан	Government Subsidy on Electric Vehicles / the Faster Adoption and Manufacturing of Electric Vehicles (FAME)	<p>Үндістан үкіметі Үндістанда электромобильдерді пайдалануды насихаттауға бағытталған «Электромобильдерді жедел өндіру мен өндіру» (FAME) электромобильдерді өндіру бағдарламасын әзірлеп енгізді. Бағдарламаны іске асыру екі кезеңге: FAME I және FAME II жоспарланды.</p> <p>FAME I 2015 жылы іске қосылып, осындай көлікті сатып алуды субсидиялау арқылы электр және гибриді көлік құралдарына сұранысты ынталандыруға бағытталған. FAME I кезеңі 2019 жылғы 1-тоқсанға дейін жұмыс істеді.</p> <p>2019 жылдан бастап FAME II екінші кезеңі басталды, оның мақсаты – Үндістанда электромобильдердің экожүйесін дамыту, оның ішінде қуат беру инфрақұрылымын, НИОКР және электр компоненттерін өндіруді дамыту.</p> <p>Бағдарлама шеңберінде электромобиль сатып алуға субсидиялар, белгілі бір сома кейін қайтарылатын купондар, пайыздық мөлшерлемені субсидиялау, сатып алу кезінде көлік салығынан босату, жаңа электромобиль сатып алу кезінде тіркеу алымынан босату, табыс салығы бойынша жеңілдіктер, ескірген бензин және дизельмен жүретін көлік құралдарын есептен шығару кезінде кәдеге жарату бойынша жеңілдіктер түріндегі ынталандырушы жеңілдіктер мен көтермелеулер пайдаланылады. Мысалы, мынадай көлік құралдарын сатып алу кезінде:</p> <ul style="list-style-type: none"> - екі дөңгелекті көлік құралдарын (электрлі самокаттар) сатып алу кезінде бастапқы бағасынан 40%-ға дейін; - үш дөңгелекті электромобильдерді сатып алу кезінде шамамен 50 мың рупий (≈\$600); - төрт дөңгелекті электромобильдерді сатып алу кезінде шамамен 150 мың рупий (≈\$1800); - электробустарды сатып алу кезінде шамамен 5 миллион рупий (≈\$60 000) мөлшерінде жеңілдіктер пайдаланылады.
8.	Бразилия	Programa de incentivo a compra de veiculos leves	2023 жылғы маусымда автомобиль өнеркәсібін ынталандырудың уақытша шарасы ретінде жеңіл автомобильдерді сатып алуды ынталандыру бағдарламасы іске қосылды. Бразилия Үкіметінің бағдарламасы ел ішінде өндірілген автомобильдерді сатуды ынталандыруға бағытталды, оның аясында жеке тұлғаларға құны 120 мың реалға дейінгі автомобильдер үшін 2 мың реалдан 8 мың реалға дейін жаңа автомобильдер сатып алуға жеңілдіктер берілді.

			<p>Бағдарлама 30 күнге дейінгі мерзіммен немесе бөлінген ақшалай қаражат таусылғанға дейін уақытша шара ретінде жасалды. Жеңілдік мөлшері сатып алынатын автомобильдің сипаттамаларына байланысты айқындалды. Гибридті қозғалтқышы бар немесе энергия шығыны 1,40 МДж/км-ден аз, этанолмен жұмыс істейтін құны 70 мың реалдан аз тұратын автокөлікті сатып алушы 8 мың реал мөлшерінде ең көп жеңілдік алды, ондағы ұлттық өндіріс бөлшектерінің үлесі 75%-дан асады. Бағдарлама шеңберінде сатып алынған автокөлікті сатып алған сәттен бастап 6 ай ішінде қайта сатуға тыйым салу назар аудартады. Ал сатылған жағдайда жеңілдік бюджетке қайтарылуы тиіс.</p> <p>Қазіргі уақытта бағдарлама ішінара (жеңіл автомобильдер бөлігінде) тоқтатылды, бұл ретте жүк автомобильдерін, микроавтобустар мен автобустарды сатып алуға арналған жеңілдіктер әлі де бар.</p>
9.	Ұлыбритания	Low-emission vehicle program / Plug-in Car Grant (PiCG)	<p>Ұлыбританияда шығарындылары төмен көліктерді сатып алуды гранттық қаржыландыру сызбасы бар. Осы сызба шеңберінде белгілі бір талаптарға сәйкес келетін құны 35 мың фунтқа дейінгі автокөлікті сатып алуға 2,5 мың фунт көлемінде субсидия беріледі, мысалы, пайдаланылған құбырдан CO2 нөлдік шығарындылары бар автокөлік. Мүгедектер арбасына арналған көлік құралдары үшін субсидия мөлшері оның құнының 35% - на жетуі мүмкін.</p> <p>Бұл ретте гранттық қаржыландыру автомобиль құнына жеңілдікті қамтитын автомобиль сатушыларға (дилерлерге) жіберіледі. Осылайша, сатып алушы жеңілдікті белсендіру үшін ешқандай әрекет жасамайды.</p>
10.	Германия	Förderprogramm Elektromobilität	<p>Электромобильділікті қаржыландыру бағдарламасы шеңберінде құны 40 мың еуроға дейінгі электр автокөлігін сатып алу/лизинг кезінде сатып алушы 6 мың еуро мөлшерінде мемлекеттік сыйлықақы алады. Құны 40 мың еуродан асатын электр көлігін сатып алу/лизинг кезінде субсидия мөлшері 5 мың еуроны құрайды. 2022 жылға дейін қоса алғанда, мемлекеттік сыйлықпен қатар экологиялық бонус (Umweltbonus) есептелді, оның жиынтығында мемлекеттік субсидия мөлшері құны 40 мың еуроға дейінгі автомобильдер үшін 9 мың еуроны және құны 40 мың еуродан асатын автомобильдер үшін 7,5 мың еуроны құрады. 2023 жылдан бастап экологиялық бонус алынып тасталды, ал келесі жылдары субсидиялар біртіндеп азаяды.</p>
11.	Франция	Aide à l'achat d'une voiture électrique	<p>Франция үкіметі ластану деңгейі төмен көлік құралдарын сатып алуды ынталандыру арқылы таза мобильділікті дамыту мақсатында экологиялық бонус пен конверсия бонусын ұсыну түрінде қолдау көрсетеді.</p> <p>Айырбастау бонусы ескі көлікті бір уақытта қайта өңдеумен бірге жаңа көлік құралын (немесе CO2 шығарындыларының белгілі бір талаптарына сәйкес келетін пайдаланылған) сатып алушыларға беріледі. Табысқа байланысты бонус мөлшері іштен жану қозғалтқышы бар (ішкі</p>

			<p>жану қозғалтқышы) жаңа немесе пайдаланылған автокөлікті сатып алғанда 4 мың еуроға дейін және электр және/немесе сутегі көлігін сатып алғанда 6 мың еуроға дейін болады.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Келесі талаптарға сәйкес болу қажет: – сатып алушының ескі көлігі бекітілген ELV орталығында (мерзімі өткен автомобильдер) жойылуы керек; – жаңа көлікте 50 г/км-ден аспайтын CO₂ шығарындылары болуы керек (BEV немесе PHEV); – пайдаланылған автомобильде CO₂ шығарындылары 99 г/км-ден аспауы тиіс (BEV немесе PHEV). <p>Айырбастау бонусын Францияда электр және/немесе сутегі көліктерінің таралуын ынталандыратын экологиялық бонуспен қорытындылауға болады. Сатып алушының табысына байланысты экологиялық бонус сомасы 7 мың еуроға жетеді (фургон сатып алғанда 8 мың еуро). Ішкі жану қозғалтқышы бар автокөлікті сатып алғанда, экологиялық бонус төленбейді.</p> <p>Сонымен қатар, Францияда табысы төмен үй шаруашылықтары үшін экологиялық таза көліктерге микрокредит беру бағдарламасы бар. Бұл схема бойынша табысы төмен немесе қаржылық жағдайы тұрақсыз банктік қаржыландыруға қол жетімділігі шектеулі азаматтар қоршаған ортаның ластануы төмен көлікті ұзақ мерзімді жалдау (LLD) немесе жеңілдігі бар шарттар бойынша сатып алу құқығымен (LOA) жалға алу арқылы сатып ала алады.</p>
12.	Италия	Ecobonus: Subsidy for low-emission vehicles	<p>Италия үкіметі 2019 жылы қоршаған ортаның ластануы мен зиянды заттар шығарындыларының деңгейі төмен көлік құралдарын сатып алуға, сондай-ақ зарядтау инфрақұрылымын дамытуға субсидиялар беру үшін қаражат бөлді.</p> <p>Субсидиялар CO₂ шығарындылары 60 г/км-ге дейінгі автомобильдерді сатып алушыларға беріледі. Бұл ретте субсидия мөлшері CO₂ шығарындыларының деңгейіне, сондай-ақ ескі ішкі жану қозғалтқышы бар көлікті кәдеге жаратуға байланысты. Мәселен, егер сатып алынатын автомобиль шығарындылары 20 г/км-ден аз болса, субсидияның ең жоғары мөлшері 6 мың еуроны құрайды.</p>
13.	Испания	Moves III Plan	<p>Испанияның MOVES III PLAN үкіметтік бағдарламасы тұрақты экономикаға көшуге және парниктік газ шығарындыларын азайтуға бағытталған. Бұл бағдарлама электромобильдерді сатып алуды субсидиялайды, осылайша экологиялық таза көлік құралдарын пайдалануға көшуді ынталандырады және мұнай өңдеу өнімдеріне тәуелділікті азайтады.</p> <p>Субсидия мөлшері таңдалған электромобиль моделінің түріне, сондай-ақ ескі көлікті кәдеге жаратуға байланысты. Осылайша, субсидия мөлшері</p> <ul style="list-style-type: none"> - кәдеге жаратумен 7 мың еуро және электр немесе сутегі көліктері үшін кәдеге жаратусыз 4 мың еуро;

			<ul style="list-style-type: none">- 30-дан 90 км-ге дейінгі жүгірісі бар гибридті автомобильдер үшін кәдеге жаратумен 5 мың еуро және кәдеге жаратусыз 2,5 мың еуро;- кәдеге жаратумен 9 мың еуро және электр минивэндері үшін кәдеге жаратумен 7 мың еуро;– Нөлдік шығарындылары бар мотоциклдер үшін 1,3 мың еуро. <p>Сонымен қатар, электромобильді жұмыс құралы ретінде пайдаланатын адамдар (такси жүргізушілері, VTC) 10% көбірек субсидия алады. Бұл ұтқырлығы шектеулі сатып алушыларға және 5000-нан аз халқы бар муниципалды аудандардың тұрғындарына қатысты.</p> <p>Маңызды талап – электромобильдің бағасы, ол 45 мың еуродан аспауы тиіс.</p>
--	--	--	---

2-Қосымша
1-кесте**2015-2016 жылдары ЕДБ арқылы отандық автоөндірушілерді қаржыландыруды қамтамасыз ету жөніндегі бағдарлама**³²

ЕДБ атауы	Орналастырылған сома (млн тг)	Нақты берілген қарыздар		
		Нақты берілген қарыздар саны	Нақты берілген қарыздар сомасы* (млн тг)	Орналастырылған сомадан берілген қаражаттың үлесі
Евраз	7 310	4 877	25 904	354%
АТФ	1 173	932	4 333	369%
БЦҚ	3 830	2 301	12 406	324%
Халық	12 045	7 666	36 857	306%
Forte	1 642	1 105	5 692	347%
ЖИЫНТЫҒЫ	26 000	16 881	85 192	328%

2-кесте

2018-2019 жылдары жеке тұлғаларға кредит беру үшін ЕДБ шартты қаржыландыру жолымен республикалық бюджет қаражаты есебінен отандық автоөндірушілерді «Қазақстанның Даму Банкі» АҚ қаржыландыру бағдарламасы

ЕДБ атауы	Орналастырылған сома (млн тг)	Нақты берілген қарыздар		
		Нақты берілген қарыздар саны	Нақты берілген қарыздар сомасы* (млн тг)	Орналастырылған сомадан берілген қаражаттың үлесі
Евраз	5 375	1 895	12 438	231%
БЦҚ	3 875	1 257	8 449	218%
Халық	6 750	2 559	14 998	222%
ЖИЫНТЫҒЫ	16 000	5 711	35 885	224%

3-кесте

2019-2020 жылдары ҚР Ұлттық Банкінің қаражаты есебінен отандық өндірістегі жеңіл автокөлікті сатып алушыларға кредит беру бағдарламасы

ЕДБ атауы	Орналастырылған сома (млн тг)	Нақты берілген қарыздар		
		Нақты берілген қарыздар саны	Нақты берілген қарыздар сомасы* (млн тг)	Орналастырылған сомадан берілген қаражаттың үлесі
Халық	25 000	7 421	46 070	184%
Евраз	10 000	2 692	18 081	181%
Forte	5 000	1 258	8 458	169%
ЖИЫНТЫҒЫ	40 000	11 371	72 609	182%

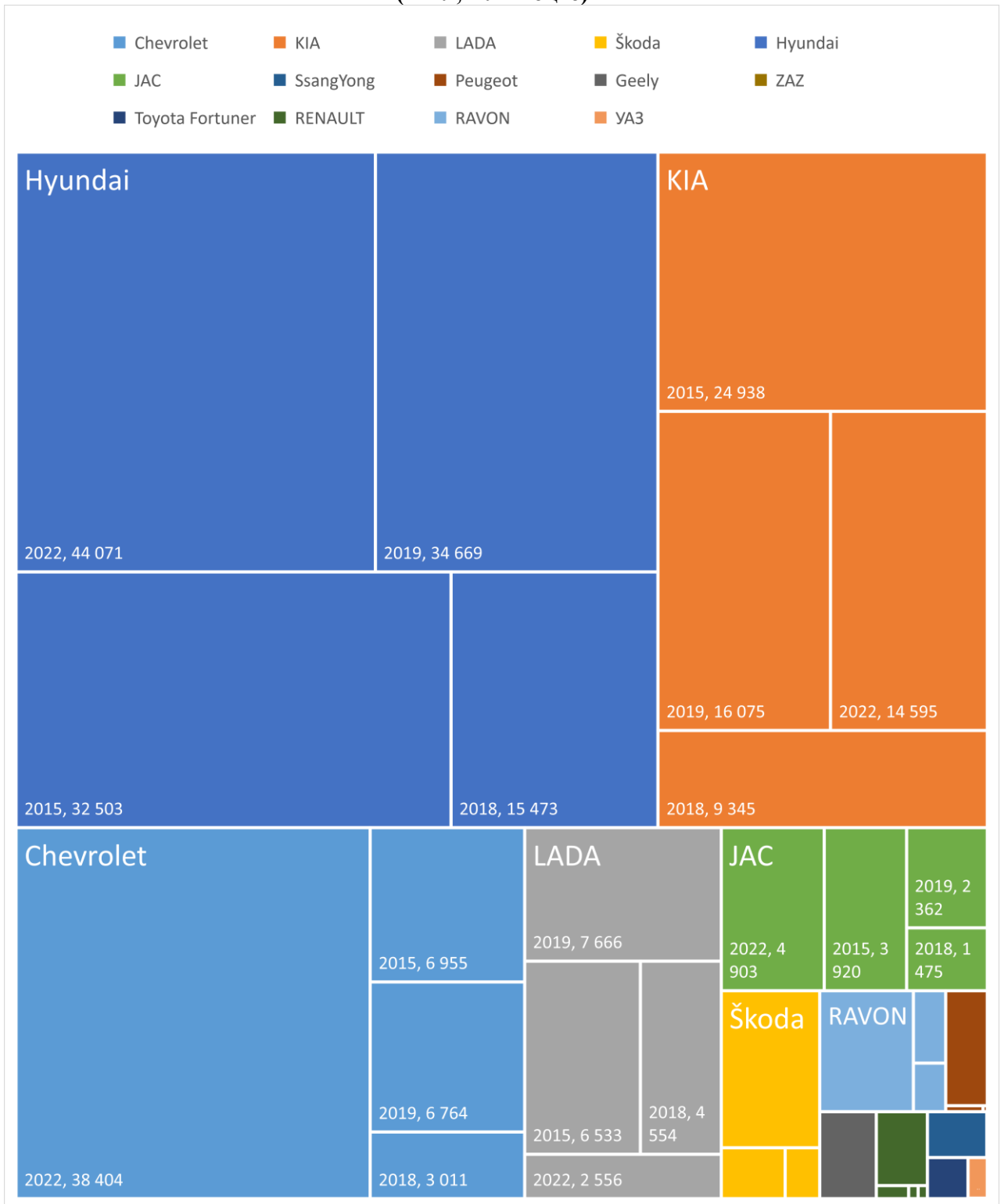
4-кесте

Өңдеуші саладағы қоршаған ортаның жай-күйін жақсартуға бағытталған жобаларды одан әрі қаржыландыру үшін ӨКЖ операторының қаржыландыру бағдарламасы³³

ЕДБ атауы	Орналастырылған сома (млн тг)	Нақты берілген қарыздар		
		Нақты берілген қарыздар саны	Нақты берілген қарыздар сомасы* (млн тг)	Орналастырылған сомадан берілген қаражаттың үлесі
БЦҚ	27 500	3 767	29 285	106%
Евраз	35 000	4 543	37 068	105%
Forte	15 000	1 973	15 624	104%
Халық	22 500	3 051	23 654	105%
ЖИЫНТЫҒЫ	100 000	13 334	105 631	106%

³² 28.06.2023 жылғы жағдай бойынша ҚДБ деректерінен.³³ 01.06.2023 жылғы жағдай бойынша ҚДҚ деректерінен.

**Маркалар бөлінісінде нақты берілген қарыздардың құрылымы
(жыл, млн теңге)**



Дереккөзі: ҚДБ, ҚДҚ

Әлемдік экономикадағы қаржылық тұрақсыздықтың өсуі аясында салықтар мен алымдарды сыныптауды дамыту қажеттілігі

С.А. Воронин, э.г.д.– Г.В. Плеханов ат. РЭУ Ташкент филиалының профессоры, Өзбекстан Республикасы Экономика және қаржы министрлігі жанындағы Бюджеттік-салықтық ғылыми зерттеулер институтының бас маманы

Д.С. Угай – Өзбекстан Республикасы Экономика және қаржы министрлігі жанындағы Бюджеттік-салықтық ғылыми зерттеулер институтының бас маманы

Ф.М. Азимова – Г.В. Плеханов ат. РЭУ Ташкент филиалының аға оқытушысы

Мәселені қою. Қалыптасқан салық жүйесі ауыл шаруашылығы мен өнеркәсіп арасындағы баға теңгерімсіздігінің өсуіне, нақты сектордағы орташа жалақының мөлшеріне және тұтыну бағасының деңгейіне ықпал етеді. **Зерттеу мақсаты мен міндеттерін тұжырымдау.** Зерттеу кәсіпорындарға салық салуды жақсартуға бағытталған. Салықтар мен алымдарды жіктеудің әдіснамалық тәсілдері қарастырылады. Өзбекстанда жүргізілген салық реформасының салық салудың ғылыми негіздеріне сәйкестігіне ерекше назар аударылады. **Әдістемелік база.** Зерттеудің әдіснамалық негізі еңбек құны теориясы, эквиваленттерді айырбастау теориясы және басқалар болды. **Зерттеу әдістері.** Зерттеу әдістері – логикалық талдау, кестелік әдіс, эконометрикалық талдау. **Зерттеу нәтижелері.** Пайданы қалыптастырудың қолданыстағы қағидаты инвестицияланған капиталға пропорционалды және оны баға белгілеу практикасына тарату баламалы салааралық тауар алмасуды қалыптастыруға ықпал етпейді. Экономикалық теорияда «қосылған шығындар» санатын негіздеу және осы негізде экономика салаларын реттеудің жаңа моделін қалыптастыру қажеттілігі туындайды. Базалық салалар мен монополистердің өнімдеріне калькуляцияның матрицалық нысанын енгізудің мақсатқа лайықтылығы анықталды. Ұсынылған баға моделі негізінде салық жүйесін қалыптастырудың жаңа тәсілінің тиімділігі негізделген. **Қорытындылар.** Зерттеу нәтижелері өндірістің терең мамандануы жағдайында баға белгілеу және салық салу процестерін түсінуге ықпал етеді, заңды тұлғаларға салық салудың оңтайлы жүйесін қалыптастыруға ықпал етеді. Салықтарды, міндетті аударымдар мен алымдарды жіктеуді жүзеге асыратын тәсілдерді жетілдіру бойынша ұсыныстар негізделген.

Негізгі сөздер: салықтарды сыныптау, салық реформасы, сыныптау белгілері, баға белгілеу, баламалы айырбас.

JEL-сыныптау: A10.

1. Кіріспе

Өзбекстан Республикасының экономикасы ауқымды құрылымдық және экономикалық өзгерістер кезеңінде тұр. Бұл салық салу саласына да қатысты. Мәселен, 2023 жылғы 30 сәуірде өткізілген референдум нәтижесінде Өзбекстан Республикасының Конституциясына енгізілген өзгерістерге сәйкес салық саясатының іргелі негіздеріне мынадай маңызды жаңалықтар енгізілді.³⁴

• «Жеңілдіктер тек заңға сәйкес белгіленеді және әлеуметтік әділеттілік қағидаттарына сәйкес келуі керек» (19-бап);

• «Азаматтар заңмен белгіленген салықтар мен алымдарды төлеуге міндетті. Салықтар мен алымдар әділ болуы керек және азаматтардың өздерінің конституциялық құқықтарын жүзеге асыруына кедергі болмауы керек» (63-бап).

³⁴ Өзбекстан Республикасының Конституциясы туралы. Конституциялық Заң. Халық сөзі, 02.05.2023 www.xs.uz/ru; <https://lex.uz/docs/35869#43446>

Іргелі қағидаттар негізінде салық саласында одан әрі өзгерістер жүргізілетін болады. Республикада 2019 жылдан бері жүргізіліп келе жатқан салық реформасының бағыттарының бірі салық салу жүйесін жетілдіру болып табылатынын атап өту қажет. Бұл курс 2010-2018 жылдары өскен ұлттық экономикадағы жағымсыз үрдістерді еңсеру мақсатында қабылданды.

2019 жылғы 1 қаңтардан бастап республикада жеке және заңды тұлғаларға салық салудың жаңа жүйесі енгізілді, ал 2020 жылғы 1 қаңтардан бастап бұл инновациялар жаңа редакциядағы Салық кодексімен бекітілді. Оның ережелерімен салық салу саласында халықаралық шарттарды қолдану тәртібі түбегейлі өзгертілді. Осы сәттен бастап шарттар экономиканың жағдайына қарай жасала бастады (Джумагалдиев, 2019).

Экономикалық тұрақтылықты қамтамасыз ету қазіргі кезеңдегі ұлттық экономикада салық реформасының маңызды міндеті болып табылады. Жаңа салық тетіктері кәсіпкерлікті қолдау және мемлекеттік бюджеттің кірістерін ұлғайту мақсатында қолданылуы тиіс (Мирзиёев, 2020).

Өзбекстан соңғы жылдары Дүниежүзілік сауда ұйымына (ДСҰ) кіру процесін жеделдету үшін шаралар қабылдады. Осыған байланысты республика қазіргі уақытта қолданылатын салық жүйесін осы халықаралық ұйымның талаптарына бейімдеуі қажет. Егер бұл міндет уақтылы шешілмесе, онда экономиканың жекелеген салалары мен кәсіпорындары елеулі қаржылық қиындықтарға тап болуы мүмкін (Uruguay Round of Multilateral trade Negotiations (1986-1994)). Мамандардың пікірінше, Өзбекстан экономикасында шамадан тыс протекционистік саясаттың әсерінен бірқатар салалардың бәсекеге қабілеттілігі төмен, мысалы-автомобиль жасау (Umirdinov, Turakulov, 2019, pp.301-333). Мұны басқа экономист ғалымдар да атап өтеді (Wasziarg, Welch, 2008, pp.187-231). Республиканың кәсіпкерлері қосылған құны жоғары өз өнімдері үшін жаңа өткізу нарықтарын іздеуі керек деген пікірмен келісуге болады (International Finance Corporation, 2018).

Зерттеудің мақсаты әлеуметтік мемлекетті қалыптастыру жағдайында қолдану үшін жалпыға бірдей танылған ғылыми мектептердің теориялық ережелерін жалпылау негізінде кәсіпорындарға салық салудың әдістемелік және практикалық тәсілдерін жетілдіруге бағытталған ұсыныстар әзірлеу болып табылады. Зерттеудің міндеттері салық салудың теориялық негіздерін зерделеу, Өзбекстан Республикасының салық салу жүйесін реформалау өлшемшарттарын және салық салудың ғылыми негіздерін салыстыру, салықтар мен міндетті төлемдердің жаңа жіктемесін әзірлеу, ұсынылған салықтар мен алымдар жіктемесін баға белгілеу механизміне бейімдеу, нақты әлеуметтік-бағдарланған нарықтық экономика қалыптастыру жағдайында "тең капиталға тең пайда" базалық саяси-экономикалық тұжырымды түзету қажеттілігін негіздеу болып табылады.

2. Салық салу жүйесін қалыптастырудың теориялық тәсілдері

Соңғы жылдары Өзбекстан Республикасының салық заңнамасына енгізілген инновациялар шаруашылық жүргізуші субъектілердің қызметіне айтарлықтай әсер етті. Енгізілген өзгерістерді бағалауды ұзақ уақыт өткеннен кейін жүргізуге болады. Алайда, қазірдің өзінде жүзеге асырылған шаралардың салық салудың ғылыми негіздеріне қаншалықты сәйкес келетіндігін бағалауға болады.

Бастапқыда салық салудың негізгі идеялары экономикалық теорияда қалай дамығанын қарастырған жөн. Салық салу теориясы классикалық экономикалық мектептің негізінде құрылды. Адам Смит салықтарды бюджетті толықтырудың қайнар көзі және мемлекеттің қызметтеріне ақы төлеудің әділ бағасы деп санады (Пушкарева, 2014, 83-92 б). Осы ғылыми бағыттың басты тұжырымы «ұсыныстың» «сұраныстан» басымдығы туралы әдіснамалық тәсіл болып табылады. Нарық сауда қатынастарын автоматты реттеушісі ретінде танылады (Смит, 2007).

Осы іргелі негіздерде алмасу теориясы пайда болды. Оның мәні салық салудың өтеулі сипатында көрінеді. Осы теорияға сәйкес барлық азаматтар мемлекеттен қоғамдық

игіліктерді (қауіпсіздік, сот ісі және т.б.) сатып алады және бұл үшін салық төлеуі керек (Фридман, 2009).

Алайда Давид Рикардо салықтар капиталдың жиналуына кедергі келтіретін жамандықтың көзі екенін атап өтті. Оның пікірінше, салықтар ең алдымен сән-салтанат заттарына салынуы керек. Бұл экономист өз қызметінен кіріс алатын жеке тұлғалар үшін салық салынбайтын минимум тұжырымдамасын негіздеді (Д. Рикардо, 2023).

Алмасу теориясы ХХ ғасырдың басында Франческо Ниттидің жазбаларында «ұжымдық қажеттіліктерді» қанағаттандыру тұжырымдамасына айналды. Бұл модельде салықтар ұжымдық қажеттіліктерді қанағаттандыру үшін төлем болды. Салық, Франческо Ниттидің пікірінше, «азаматтар мемлекетке ұжымдық қажеттіліктерді қанағаттандыру үшін беретін байлықтың бір бөлігі» (Нитти, 1904).

Тағы бір танымал экономист Артур Лаффер Джон Кейнстің жоғары салық мөлшерлемелерінің орындылығы туралы идеясын сынға алды. Оның пікірінше, экономикада халықтың мүдделеріне нұқсан келтірмейтін салық мөлшерлемелерін пайдалану қажет. Осы сәттен бастап экономистер салық салу шекараларын негіздеуге ерекше назар аудара бастады. Ең алдымен, даулар бюджет қаражатын қалыптастыру, сондай-ақ іскерлік белсенділіктің жоғары деңгейі қамтамасыз етілетін салық мөлшерлемелерінің рұқсат етілген деңгейі бойынша жүргізілді. Кәсіпорындардың қызметіне салық жүктемесі мен көлеңкелі экономиканың ауқымы арасында тәуелділік бар (Блауг, 1994).

Артур Лаффердің теориялық ережелерін іс жүзінде жүзеге асыру үшін айтарлықтай қиындықтар бар. Мәселен, ғылыми салада кәсіпорындарға салық жүктемесін есептеу әдістемесі туралы даулар тоқтаған жоқ. Осы уақытқа дейін кәсіпорындардың пайдасы деп нені ескеру керек және қандай шығыс баптарына баға белгілеу кезінде салықтар, алымдар және басқа да міндетті аударымдар кіруі керек, осы тұрғыдан толық келісім жоқ. Сондықтан салық жүктемесін анықтаудың әртүрлі әдістері бар. Қолданылатын әдістемеге байланысты әр елдің салық ауыртпалығын есептеуі бір-бірінен айтарлықтай ерекшеленеді. Салық жүктемесінің қандай көрсеткішін (ең төмен, орташа немесе ең жоғары) оңтайлы деп санауға болады – әлі белгісіз.

Соңғы онжылдықтарда жекелеген экономистер табыстарға прогрессивті салық салудың тиімсіздігі және салық салу кезінде пропорционалды тәсілді қолдануға көшу (Alesina, 2014, p.147-156) және оңтайлы салық мөлшерлемелерін белгілеу (Юткин, 1999, 11-б.) қажеттілігі туралы тезисті дәлелдеді.

Ғылыми ортада салық салу модельдері мен тетіктерінің басқа да нұсқалары бар. Сонымен бірге, салық салу негіздерін зерттеу нәтижелері негізгі салық теорияларының ережелерінің ұқсастығын көрсетеді. Бұл Германия, Франция, Ресей Федерациясы, Қазақстан, Өзбекстан және басқа елдердің тәжірибесінен көрінеді.

Сонымен қатар, бірқатар елдердің үкіметтері салық-бюджет саясатын жүргізу кезінде либералды неоклассикалық тәсілдерді көбірек ұстанады. Салық-бюджет саясатын қалыптастыру кезінде тәжірибеде пайдаланылған бұл бағыт тиісті елдің әлеуметтік-экономикалық саясатының түпкілікті нәтижелері үшін үкіметтің салық төлеушілер алдындағы жауапкершілігін қысқартуға мүмкіндік береді.

Алайда, шетелдік тәжірибе көрсеткендей, либералды реформалар кезеңі көбінесе ұзақ жылдар бойы экономикалық дағдарыспен, экономиканың тоқырауымен және оның біртіндеп қалпына келуімен аяқталады (20 ғасырда – 30-шы жылдардағы ұлы депрессия, 90-шы жылдардың аяғында Ресей Федерациясындағы экономикалық дағдарыс және т.б.).

Салық салудың ерекше кезеңі 2020-2021 жылдары қалыптасты, ол коронавирус пандемиясының таралуын тежеуге және оның салдарын жеңілдетуге бағытталған көптеген елдердің үкіметтері қабылдаған шектеу шараларының экономикаға теріс әсерімен сипатталады. Бірқатар елдердің үкіметтері салықтар мен міндетті төлемдерді кейінге қалдырып қана қоймай, ең көп зардап шеккен салалар мен қызмет салалары үшін салықтар бойынша қарыздарды есептен шығару шаралары қабылданды. Салық салудағы либералды

идеялардан уақытша алшақтау көптеген елдерге туризм, әуе тасымалы, шағын және жеке кәсіпкерлік салаларының банкроттық пен күйреуден әлеуетін сақтауға көмектесті.

Салық салу негіздерінің даму үрдістерін қорытындылай келе, өткен ғасырда бұл салада әртүрлі тәсілдер дамығанын атап өтуге болады. Олардың ішінде салық салу тәжірибесінде жүзеге асырылған ең танымал тәсілдер: «алмасу теориясы», «баламаларды айырбастау теориясы», «ұжымдық қажеттіліктерді қанағаттандыру теориясы», «қоғамдық қажеттіліктерді қанағаттандыру теориясы». Олардың мәні жиналатын салықтардың жиынтық мөлшері мемлекет ұсынатын қызметтердің құнына тең болуы керек.

Сонымен бірге салық салу әдіснамасында тағы бір бағыт қалыптасты. Онда «салықтар» мүмкіндігінше азайтылуы керек «жамандық» ретінде қарастырылады. Бұл модельге «ұсыныс экономикасы» теориясы кіреді. Бұл модельдің тетіктері өткен ғасырдың 70-жылдарынан кейін кеңінен қолданылды.

Енді 2019-2020 жылдарда салық реформасы кезінде Өзбекстанда салық салудың негізгі теорияларынан қандай ғылыми-теориялық тезистер қолданылғанын қарастырған жөн.

Эдвин Селигмен, «алмасу теориясының» өкілі, бастапқыда жеке тұлғалардың табыстарына салықтың (ЖТТС) пропорционалды жүйесін қолдануды, содан кейін прогрессивті салық салу шкаласын қолдануды ұсынды. Өзбекстанда 2019 жылдың 1 қаңтарынан бастап

12% мөлшерлеменен ЖТТС-ның жалпақ шкаласы енгізілді. Бұл жаңалық «алмасу теориясының» ережелеріне толық сәйкес келеді. Біздің ойымызша, жалақының салыстырмалы төмен сатып алу қабілеті жағдайында республикада (1992 жылдан 2019 жылға дейін) прогрессивті салық салуды мерзімінен бұрын пайдалану көлеңкелі жұмыспен қамтудың кең таралуына әкелді және экономика үшін тиісті жағымсыз салдарлары болды.

«Ұсыныс экономикасы теориясының» өкілі Артур Лаффер кәсіпкерлік қызметке салық жүктемесін азайту керек деп тұжырымдады. Өзбекстанда экономикаға салық ауыртпалығы айтарлықтай төмендеді: 2018 жылы – 27,6% (Мемлекеттік нысаналы қорлардың немесе МНҚ шығысын ескере отырып, ЖІӨ-ге шаққанда), 2019 жылы – 27,6%, 2020 жылы – 25,9%, 2021 жылы – 26,9% және 2022 жылы – 22,7%. Сонымен бірге, МНҚ шығысын есепке алмағанда, керісінше, экономикаға салық жүктемесі өсті: 2018 жылы – 18,6%, 2019 жылы – 21,2%, 2020 жылы – 22,1%, 2021 жылы – 22,4% және 2022 жылы – 22,7%. 2019-2020 жылдары салық салу реформасы барысында ірі бизнеске жүктеме азайып, шағын және орта бизнестің жүктемесі ұлғайды³⁵.

Классикалық мектептің өкілі Дэвид Рикардо ең алдымен сән-салтанат заттарына салық салынуы керек деп мәлімдеді. Ол сондай-ақ салық салынбайтын минимумды енгізу қажеттілігі туралы идеяны алға тартты. Өзбекстанда салық реформасы барысында 2019 жылғы 1 қазаннан бастап азық-түлік өнімдерінің 9 түріне ҚҚС бойынша жеңілдіктер жойылды. Сонымен қатар, 2019 жылдың 1 қаңтарынан бастап ЖТТС-ны есептеу кезінде салық салынбайтын минимум жойылды. 2021 жылғы 10 қазаннан 31 желтоқсанға дейін ет өнімдерін, тірі жануарларды, картопты және мұздатылған балықты (2021 жылғы сәуірден бастап өсімдік майы, күнбағыс тұқымы, зығыр және соя) сату бойынша импорт пен айналым ҚҚС төлеуден босатылады³⁶. 2023 жылы осы өнім түрлеріне ҚҚС бойынша жеңілдіктер берудің орнына аз қамтылған азаматтар үшін ҚҚС қайтару ережесі енгізілді.

Өзбекстан Республикасы Қаржы министрлігі мамандарының пікірінше (қазіргі уақытта – Экономика және қаржы министрлігі) 2018-2019 жылдары ел экономикасында жүргізілген салық-бюджет саясатында экспансиялық фискалдық саясаттың белгілері болды. Оны іске асыру 2019 жылы ЖІӨ-ге шаққанда шамамен 1,4% (2018 жылы – 0,5%) мөлшерінде шоғырландырылған бюджет тапшылығының өсуіне әкелді, ол сыртқы

³⁵ Өзбекстан Республикасы Экономика және қаржы министрлігінің деректері (www.mf.uz)

³⁶ Сенат ет пен картоп импортына ҚҚС жоюды мақұлдады. www.gazeta.uz/ru/2021/10/21/vat-meat/

қарыздармен және мемлекеттік бағалы қағаздарды шығарумен жабылды³⁷.

Деректерді талдау кезінде «SMART Simulation Tool» құралын пайдалану экспансиялық фискалдық саясаттың қолданылғанына қарамастан, Өзбекстанда 2019-2020 жылдары экспорттық бағалары көтерілген өзінің түсті металдарының болуы есебінен тұрақты өсу қарқыны сақталды (SMART Simulation Tool, 2020).

Өзбекстан ДСҰ-ға кірген жағдайда қосылған құны жоғары өнімдер өндірілетін салалар елеулі қаржылық қиындықтарға тап болуы мүмкін, ал мемлекетте субсидиялар есебінен оларды қолдау үшін қаражат жеткіліксіз болуы мүмкін (Todd A., Scalera J., 2012). ДСҰ қағидалары елдерге біркелкі әсер етпейді. Сондықтан ДСҰ-ға кіретін әрбір елде қажет болған жағдайда ұлттық экономиканың неғұрлым осал салаларын қорғау үшін пайдалануға болатын «қауіпсіздік қоры» болуы қажет (Subramanian, Shang-Jin Wei, 2007). Үкімет жоғары технологиялық өнім экспортын кеңейту үшін жағдай жасап, экспорттаушылардың жаңа өткізу нарықтарына кіруіне жәрдемдесуі қажет (Pomfret, 2020). Бұл мәлімдемелер өзектілігін жоғалтқан жоқ және қазіргі уақытта Өзбекстан Дүниежүзілік сауда ұйымына кіруді тездетуге ниетті.

Дәл осы мәселені Eicher T.S., Theo S., Henn C. (2011, pp.137-153) өз зерттеулерінде қозғап, преференциялы сауда келісімі күшті, бірақ сауданың дамуына біркелкі емес ықпал ететінін атап өтті. Елдің ДСҰ-ға дайындықсыз кіруі және сыртқы сауданы либералдандыру нәтижесінде экономиканың негізгі салаларында күшті бәсекелестік пайда болған жағдайда, ел Африканың бірқатар елдерімен бірдей күй кешіп қалуы мүмкін (Claire Emilienne Wati Yameogo, Joseph Ayoola Omojolaibi, 2021). Кейбір экономистер елдің ДСҰ-ға кіруі сауданың кеңеюіне ықпал етеді деген тезиске күмәнмен қарайды (Rose, 2004, pp.98-114). Мемлекет тарапынан қолдау, өз елі үшін тиімді келісім жасасу жағдайында ғана ДСҰ-ға кірудің оң нәтижесіне сенуге болады (Rose, 2010).

Елдің ДСҰ-ға кіруінің салдарын талдау нәтижелеріне мұқият қарау керек екенін ескеру қажет, өйткені еркін сауда туралы келісімдерді бағалауға қаншалықты сенімді бола алатынымыз әрдайым анық бола бермейді (Thomas, Hummels, Ivanic, Keeney, 2007, pp.611-635). Ғылыми ортада ДСҰ сауданың кеңеюіне айтарлықтай ықпал етеді деген пікір бар, бірақ бұл ылғи емес (Subramanian, Shang-Jin, 2007, pp.151-175).

Өзбекстанда химия өнеркәсібінде либералды қайта құрудың жағымсыз тәжірибесі болды, бұл сала күрделі өндірістік және қаржылық жағдайда болды (2018 жылға дейін). Мемлекет тарапынан қолдаудың, химия өнеркәсібі кәсіпорындарына берілген салықтық жеңілдіктердің арқасында ғана осы саланың орнықты өсуі мен өндірістің рентабельділігін қалпына келтіруге мүмкіндік туды. Өнеркәсіптің проблемалары көбінесе ауыл шаруашылығы мен химия өнеркәсібінің өнімдері бағасының диспаритетінің өсуіне байланысты туындады, бұл мерзімі өткен дебиторлық және кредиторлық берешектің өсуіне әкелді (Mukhamedov, Shipkova, 2014). Осыған байланысты Өзбекстанның ДСҰ-ға кіру процесі химия өнеркәсібі мен ауыл шаруашылығы өнімдері арасында, сондай-ақ экономиканың басқа да негізгі салалары арасында тепе-тең тауар алмасуды қалпына келтіруге ықпал ететін шараларды енгізумен қатар жүруі тиіс. Нарықтық қатынастардың өзі бұл мәселені шешуге мүмкіндік бермейді, бірақ негізінен осы салалардың өнімдерінің бағасының өсуіне ықпал етеді. Сондықтан Өзбекстан ДСҰ-ға кірген кезде экономиканың негізгі салаларындағы сыртқы экономикалық қызметті ауқымды либералдандыруды өзі үшін кейінге қалдыруы тиіс (Melnikovová, Shadmanov, Voronin, Qoraboev, 2022).

3. Салық жүйесін қалыптастырудың әдіснамалық тәсілдері

Өзбекстанда қолданылатын реформаның бастапқы кезеңінде экономикалық саясатты жүзеге асырудағы әдіснамалық тәсілдер экономикалық теорияның либералды бағытына сәйкес келді деген қорытынды жасауға болады. Осы стратегияны іске асыру

³⁷2019 жылдың соңына күтілетін макроэкономикалық көрсеткіштер. <https://www.mf.uz/home/om-inisterstve/press-sluzhba/minfin-news/4699.html>.

нәтижесінде, сондай-ақ коронавирус пандемиясынан болған жағымсыз салдарларды қысқартуға, экономиканы, бизнесті және халықты қолдауға мемлекет шығысының өсуінің ықпалымен елдің сыртқы борышы айтарлықтай өсті. Осыған байланысты Республикада жұмыс істеп тұрған фискалдық саясатты экономикадағы жекелеген теріс үрдістермен қатар жүретін экспансиялық саясат ретінде сипаттайтын мамандардың пікірімен келісуге болады.

Біздің ойымызша, әлеуметтік бағдарланған экономика үшін қолайлы жағдайларды қалыптастыру, сондай-ақ кәсіпкерлікті дамытуды ынталандыру мақсатында қолданыстағы салық салу тетіктеріне белгілі бір түзетулер енгізу қажет. Атап айтқанда, салық төлемдерін сыныптауды жетілдіру және оларды тәжірибеде қолдану кезінде «ұжымдық қажеттіліктер» теориясынан туындайтын тәсілдерді қолданған жөн.

Республиканың салық заңнамасында осы уақытқа дейін салықтар мен алымдардың сыныптамасын әзірлеу кезінде, сондай-ақ оларды баға белгілеу кезінде есепке алу үшін пайдаланылатын әдіснамалық тәсілдерді жетілдіруге жеткіліксіз көңіл бөлінеді. Салықтар мен алымдарды сыныптаудың кемшіліктері шаруашылық жүргізуші субъектілер мен экономика салаларының қызметіне салық жүктемесінің деңгейін есептеуді бұрмалайды. 2020 жылдан бастап қолданылып келе жатқан Салық кодексінде салықтар мен алымдардың сыныпталуы олардың мәні мен мақсатты функцияларын ашпайтын жалпылама түрде ұсынылған (алудың тек екі тобы ұсынылған: салықтар мен алымдар).

Салық реформасын жүргізу кезінде экономика салаларына салық жүктемесінің оңтайлы деңгейін анықтау өте маңызды. Бұл көрсеткіштің негізделген анықтамасы орнықты экономикалық өсуді қолдау үшін маңызды рөл атқарады. Салық жүйесінің құрылымын жетілдіру қажеттілігі туралы мамандардың пікірі де бар. Сонымен, экономикалық өсу факторларының теориялық және эмпирикалық зерттеулерінің нәтижелері, сондай-ақ салық жүктемесін халықаралық салыстыру реформаның негізгі міндеті жалпы салық жүктемесін төмендетпей, салық жүйесінің құрылымын жетілдіру болуы керек деген қорытынды жасауға мүмкіндік береді (Васильева, Гурвич, Субботин, 2003, 38-60-б.).

Алайда мамандардың тағы бір пікірі бар. Мәселен, Қазақстан экономистерінің айтуынша, «экономикалық өсудің инклюзивтілігін қамтамасыз ету қажеттілігі салық жүктемесін арттыруды және бюджеттің қайта бөлу функциясын күшейтуді объективті түрде талап етеді. Фискалдық жүктеменің табиғи шектегіші – бірінші тектегі Лаффер нүктесін ұзарта отырып, қосымша есептеулер Қазақстанда экономикалық өсуге және салықтардың жиналуына теріс әсер етпей, 2018 жылғы деңгейден 10 жыл ішінде салық жүктемесінің ЖІӨ-ге шаққанда 4-5%-ға нақты кезең-кезеңмен ұлғаюы мүмкін екенін көрсетті...» (Алпысбаева, Кенжебулат, Карашулаков, 2019, 365-383-б.).

Жоғарыда келтірілген тұжырымдар коронавирус пандемиясы мен мәжбүрлі шектеулердің таралуы (2020-2022 жж.) кезінде де өзектілігін жоғалтқан жоқ. Осы кезеңде бірқатар елдердің үкіметтері салық жүйесін түбегейлі жаңартуды жүзеге асыра бастады. Әр елдің ерекшеліктеріне, азаматтардың менталитетіне және басқа факторлардың әрекеттеріне байланысты үкіметтер кәсіпкерлермен бизнеске салық жүктемесінің қолайлы деңгейі туралы келісімдер жасасты және олармен қолдау шараларын келісті.

Салық төлеушілер төленген салықтар мен алымдардың әсерін сезінуі керек. Салық төлеушілер салықты неғұрлым көп төлесе, соғұрлым оларға сапалы мемлекеттік қызметтер мен субсидиялар түрінде қайтару қажет. Бұл жағдайда салық ауыртпалығының жоғары деңгейі енді экономикалық өсуді тежемейді және көлеңкелі экономиканың таралуына ықпал етпейді.

Салық салудың оңтайлы жүйесін әзірлеу мақсатында құн мен бағаны қалыптастырудың теориялық негіздерін қарастыруға, сондай-ақ баға белгілеу кезінде салықтар мен міндетті төлемдерді есепке алуға оралу ұсынылады.

Экономикалық теориядан өнімнің өзіндік құны мына экономикалық элементтерге

бөлінетіні белгілі³⁸:

$$C + V + m = W \quad (1)$$

Бұл теориялық модельде өнімнің өзіндік құны (W) C – тұрақты капиталды, V – айнаымалы капиталды, m – артық құнды қамтиды. Бұл модельде кәсіпорындардың салықтарды, алымдарды және басқа да міндетті төлемдерді төлеуге арналған шығысты шартты түрде қосымша құнға қосуға болады. Енді осы модельді нарықтық экономика жағдайында бағаны қалыптастыру формуласына айналдыру міндетін қоюға болады. Теорияда бағаны қалыптастырудың мына формуласы белгілі:

$$C + V + P = \text{Баға} \quad (2)$$

Бұл формулада «артық құн» нарықтық экономикада тәжірибеде қалыптасатын «пайдаға» айналады (пайда аванстық капиталға пропорционалды). Енді бұл модельді жеке экономикалық элементтерге бөлуге тырысамыз (гипотеза). Біздің ойымызша, нарықтық экономикада бағаны қалыптастырудың классикалық формуласы (кез келген өнімнің бағасы ыдырайтын жеке экономикалық элементтер) мынадай болуы мүмкін:

$$\text{АМТШ} + [A+Ж] + K + \text{ҚҚС} + (\text{Акциз}) = \text{Баға}, \quad (3)$$

мұнда:

АМТШ – ағымдағы материалдық және оларға теңестірілген шығын;

A – негізгі құралдардан амортизациялық аударымдар;

$Ж$ – өнеркәсіптік-өндірістік қызметкердің жалақысы;

$[A + Ж]$ – АМТШ қосылған кәсіпорын шығыны (ҚШ);

$[A+Ж+K]$ – бұл кәсіпорынның АМТШ шамасына қосқан құны немесе олар қосқан құн (ҚҚ).

Қазіргі уақытта бұл модель тәжірибеде осы түрде қолданылмайды. Бұл модельде кәсіпорынның адам әлеуетін, жерді, су ресурстарын және заңды тұлғалардың мүлкін пайдаланғаны үшін салық төлеуге арналған шығысты АМТШ-ға қосу ұсынылады.

Қазіргі уақытта «қосылған шығын» санаты тәжірибеде өте аз және тек бухгалтерлік есепте қолданылады. Өндірістік есепте «қосылған шығын» – бұл операциялық шығын және әртүрлі есептеулер (цехтар мен қойма арасындағы аралық өнімдердің кәсіпорындарға өтуін есепке алу үшін).

«Қосылған шығын» сөзінің кең мағынасы, біздің ойымызша, бұл кәсіпорынның еңбекақы төлеу шығысы және негізгі құралдардың амортизациялық аударымдары. Пайданы ескере отырып, қосылған шығын – бұл қосылған құн, яғни кәсіпорынның соңғы өнімді өндірудің ұзақ технологиялық тізбегіне қосқан құны. Кәсіпорынның ағымдағы материалдық шығыны, ұсынылған схема бойынша бөгде ұйымдардың қызметтері «қосылған шығын» сомасында есепке алынбауы тиіс. Осы ережені енгізу салық салу жүйесін жеңілдетуге және бірқатар салықтарды есептеу үшін салық салынатын базаға АМТШ шығысын енгізуге жол бермеуге мүмкіндік береді («салыққа салық салуға» жол берілмейді).

Өзбекстанда тәжірибеде «Қаржылық нәтижелер туралы есеп» № 2 нысанына сүйене отырып, қаржылық нәтижелер мен жалпы түсімді (өнімнің құны, қаржылық нәтиже) қалыптастырудың мына моделі қолданылады:

$$\text{Өнд.өзінд} + \text{Жалпы пайда} + \text{ҚҚС} + \text{Акциз} = \text{Жалпы түсім} \quad (4)$$

Бұл формулада өндірістік қызметкердің еңбекақы төлеу қорына салынатын

³⁸ <https://www.booksite.ru/fulltext/1/001/008/120/478.htm>

әлеуметтік салық және қалыпты мөлшерде шығарындылар үшін өтемақы төлемдері өндірістік өзіндік құнға қосылады, ал ӨБҚ және басқа жұмысшылардың әлеуметтік жалақы салығы, қалыптан тыс өтемақы төлемдері және басқа салықтар мен алымдар – жалпы пайдаға қосылады.

«Негізгі қызметтен түскен пайда» қаржылық нәтижесін анықтау үшін жалпы пайдадан «кезең шығысы» шегеріледі:

Жалпы пайда – Кезең шығысы = Негізгі қызметтен түскен пайда (5)

Осылайша, қаржылық нәтижелер пайда болған кезде ресурстық және тікелей салықтар жалпы пайдаға қосылады, ал жанама салықтар өнім бағасына үстеме ретінде әрекет етеді.

Ресей Федерациясында өнім құны мен қаржылық нәтижелерді қалыптастырудың сәл өзгеше моделі бар («сатудан түскен пайда»):

Жалпы пайды – Әкімшілік шығыс – Коммерциялық шығыс = сатудан түскен пайда (6)

Бұл жағдайда «сатудан түскен пайда» барлық тікелей және ресурстық салықтарды қамтиды, бұл салық жүктемесінің көрсеткіштерін, сондай-ақ өнімнің рентабельділігі мен кәсіпорындардың өндірістік-шаруашылық қызметінің көрсеткіштерін анықтау үшін өте маңызды.

Сонымен бірге Өзбекстанда осы көрсеткіштерді есептеу кезінде өнім мен өндірістің рентабельділік деңгейін есептеу кезінде мынадай бұрмаланулар пайда болады:

- жалпы пайда кәсіпорынның шығысы мен кірісін қамтиды;
- кәсіпорынның негізгі қызметінен түскен пайдаға шаруашылық жүргізуші субъектілер төлейтін ресурстық салықтар мен мүлік салығы кірмейді;
- қаржылық нәтижені қалыптастыру кезінде өнімді өндіру мен сатудың толық құны анықталмайды (тек өндірістік өзіндік құн көрсеткіші пайдаланылады).

Нәтижесінде өндіріс құнына есептелген өнімнің кірістілігінің жекелеген көрсеткіштері кәсіпорынның қаржылық нәтижелерінің тиімділігін бағалау үшін экономикалық мәні мен маңыздылығын жоғалтады (Жалпы пайда/ Өндірістік өзіндік құн және Негізгі қызметтен пайда/ Өндірістік өзіндік құн).

Салық факторын ескере отырып, кәсіпорындар мен экономика салалары қызметінің қаржылық нәтижелері көрсеткіштерінің сапасын арттыру мақсатында салықтарды жүйелеу мен сыныптауға (бұрын экономикалық теория классиктері ұсынған тәсілдер негізінде) тәсілді өзгерту ұсынылады. Біздің ойымызша, кәсіпорындардың қызметіне салық жүктемесі көрсеткіштерінің сапасын арттыру үшін салықтар мен міндетті төлемдерді мемлекет ұсынатын мемлекеттік қызметтердің «жүйелілігі» және «бөлінуі» белгілері бойынша топтастыру өте маңызды (Расулев, Воронин, 2020, 59-б.). Экономистер арасында осы уақытқа дейін жоғарыда аталған топтарға қандай салықтар мен төлемдерді жатқызуға болатындығы туралы ортақ пікір жоқ.

Мәселен, ресейлік экономист М.Р. Пинскаяның пікірінше, «...қазіргі уақытта Ресейдің экономикалық әдебиеттерінде салықты мемлекеттік биліктің шаруашылық жүргізуші субъектілері мен жекелеген азаматтардан ақшалай қаражаттың бір бөлігін мәжбүрлеп алу ретінде түсіндіру басым...» (Пинская, 2018, 53-б.). Соңғы жылдары салық салу тетіктерін әзірлеу кезінде қоғамдық қызметтердің «бөлінуіне» байланысты салықтарды төлеудің «жүйелілігі» мәселесі назардан тыс қалды.

Салықтарды төлеудің «жүйелілігі» және қоғамдық қызметтердің «бөлінуі» қағидаттарын негізге ала отырып, экономика салалары мен жекелеген кәсіпорындар бойынша салық салу деңгейін бағалау мақсатында салық және басқа да міндетті төлемдерді мынадай ірілендірілген топтар бойынша топтастыруды жүзеге асырған жөн: салықтар; рента төлемдері; жарналар, алымдар мен баждар; экологиялық салықтар және өтемақы төлемдері. Осы топтардың әрқайсысы үшін олардың экономикалық мәнін нақты анықтап,

ескеру қажет (1-кесте). Бұл ретте салықтың, алымның немесе міндетті аударымның атауы оның негізгі функциясынан туындауы тиіс.

1-кесте

Салықтарды және басқа да төлемдерді мемлекет ұсынатын қызметтерге ақы төлеудің «тұрақтылығы» мен «бөлінетіндігі» белгілері бойынша топтастыру

Топ №	Атауы	Сипаттамасы
1	Салықтар	Кәсіпорынның ұлттық байлықты құруға қосқан үлесін есептемегенде, елдің барлық азаматтарына мемлекет көрсететін қоғамдық «бөлінбейтін» игіліктер немесе қызметтер үшін тұрақты міндетті төлемдер. Азаматтар бұл қызметтерді туындаған кезінде бірден не мемлекет белгілеген белгілі бір мән-жайлардың туындауына қарай өтеусіз негізде пайдаланады. Баға белгілеу кезінде салық төлеушілердің бұл шығыстарын жалпы пайдада есепке алу ұсынылады (яғни тікелей және жанама салықтар).
2	Ренталық төлемдер	Кәсіпорынның адами, жер-су және басқа да қоғамдық ресурстарды коммерциялық және коммерциялық емес мақсаттарда пайдаланғаны үшін тұрақты төлемдері. Баға белгілеу кезінде салық төлеушілердің осы шығыстарын өнімнің өзіндік құнында есепке алу ұсынылады (АМТШ экономикалық элементінің құрамында).
3	Жарналар, алымдар, баждар (қызметке рұқсат бергені үшін төлем)	Төлеушілерге қатысты осы қызметтерді көрсеткені үшін өтемақы ретінде мемлекеттік мүдделер өкілдері тарапынан заңдық мәні бар іс-әрекеттер жасау шарттарының бірі болып табылатын жеке және заңды тұлғаларға ұсынылатын жеке сипаттағы мемлекет қызметтері үшін біржолғы төлемдер (мысалы, құжаттарды ресімдеу кезіндегі төлемдер және рұқсаттар беру және т.б.). Кәсіпорындардың осы қызметтер бойынша шығыстарын өнімнің өзіндік құнында (АМТШ құрамында) есепке алу ұсынылады.
4	Экологиялық салықтар және өтемақы төлемдері	Ластаушы заттардың шығарындылары (ЛЗШ) үшін төлемдер, қорғалатын табиғи аймақтағы қызметі үшін белгілі бір көлемде шығарындыларға рұқсат алу және т.б.

Дереккөзі: авторлар экономистердің еңбектерін зерделеу негізінде дайындаған. Бастапқыда үш салық тобы бойынша сыныптау ұсынылды: А.Ф. Расулев, С.А. Воронин «Новая архитектура построения налоговой системы Республики Узбекистан»-ды қараңыз// Экономика и финансы. 2020. №3. С.59-60

Салықтардың және басқа да міндетті төлемдердің осы сыныптамасын табиғи монополиялар субъектілері мен монополист кәсіпорындардың өнімдеріне, сондай-ақ бірінші кезекте қажетті жекелеген тұтыну тауарларына (мысалы, бөлше нан) баға белгілеуді реттеу мақсатында экономика салалары бөлінісінде салық жүктемесінің шекті көрсеткіштерін айқындау кезінде қолдану қажет.

Үкіметке кәсіпорындардың қандай шығыстары олардың кірістері (пайда, жалақы, дивидендтер) есебінен, ал қайсысы кәсіпорындардың шығындары есебінен өтелуге тиіс екендігі туралы шешім қабылдау орынды. Бұл экономика мен кәсіпорын салаларына салық жүктемесінің деңгейін негізді айқындау үшін жағдай жасауға мүмкіндік береді. Ұсынылатын салық топтарының әрқайсысы бойынша салық жүктемесінің шекті деңгейін белгілеу ұсынылады. Бұл жағдайда Артур Лаффердің салық жүктемесінің шекті рұқсат етілген деңгейін анықтау және пайдалану қажеттілігі туралы идеясын практикада қолдану мүмкіндігі пайда болады. Ұсынылып отырған шараны енгізу салық жүктемесінің оңтайлы деңгейін қолданған жағдайда көлеңкелі қызмет саласын қысқартуға ықпал ететін болады.

Егер салық мемлекеттің «бөлінбейтін» қызметтер көрсеткені үшін енгізілсе, онда шаруашылық жүргізуші субъектінің оны төлеуге арналған шығыстары не кәсіпорынның пайдасы есебінен, не өнімнің бағасына (ҚҚС, акциздік салық) үстеме баға түрінде өтелуге тиіс. Егер төлем салық төлеушіге нақты берілген қоғамдық ресурс (жер қойнауы, жер-су ресурстары, адами әлеует және т.б.) үшін жүзеге асырылса, онда бұл шығыстар өндірілетін өнімнің немесе көрсетілетін қызметтердің өзіндік құны есебінен өтелуге тиіс (АМТШ қосылады). Бұл бекітуді баға белгілеу қағидаларына, сондай-ақ Өзбекстан Республикасының Салық кодексін енгізу орынды (Расулев, Воронин, 2020, 57-58 б.).

Осылайша, (3) формуласында кәсіпорынның салықтарды және мемлекеттік бюджетке міндетті төлемдерді төлеу жөніндегі шығыстарын өнім (кәсіпорын шығыстары) құнының мынадай элементтеріне енгізу орынды:

- кәсіпорынның жерге, суға, мүлікке салық төлеуге арналған шығыстарын, сондай-ақ норма шегінде шығарындылар үшін өтемақы төлемдерін «АМТШ»-ға енгізуге болады;
- ластаушы заттардың шығарындылары үшін өтемақы төлемдері нормадан тыс «П»-дан алынсын;
- ҚҚС және акциздік салықты төлеуге арналған шығыстар тауардың немесе өнімнің бағасына үстеме баға ретінде ескерілсін.

Практикада баға белгілеу және қаржылық нәтижелерді айқындау кезінде кәсіпорынның шығыстарын есепке алудың осы әдісін пайдалану мынадай маңызды нәтижелерге қол жеткізуге:

- қаржылық нәтижелер көрсеткіштерінің сапасын және өнімнің рентабельділігін жақсартуға;
- табиғи монополиялар мен монополист кәсіпорындардың өнімдеріне, сондай-ақ бірінші кезекте қажетті жекелеген тұтыну тауарларына баға белгілеуді мемлекеттік реттеудің тиімділігін арттыруға;
- салық және міндетті төлемдердің әрбір тобы бойынша салық төлеушілер мен мемлекет арасында әлеуметтік келісімшарт жасасуға мүмкіндік береді.

Бұдан басқа ұсынылып отырған тәсілді пайдалану кезінде ҚҚС есептеу әдісін (есептеу тетігі) өзгерту мүмкіндігі пайда болады. ҚҚС орнына материалдық ресурстарды сатып алу салығын (сараланған) және кәсіпорынның осы шығыстарын АМТШ-ға немесе қосылған шығындар салығын [A+3] қосуға болады және оларды тауар бағасына үстеме баға ретінде (есепке алу тетігінсіз) есепке алуға болады. Осы тәсілді пайдалану салық органдарын ҚҚС қайтаруға және салық салудың осы саласындағы алаяқтыққа байланысты проблемалардан құтқаруға мүмкіндік береді.

Жарғылық капиталында мемлекеттік үлесі бар кәсіпорындар, табиғи монополиялар және монополист кәсіпорындар үшін өнімнің өзіндік құнын калькуляциялаудың міндетті матрицалық әдісін енгізуге болады (2-кесте).

2-кесте

Өнімді өндіру және өткізу шығындарын калькуляциялаудың матрицалық нысаны шартты бірліктерде

Шығындардың (шығыстардың) атауы	Өндірістік өзіндік құн	Кезең шығыстары	Шығындар, барлығы
1. Ағымдағы материалдық және оларға теңестірілген шығындар (АМТШ), барлығы оның ішінде	55,0	15,0	70,0
1.1. Материалдық шығындар	33,0	2,0	35,0
1.2. Бөгде ұйымдардың қызметтері	17,0	3,0	20,0
1.3. Адам және табиғи ресурстарды пайдаланғаны үшін рента төлемдері	0	8,0	8,0
1.4. Экологиялық төлемдер және өтемақы төлемдері	5,0	2,0	7,0

2. Қосылған шығындар (ҚШ), барлығы оның ішінде:	20,0	10,0	30,0
2.1. Амортизация (негізгі құралдарды ағымдағы және күрделі жөндеу)	15,0	5,0	20,0
2.2. Сақтандыру қорына міндетті аударымдар сомасын есепке алмай еңбекке ақы төлеу қоры (Өзбекстанда – әлеуметтік салық)	5,0	5,0	10,0
3. Шығындар, барлығы	75,0	25,0	100,0

Дереккөзі: авторлар әзірлеген.

Шығындарды калькуляциялаудың матрицалық нысаны кәсіпорын шығыстарының барлық кешенді баптарын экономикалық элементтер бойынша топтастыруға мүмкіндік береді. Осы әдіс бойынша калькуляциялауды табиғи монополиялар субъектілері, монополист кәсіпорындар және халық үшін бірінші қажеттілік өнімін (нан, қант, коммуналдық қызметтер, қоғамдық жолаушылар көлігі және т.б.) шығаратын кәсіпорындардың тар тізбесін жасау орынды. Осы калькуляция негізгі құралдардың амортизациясы және еңбекке ақы төлеу бойынша шығындар сомасын, яғни қосылған шығындарды айқындауға мүмкіндік береді. Мемлекет реттелетін бағалар бойынша өнім рентабельділігінің шекті (ең жоғары және ең төменгі) деңгейін бекітеді және баға деңгейін белгілейді. Бұрын рентабельділік деңгейі өнімнің өзіндік құнына барабар түрде белгіленетін және тиімділігі төмен болатын.

Ұсынылған сыныптау жағдайында салықтардың сараланған мөлшерлемелерін олардың қолданылу мерзімдеріне қарай пайдалану мүмкіндігі пайда болады. Салық төлеушілерге бөлінбейтін қызметтер көрсеткені үшін салық мөлшерлемелерін 10-20 жыл мерзімге, ал міндетті аударымдар мен жарналардың, алымдар мен мемлекеттік баждардың, кедендік баждардың мөлшерлемелерін жыл сайын немесе 3 жылға белгілеу ұсынылады. Осы тәсілді пайдаланған кезде мемлекетте қызметі көбінесе экспортталатын шикізатқа, импортталатын материалдарға және жинақтаушы бұйымдарға әлемдік бағалардың динамикасына байланысты болатын экономиканың кәсіпорындары мен салаларының қаржылық жай-күйіне жедел ықпал ету мүмкіндігі пайда болады (яғни, сыртқы және форс-мажор факторларының әсерінен). Ұсынылып отырған шараларды іске асыру салық жүйесінің орнықтылығы мен тұрақтылығын қамтамасыз етуге мүмкіндік береді, бұл кәсіпкерлік қызметті кеңейту және ұлттық экономиканың теңгерімді дамуын қамтамасыз ету үшін өте маңызды (Расулев, Воронин, 2020, 59-60 б.).

4. Қорытынды

Ұсынылып отырған салықтар мен міндетті төлемдер топтамасын, сондай-ақ шығындарды калькуляциялаудың матрицалық әдісін қолдану «баламалар алмасу теориясы» ережелерінен туындайды және әлемдік тұрақсыздық, өспелі сын-қатерлер мен тәуекелдер жағдайында салық төлеушілер мен мемлекет арасында «қымыраға келу» іздеуге бағытталған.

Қоғамға кәсіпкерлік үшін пайда «тең салынған капиталға» барабар қалыптаспайтын жағдайлар жасау орынды, экономиканың базалық салалары арасындағы салааралық сауда қатынастарының теңгерімділігіне қол жеткізу үшін баға белгілеуді реттеу мақсатында пайдалану ұсынылатын шаруашылық жүргізуші субъектінің «қосылған шығындар» сомасына барабар, оларда баға мен құндық бағалаудың барлық жүйесінің негізі ретінде «бағалар ауқымы» қалыптастырылады.

Ұсынылып отырған жағдайларда үкіметке өнеркәсіп салалары және тұтастай алғанда экономика салалары деңгейінде қосылған шығындар (А+З) деңгейінің өзгеруіне мониторингті жүзеге асыру жеңіл болады. Осы санат экономиканың базалық салалары қызметінің өзін-өзі ақтауына қол жеткізу үшін базаға айналуы мүмкін. Бұл ең алдымен ауыл

шаруашылығы мен өнеркәсіп (ауыл – қала), ОЭЖ және өнеркәсіптің басқа да салалары. Тәжірибе көрсеткендей, нарықтық тетіктер мен бәсекелестік базалық салалар арасындағы сауданың теңгерімділігіне қол жеткізуге мүмкіндік бермейді. Салааралық теңгерімді (САТ) және ұлттық шоттар жүйесін (ҰШЖ) қолдану қажет. Барлық қалған салалар өзара нарықтық қағидалар (еркін баға белгілеу, сұраныс пен ұсыныс, бәсекелестік) бойынша саудаласа алады.

Міндет базалық салалар арасындағы теңгерімді сауда қатынастары экономиканың барлық басқа салаларының бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін қолайлы негіз құруы болып табылады. Либералдық экономика жағдайында керісінше болады. Экономиканың базалық салаларының өніміне бағаның тұрақты өсуі аралық және түпкілікті өнім шығару жүзеге асырылатын салалардың дамуын басады. Көлеңкелі экономикада өндірілетін немесе көлеңкелі экономикада орын ауыстыру кезеңінен өткен тауарлар ғана халықтың едәуір бөлігі үшін қолжетімді болады.

Баға белгілеуді реттеудің ұсынылып отырған моделі экономиканың нақты секторындағы еңбекке ақы төлеу деңгейі мен тұтыну бағалары арасындағы өнеркәсіп және ауыл шаруашылығы өнімдеріне баға диспаритетін айтарлықтай әлсіретуге мүмкіндік береді. Нарықтық құралдарды пайдалану негізінде ғана экономикада теңгерімділікке қол жеткізу іс жүзінде мүмкін емес.

Экономикалық элементтер бойынша баға белгілеудің және шығындарды калькуляциялаудың ұсынылып отырған моделі бойынша салааралық айырбастаудың теңгерімділігіне қол жеткізуді және оңтайлы бағаларды қалыптастыруды ынталандыратын заңды тұлғаларға салық салудың жаңа жүйесін құруға болады.

Базалық салалардың қызметін жоспарлы реттеуді және экономиканың барлық қалған салаларын (мемлекеттік секторды қоспағанда) нарықтық реттеуді ұйымдастыру қажет. Теңгерімді экономиканы (социалистік, әлеуметтік-бағдарланған) қалыптастыру жағдайындағы пайда қосылған шығындарға барабар қалыптастырылуға тиіс, бұл мақсаттарға қол жеткізуді қамтамасыз етеді. Либералдық капитализм жағдайында пайда салынған капиталға барабар қалыптастырылады және оның едәуір бөлігі, әдетте, «олигархтардың» иелігіне өтеді. Бұл ретте жалақы мөлшері түріндегі «еңбек» салымын бағалау әдетте төмендетіледі. Мемлекет қатысатын секторлар сыбайлас жемқорлық және өндірілетін өнім мен көрсетілетін қызметтер сапасының төмендігі үшін емес, әділдік үшін үлгі болуға тиіс. Бұл ережелерді адамның «еңбегі» қорғалатын, ал экологиялық жағдай айтарлықтай жақсаратын болашақта шын мәнінде әлеуметтік мемлекет құру үшін жағдай жасау кезінде ескеру қажет.

Әдебиеттер

1. Alesina A., Alesina A., Passarelli F. (2014): “Regulation versus taxation”, *Journal of Public Economics*, Vol.110, pp.147-156;
2. Eicher T.S., Theo S., Henn C. (2011): “In search of WTO trade effects: Preferential trade agreements promote trade strongly, but unevenly”, *Journal of International Economics*, 83(2), pp. 137-153. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.euroecorev.2020.103507>;
3. Emilienne C, Wati Yameogo, Omojolaibi J.A. (2021): “Trade liberalisation, economic growth and poverty level in sub-Saharan Africa (SSA)”, *Economic Research-Ekonomska Istraživanja*, 34(1), pp.754-774. Available at: <https://doi.org/10.1080/1331677X.2020.1804428>;
4. International Finance Corporation Creating markets in Uzbekistan: from stabilization to competitiveness. Available at: http://invest-in-uzbekistan.org/wp-content/uploads/4_6004767272294416554.pdf. (Accessed: 15 October 2018);
5. Melnikovová L., Shadmanov S., Voronin S., Qoraboev B. (2022): “Uzbekistan’s Trade Policy Liberalization. Predicted Impact of WTO Accession on Chemical Industry Trade”, *Financial Journal*, Vol.1, pp.39-55. Available at: https://econpapers.repec.org/article/frufinjrn/220103_3ap_3a39-55.htm;

6. Mukhamedov D., Shipkova O. (2014): “Chemical industry of the Republic of Uzbekistan: major obstacles of the industry development”, *Advances in chemistry and chemical technology*, 31(14), pp.25-27. Available at: <https://muctr.ru/upload/iblock/9c3/9c3bb1cf5c074173b13b8a6e9ca49b2f.pdf>;
7. Pomfret R. (2020): “Uzbekistan and the World Trade Organization”, *Silk Road: A Journal of Eurasian Development*, 2(1), pp. 54–61. Available at: <https://doi.org/10.16997/srjed.35>;
8. Rose A. K. (2004): “Do we really know that the WTO increases trade?”, *American Economic Review*, 94(1), pp.98-114. Available at: <http://www.jstor.com/stable/3592771>;
9. Rose, A.K. (2010): *The Effect of Membership in the GATT/WTO on Trade: Where Do We Stand?*. In: Drabek, Z. (eds) *Is the World Trade Organization Attractive Enough for Emerging Economies?*. Palgrave Macmillan, London. Available at: https://doi.org/10.1057/9780230250826_8;
10. SMART Simulation Tool, World Integrated Trade Solution. Available at: <https://wits.worldbank.org/simulationtool.html>. (Accessed: 12 September 2020);
11. Subramanian A., Shang-Jin Wei. (2007): “The WTO promotes trade, strongly but unevenly”, *Journal of International Economics*, 72(1), pp. 151-75. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.jinteco.2006.07.007>;
12. Thomas H., Hummels D., Ivanic M., Keeney R. (2007): “How confident can we be of CGE-based assessments of Free Trade Agreements?”, *Economic Modelling*, no. 24, pp.611-635. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.econmod.2006.12.002>;
13. Todd L., Scalera J. (2012): “The divergent effects of joining international organizations: Trade gains and the rigors of WTO accession”, *International Organization*, 66(2), pp. 243-76. Available at: <https://doi.org/10.1017/S0020818312000082>;
14. Umirdinov A., Turakulov V. (2019): “The Last Bastion of Protectionism in Central Asia: Uzbekistan’s Auto Industry in post-WTO Accession”, *Trade, Law & Development*, 11(2), pp. 301-333;
15. Uruguay Round of Multilateral Trade Negotiations (1986-1994) - Annex 1 - Agreement on Subsidies and Countervailing Measures, WTO-GATT. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A21994A1223%2814%29>. (Accessed 11 March 2020);
16. Wacziarg, R. and Welch, K.H., (2008): “Trade liberalization and growth: New evidence”, *The World Bank Economic Review*, 22(2), pp.187-231.
17. Алпысбаева С. Н., Кенжебулат М. К., Карашулаков Г. Ж. (2019): “Потенциал повышения налоговой нагрузки при сокращении зоны фискальных противоречий (на материалах экономики Казахстана)”, *Экономический журнал ВШЭ*, 23(3), с.365-383. Available at: <https://ej.hse.ru/2019-23-3/316257515.html>;
18. Блауг М. (1994): *Экономическая мысль в ретроспективе*, «Дело» баспасы, Москва;
19. Васильева А., Гурвич Е., Субботин В. (2003): “Экономический анализ налоговой реформы”, *Вопросы экономики*, №6, с.38-60;
20. Джумагалдиев М. (2019) В Налоговый кодекс внесены изменения и дополнения. Дереккөзі: <http://senat.uz/ru/lists/view/892>;
21. Нитти Ф. С. *Основные начала финансовой науки*. - М.: 1904. С.241;
22. Пинская М.Р., Мельничук М.В., Осипова В.М. (2018): “Теория налогов (с компендиумом «A short history of taxes and taxation”». Москва: Прометей учебное пособие / Финансовый университет при Правительстве РФ, с.53;
23. Правительственный портал (2020) Мирзиёев Ш. М. Наш единственный путь – увеличивать число предпринимателей, реализовать деловой потенциал людей. Available at: <https://www.gov.uz/ru/news/view/25840>;
24. Пушкарева В. М. (2014): “Теоретические основы построения налоговой системы”, *Белорусский экономический журнал*, №4, 83-92 бет;

25. Расулев А.Ф., Воронин С.А. (2020): “Новая архитектура построения налоговой системы Республики Узбекистан”, Экономика и финансы, №3. 59-60 бет;

26. Рикардо Д. (2023): “Начало политической экономии и налогового обложения”, издательство АСТ, Москва;

27. Смит А. (2007): “Исследования о природе и причинах богатства народов”, издательство «Эксмо», Москва;

28. Фридман М. (2009): “Конспект лекций по науке о финансах”, Налоги и налогообложение. Выпуск 2. СПбС.23;

29. Юткин Р.Ф. (1999): “Налоги и налогообложение”, научно-издательский центр Инфра-М. с.11, Москва.

**Тәуелсіз әл-ауқат қорлары:
инвестициялық мақсаттар және активтерді стратегиялық аллокациялау**

Ә.Ғ. Ұтжанова – Қазақстан Республикасы Ұлттық Банкінің Монетарлық операциялар департаменті сыртқы басқарушылармен және кастодиандармен жұмыс істеу басқармасының бас маман-талдаушысы

М.М. Еркінәлиев – Қазақстан Республикасы Ұлттық Банкінің Монетарлық операциялар департаменті Талдау және тәуекел-менеджмент басқармасының бас маман-талдаушысы

Бұл еңбекте Сантьяго қағидаттарын қолдайтын және озық халықаралық практикаларда қолданатын Халықаралық тәуелсіз қорлар форумына (IFSWF) кіретін тәуелсіз әл-ауқат қорларына шолу келтірілген. Атап айтқанда, инвестициялық стратегияларға талдау, сондай-ақ тәуелсіз қорлардың – IFSWF мен ҚР Ұлттық қорының активтерін басқару тәсілдеріне салыстырмалы талдау жүргізілді. Талдау негізінде ҚР Ұлттық қорының активтерін басқару процесін одан әрі дамыту үшін пайдаланылуы мүмкін қорытындылар ұсынылған.

Негізгі сөздер: активтерді аллокациялау, тәуелсіз әл-ауқат қорлары, қаржы құралдары.

JEL-сыныптамасы: G11, G23.

*«Prepare, not predict»
- Global Investment Corporation*

Кіріспе

Қазіргі уақытта тәуелсіз әл-ауқат қорларына қызығушылық белсенді өсуде, өйткені олар ірі инвесторлар және жаһандық қаржы жүйесінің маңызды қатысушылары болып табылады.

Global Sovereign Wealth Funds агенттігінің деректері бойынша, 2022 жылдың соңында әлемде 174 тәуелсіз әл-ауқат қоры жұмыс істеді, активтердің нарықтық құны 11,4 трлн АҚШ доллары мөлшерінде бағаланды (Global SWF Annual Report, 2023). 2008 жылы Халықаралық Валюта Қоры бекіткен Сантьяго қағидаттарына сәйкес, тәуелсіз әл-ауқат қорлары (SWF) – бұл ел үкіметіне тиесілі инвестициялық қорлар немесе арнайы мақсаттағы тетіктер. Қорлар активтерді сақтайды және қаржылық мақсаттарға қол жеткізу үшін активтерді басқарады және шетелдік қаржы активтеріне инвестициялауды қамтитын бірқатар инвестициялық стратегияларды қолданады. Тәуелсіз қорлардың халықаралық форумы (IFSWF) осы қорларды олардың мақсаттарына қарай жинақ, тұрақтандыру, стратегиялық және гибридтік түрлеріне сыныптайды.

Түрі	Мақсатты сипаттау
Жинақ қорлары	болашақ ұрпақ үшін жинақ ақша жинақтау
Тұрақтандыру қорлары	үкіметтер бюджетті теңестіру үшін пайдалана алатын капитал резервтерін жинақтау
Стратегиялық қорлар	экономиканың өсуіне ықпал ете отырып және қаржылық пайда ала отырып, олардың дамуын ынталандыру үшін стратегиялық салаларға инвестициялау
Гибридтік қорлар	қорлар жинақтау, тұрақтандыру және/немесе даму мақсаттарын құрамдастыра отырып, жоғарыда санамаланған екі немесе одан да көп функцияларды біріктіреді.

Жалпы қабылданған қағидаттар мен практика (GAPP) SWF үшін мынадай басшылық мақсаттарға сүйенеді:

- 1) тұрақты жаһандық қаржы жүйесін, капитал мен инвестициялардың еркін қозғалысын қолдауға жәрдемдесу;
- 2) инвестициялайтын елдерде ақпаратты ашу бойынша қолданылатын реттеушілік ережелер мен талаптарды сақтау;
- 3) экономикалық және қаржылық тәуекелдер, сондай-ақ кірістілік пайымдаулары негізінде инвестициялау;
- 4) барабар операциялық бақылауды, тәуекелдерді басқаруды және есептілікті қамтамасыз ететін басқарудың ашық және сенімді құрылымын құру.

Бұл бапта Сантьяго қағидаттарын құруға қатысқан және/немесе қолдайтын, алдыңғы қатарлы халықаралық практикаларды қолданатын IFSWF кіретін тәуелсіз әл-ауқат қорларына шолу келтірілген. Атап айтқанда, инвестициялық мақсаттар, активтерді бөлу тәсілдері қарастырылып, IFSWF қатысушы қорлар мен ҚР Ұлттық қоры қолданатын практикаларға салыстырмалы талдау жүргізілді.

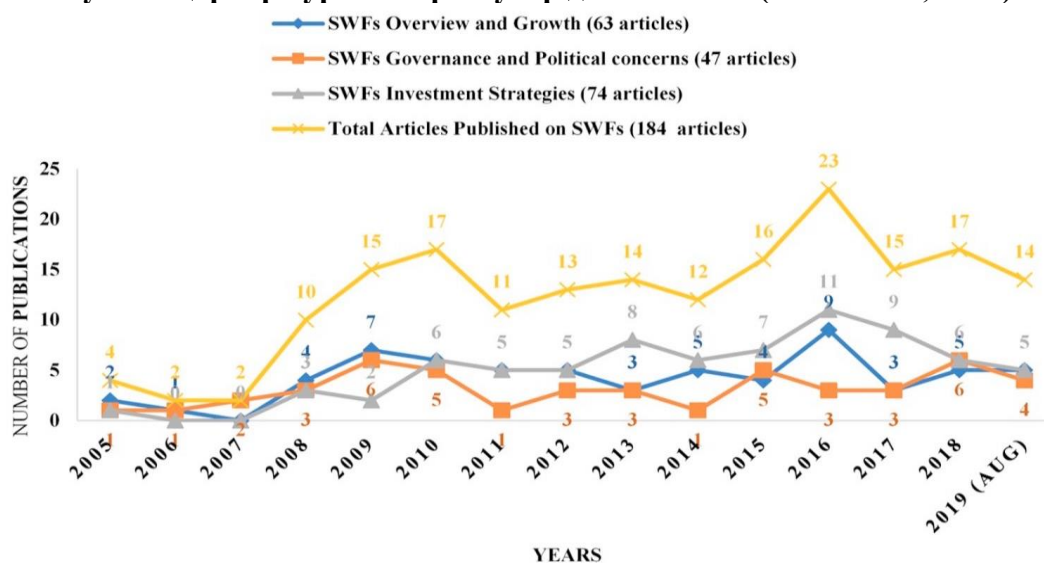
Әдебиетке шолу

SWF тұрақтандыру фискалдық қорларын, жинақ қорларын, резервтік инвестициялар корпорацияларын, даму қорларын және тікелей зейнетақы міндеттемелері жоқ зейнетақы резервтік қорларын қамтитын біртекті емес топты білдіреді. Бұл сала заңды құрылым мен портфельдердің аралас нысандарымен жаңа тетіктердің пайда болуымен дамып отырғандықтан, SWF-ті айқындау барған сайын күрделене түсуде (Global SWF Annual Report, 2023).

2005 жылдан бастап 2019 жылғы тамызға дейінгі кезеңдегі дәйектеуді библиометриялық талдаудан тұратын әдебиетке шолу SWF саласындағы 184 мақаланы талдауды, зерттеулердің негізгі бағыттарын, әдебиеттің неғұрлым ықпалды аспектілерін, болашақ зерттеулердің бағыттарын қамтиды (Bahoo et al, 2019). Авторлар тәуелсіз әл-ауқат қорлары туралы зерттеулерді келесі үш бағытқа бөлді: SWF шолуы және өсуі, SWF инвестициялық стратегиясы, SWF басқару мәселелері. 1-суретте осы бағыттар бойынша зерттеулердің динамикасы келтірілген:

1-сурет

Тәуелсіз қорлар туралы зерттеулер динамикасы (Bahoo et al, 2019)



SWF-тың көптеген жағдайларда инвестицияларға ұзақ мерзімді көзқарасты ұстану және іскерлік белсенділік циклдерін еңсеру қабілеті жаһандық қаржы нарықтарына маңызды әртүрлілік енгізеді, бұл әсіресе қаржы дағдарыстары немесе макроэкономикалық

стресс кезеңдерінде аса пайдалы болуы мүмкін. Портфельдерді басқару динамикалық макроэкономикалық ортада навигацияны, пайда болатын технологияларды және инвестициялаудың жаңа тәсілдерін бағалауды, озық сандық әдістерді қолдануды, әртүрлі елдерде өзгертін нормативтік талаптарды сақтауды және инвестициялық стратегияны тиімді іске асыруды білдіреді.

Тәуелсіз әл-ауқат қорларын инвестициялау тәсілдерін қарастырған кезде инвестициялық мақсаттарды ескеру қажет, олардан инвестициялау келешегі, тәуекел профилі және аллокирленген активтер шығады.

ҚР Ұлттық қорымен Халықаралық тәуелсіз әл-ауқат қорлары форумына қатысушы қорлардың активтерін басқару тәсілдерін салыстырмалы талдау

ҚР Ұлттық қорының негізгі мақсаты болашақ ұрпақ үшін жинақтауларды қалыптастыру және республикалық бюджеттің әлемдік шикізат нарықтарындағы ахуалға тәуелділігін төмендету арқылы қаржы ресурстарын жинақтау болып табылады³⁹.

Қазақстандықтардың болашақ ұрпақтары үшін әлемдегі тәуелсіз қорлардың стратегияларына ұқсас жинақтауларды қалыптастырудың жинақтау мақсаттарын негізге ала отыры, Ұлттық қордың инвестициялық стратегиясы ұзақ мерзімді перспективада әзірленді. Республикалық бюджеттің әлемдік шикізат нарықтарындағы жағдайға тәуелділігін төмендету тұрақтандыру мақсаттарының құрамдас бөлігі болып табылады. Халықаралық тәуелсіз әл-ауқат қорлары форумы (IFSWF) қолданатын тәуелсіз қорлардың сыныптамасына сүйене отырып, Ұлттық қордың айрықша белгісі жинақ және тұрақтандыру мақсаттарын біріктіру болып табылады.

Abu Dhabi Investment Authority, Global Investment Corporation, Alaska Permanent Fund Corporation, New Zealand superannuation Fund сияқты қорлар мақсаттарына қарай негізінен жинақтау қорлары болып табылады. Бекітілген мақсаттарға сәйкес, бұл қорлар ұзақ мерзімді құнды құруға бағытталған стратегияларға сәйкес Үкімет атынан қаражат инвестициялайды.

Осылайша, жинақтау инвестициялық мақсаттар инвестициялаудың ұзақ мерзімді келешегін анықтайды. APFC инвестициялық тиімділікті 10 жылдық кезеңдегі кірістілік көрсеткішімен бағалайды. GIC инвестициялық тиімділікті 20 жылдық кезеңдегі нақты кірістілік мөлшерлемесінің көрсеткішімен анықтайды. Ұлттық қордың активтерін инвестициялық басқаруды бағалау соңғы 5 және 10 жылдағы және Ұлттық қордың активтерін басқару басталғаннан бері жылжымалы бағалау әдісімен ұзақ мерзімді келешекте жүргізіледі.

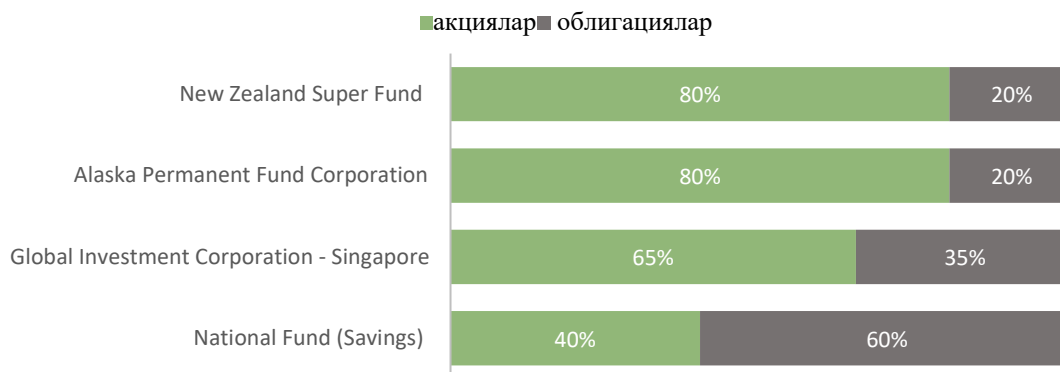
Қорлардың инвестициялық мақсаттары белгілі бір тәуекел деңгейінде кірістілікке қол жеткізуге бағытталған. 2023 жылғы мәліметтер бойынша, APFC тәуекел профилі 80% жаһандық акциялардан және 20% инвестициялық деңгейдегі жаһандық облигациялардан тұратын тәуекелге толерантты портфельмен (RTP – risk tolerance portfolio) анықталады. NZ super Fund тәуекел профилі 75% жаһандық акциялардан, 5% Жаңа Зеландия акцияларынан және 20% инвестициялық деңгейдегі жаһандық облигациялардан тұратын референс портфель тәуекелімен анықталады. Тәуелсіз қорлардың референс портфельінің мақсаты мандаттарда анықталған мүмкіндіктер шеңберінде тәуекелдің ең жақсы ықтимал ұзақ мерзімді профилін анықтау болып табылады. ADIA, GIC тәуекел профилдері де референс портфельінде негізделген. GIC референс портфельі Сингапур үкіметі ұзақ мерзімді инвестициялық стратегияларда қабылдауға дайын тәуекелін көрсетеді. Сонымен қатар, референс портфель эталон емес, инвестор қабылдауға дайын жалпы тәуекелді білдіреді. GIC референс портфельі 65% жаһандық акциялардан және 35% жаһандық облигациялардан тұрады.

³⁹ «Қазақстан Республикасының мемлекеттік қаржысын басқарудың 2030 жылға дейінгі тұжырымдамасын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Президентінің 2022 жылғы 10 қыркүйектегі № 1005 Жарлығы

Ұлттық қор жинақтау және тұрақтандыру мақсаттарын ұштастыруға байланысты бірыңғай референс портфельін белгілемейді. Ұлттық қордың жинақ портфельінің тәуекел профилі 60% жаһандық облигациялар мен 40% жаһандық акциялардан тұратын теңгерімді портфель тәуекеліне негізделген. Тұрақтандыру портфельінің тәуекел профилі АҚШ ақша нарығының өтімділігі жоғары құралдарымен сипатталады. Тұрақтандыру портфельінің функциясы Ұлттық қор активтерінің өтімділігін қолдаудан тұрады және республикалық бюджетке кепілдендірілген және нысаналы трансферттер бөлуді көздейді. 2-суретте қарастырылып отырған қорлардың тәуекел профильдерінің құрылымы көрсетілген.

2-сурет

Референс портфельінің тәуекел профилінің құрылымы, %



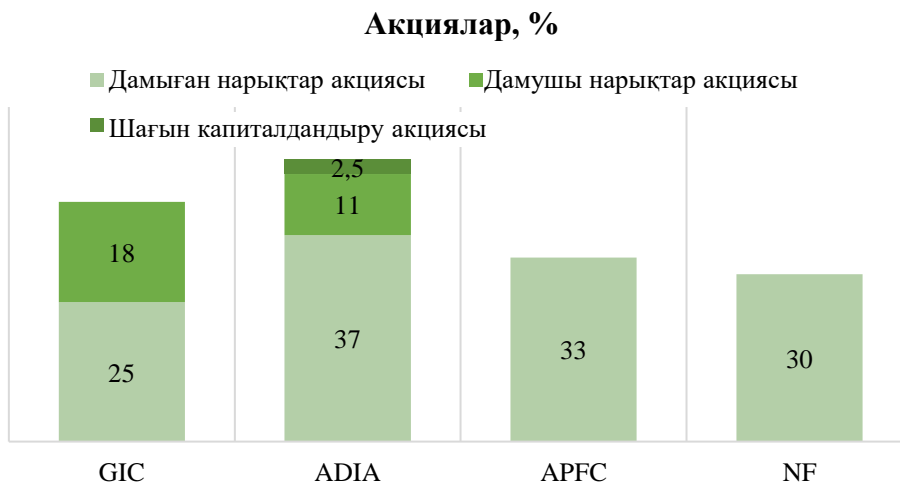
Тәуекел-профиліне сәйкес портфель құнының ұлғаюы активтерді стратегиялық бөлу есебінен қамтамасыз етіледі. Процесс нарықтар бойынша ұзақ мерзімді күтулерге негізделген активтерді сыныптар мен ішкі санаттар бойынша әртараптандыруды қамтиды. Активтерді стратегиялық бөлудің негізгі міндеті тиісті кірістілік пен тәуекелдерді теңестіре отырып, қор үшін белгіленген мақсатқа жету үшін инвестицияларды барынша тиімді түрде бөлу болып табылады. Оңтайлы стратегиялық бөлуді талдау қордың мақсаты мен міндетін нақты анықтаудан басталады.

Мақсатты мән стратегиялық аллокациядағы таразылар жиынтығы ғана емес, сонымен қатар осы таразылар жиынтығын қамтамасыз ететін тәуекел профилі болып табылады. Белгілі бір тәуекел профилін осы тәуекел профилін сақтауға құрылымдық және динамикалық тәсілмен таргеттеу өте маңызды болып табылады.

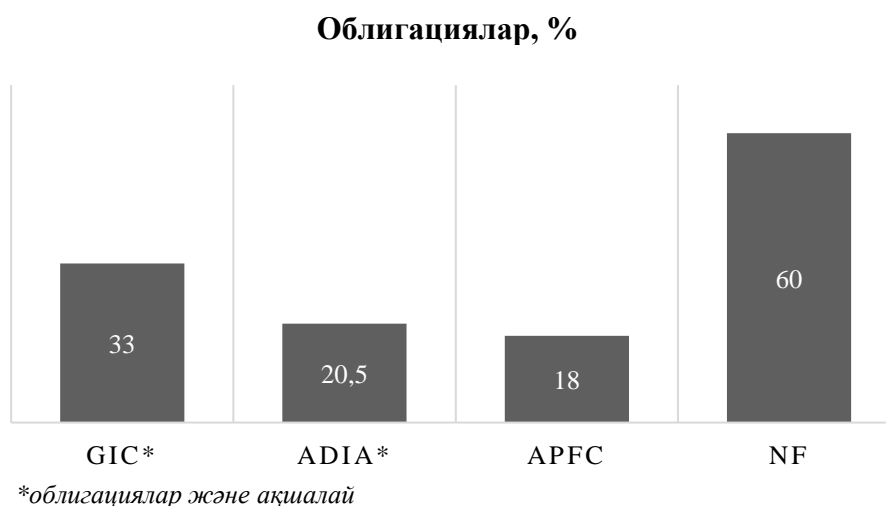
Жоғарыда келтірілген тәуекел профилінің құрылымына сәйкес акциялар NZ Super Fund, APFC, GIC референс портфельінің 60%-дан астамын құрайды. Осылайша, жоғары құбылмалылық пен кірістілік активтері осы қорлардың портфельінде басым болады. Осы себепті баламалы құралдар 20%-дан асады, жария акциялар NZ super, APFC, GIC активтерін стратегиялық бөлудің 30%-дан астамын құрайды. Облигациялар NZ super, APFC, GIC референс-портфельдерінің 20-35% құрайтындықтан, бұл активтердің түрі қарастырылып отырған қорлардың активтерін стратегиялық бөлудің кемінде 35% құрайды (3-5-суреттер).

Қазақстан Республикасының мемлекеттік қаржысын басқарудың 2030 жылға дейінгі тұжырымдамасына сәйкес консервативті қордан (облигацияларда 80% және акцияларда 20%) Ұлттық қордың жинақ портфельінің активтерін теңгерімді бөлуге көшу 2019 жылы басталды. Ұлттық қордың жинақ портфельін теңгерімді бөлу облигациялар портфельін (60%) дамыған елдердің мемлекеттік облигацияларына (29%), корпоративтік облигацияларға (10%), дамушы елдердің мемлекеттік облигацияларына (21%) әртараптандыруды, акциялар портфельін кеңейтуді (30%), қор активтерін құралдың баламалы сыныптарына және қосымша әртараптандыруды кеңейтетін алтынға инвестициялауды көздейді. Осылайша, Ұлттық қордың жинақ портфельінің теңдестірілген аллокациясы ұзақ мерзімді инвестициялау кезеңінде референс портфельдің тиісті тәуекел профилі (40% акция, 60% облигация) кезінде тәуекелге түзетілген күтілетін кірісті арттырады.

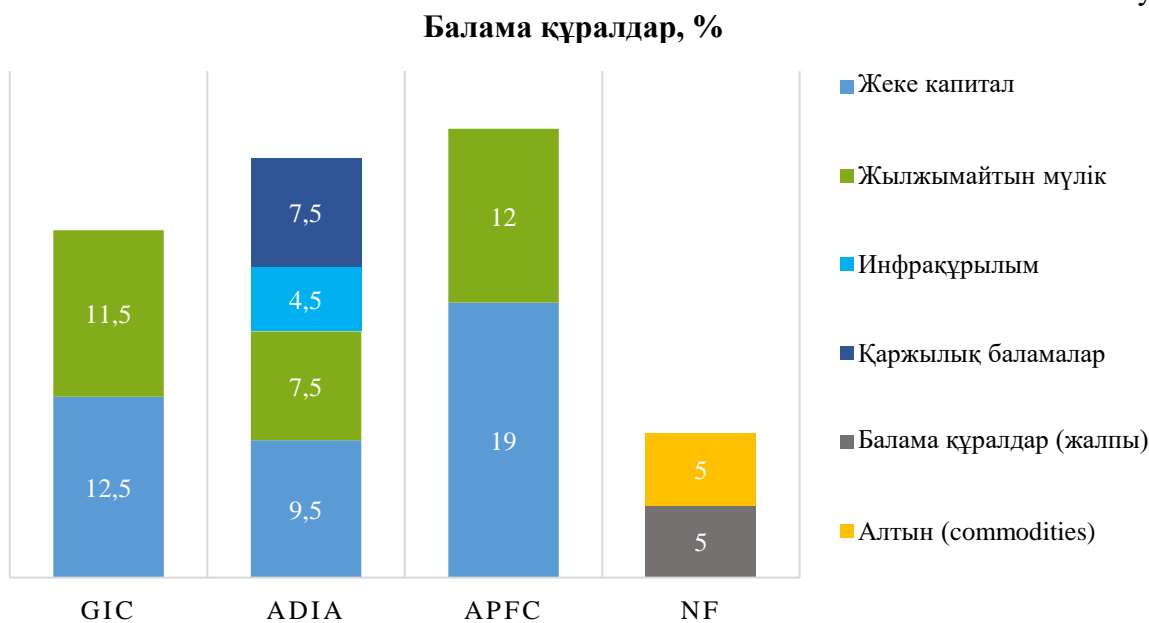
3-сурет



4-сурет



5-сурет



Инвестициялық мақсаттар және IFSWF қатысушы қорларының активтерін аллокациялау

Қордың атауы	Alaska Permanent Fund Corporation (1976) Аляска штатының тұрақты қоры		
Басқарудағы активтер	73 млрд АҚШ доллары (2022)		
Миссия	Қор Аляска тұрғындарының барлық ұрпақтарына пайда әкелуі керек		
Инвестициялық мақсаттар	Белгіленген тәуекелге төзімділікке және ақылға қонымды инвестициялық тәжірибеге сәйкес келетін максималды инвестициялық тиімділікке қол жеткізу		
Инвестициялық таргет	Инвестициялық тиімділік: қордың тәуекел дәрежесіне сәйкес 10 жыл ішіндегі (ұзақ мерзімді мақсат) CPI + 5%		
Тәуекел-профиль	Тәуекел-дәрежесі (а) тәуекелге төзімділік портфелімен және (b) өтімділік деңгейімен анықталады: Тәуекелге төзімділік портфелі (RTP):		
	Үлесі	Активтер класы	Индексі
	80%	акциялар	MSCI ACWI IMI
	8%	облигациялар	Bloomberg US Aggregate
	8%	облигациялар	Bloomberg US Corporate
	4%	облигациялар	Bloomberg Global Treasury excl. US
Өтімділік деңгейі: жария акцияларға, облигацияларға, ақшалай қаражаттарға жалпы бөлу 40%-дан төмен емес			
Активтерді аллокациялау	Активтер сыныптары туралы болжамдарды қайта қарау үшін қор активтерінің аллокациясына зерттеу жүргізу кемінде бес жылда бір рет. 2025 жылға қарай активтерді бөлу жоспары (2020 ж.):		
	Үлесі	Активтер сыныбы	Индекс
	33% ±5	акциялар	MSCI ACWI IMI
	18% ±5	облигациялар	Treasury
			US Aggregate
			US BB High Yield
			US Corporate IG
	19% ±5	жеке капитал	
12% ±3	жылжымайтын мүлікке инвестициялар		
18%	басқа		
Қаржыландыру көзі	Штаттың мұнай сатудан түскен кірісі		
Қордың атауы	The New Zealand Superannuation Fund (2003)		
Басқарудағы активтер	59,64 млрд АҚШ доллары (2022ж. наурыз)		
Миссия	Барлық Жаңа Зеландиялықтар үшін жоғары кірісті қамтамасыз ететін тұрақты инвестициялар (Жаңа Зеландияның болашақ зейнетақымен қамсыздандыру шығындарын алдын-ала қаржыландыру мақсатында)		
Инвестициялық мақсаттар	Жалпы Қор үшін шамадан тыс тәуекелсіз кірісті барынша арттыру		
Инвестициялық таргет	Expected return above Cash – 2,8% (p.a.) Long-run risk – 13,8% (volatility p.a.)		
Қор құрылғаннан бастап кірістілік	10,23% (p.a.)		

Тәуекел профилі	<p>Референс портфель активтерді стратегиялық бөлудің (SAA) кеңінен қолданылатын тәсілінен ерекшеленеді:</p> <ul style="list-style-type: none"> - тәуекел бойынша нұсқаулық болып табылады және портфельдің нақты құрамын анықтамайды; - тек дәстүрлі активтер сыныптарын қамтиды; - портфель құрылымы қысқа мерзімді нарықтық турбуленттілік жағдайында өзгермейді және нарықта және Қор мандатында түбегейлі өзгерістер болған жағдайда ғана өзгереді. <p>Қордың ағымдағы референстік портфеліне шолу 2020 жылы өткізілді, құрылым 5 жылға бекітілді.</p> <p>Референс портфель:</p> <table border="1" data-bbox="595 607 1463 831"> <thead> <tr> <th>Үлесі</th> <th>Активтер сыныбы</th> <th>Индекс</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>75%</td> <td>акциялар</td> <td>MSCI ACWI IMI hedged to NZD</td> </tr> <tr> <td>5%</td> <td>акциялар</td> <td>S&P/NZX 50 Gross Index</td> </tr> <tr> <td>20%</td> <td>облигациялар</td> <td>Bloomberg Barclays Global Aggregate hedged to NZD</td> </tr> </tbody> </table>	Үлесі	Активтер сыныбы	Индекс	75%	акциялар	MSCI ACWI IMI hedged to NZD	5%	акциялар	S&P/NZX 50 Gross Index	20%	облигациялар	Bloomberg Barclays Global Aggregate hedged to NZD								
Үлесі	Активтер сыныбы	Индекс																			
75%	акциялар	MSCI ACWI IMI hedged to NZD																			
5%	акциялар	S&P/NZX 50 Gross Index																			
20%	облигациялар	Bloomberg Barclays Global Aggregate hedged to NZD																			
Активтерді аллокациялау	<p>2022 жылғы маусымға арналған нақты портфель:</p> <table border="1" data-bbox="595 875 1463 1211"> <thead> <tr> <th>Үлесі</th> <th>Активтер сыныбы</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>48%</td> <td>жаһандық акциялар</td> </tr> <tr> <td>21%</td> <td>борыштық бағалы қағаздар</td> </tr> <tr> <td>9%</td> <td>балама құралдар</td> </tr> <tr> <td>5%</td> <td>ауыл шаруашылығы және ағаш</td> </tr> <tr> <td>5%</td> <td>жеке меншікті капитал</td> </tr> <tr> <td>4%</td> <td>Жаңа Зеландия акциялары</td> </tr> <tr> <td>4%</td> <td>инфрақұрылым</td> </tr> <tr> <td>3%</td> <td>жылжымайтын мүлік</td> </tr> </tbody> </table>	Үлесі	Активтер сыныбы	48%	жаһандық акциялар	21%	борыштық бағалы қағаздар	9%	балама құралдар	5%	ауыл шаруашылығы және ағаш	5%	жеке меншікті капитал	4%	Жаңа Зеландия акциялары	4%	инфрақұрылым	3%	жылжымайтын мүлік		
Үлесі	Активтер сыныбы																				
48%	жаһандық акциялар																				
21%	борыштық бағалы қағаздар																				
9%	балама құралдар																				
5%	ауыл шаруашылығы және ағаш																				
5%	жеке меншікті капитал																				
4%	Жаңа Зеландия акциялары																				
4%	инфрақұрылым																				
3%	жылжымайтын мүлік																				
Қаржыландыру көзі	Негізгі капиталға мемлекеттік жарналар																				
Қордың атауы	Abu Dhabi Investment Authority (1976)																				
Басқарудағы активтер	шамамен 900 миллиард АҚШ доллары																				
Миссия	тәртіпті инвестициялық процесс арқылы капиталды өсіру арқылы Абу-Дабинің ұзақ мерзімді өркендеуін қолдау																				
Инвестициялық мақсаттар	Абу-Даби үкіметі атынан қаражатты ұзақ мерзімді перспективада құнын арттыруға бағытталған стратегия арқылы инвестициялайды ADIA портфельдің ұзақ мерзімді келешегін олар пайда болған кезде инвестициялық мүмкіндіктерге тез жауап беру қабілетімен біріктіреді																				
Активтерді аллокациялау	<p>Активтердің стратегиялық аллокациясы:</p> <table border="1" data-bbox="595 1671 1463 2076"> <thead> <tr> <th>Үлесі*</th> <th>Активтер сыныбы</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>32-42%</td> <td>дамыған елдердің акциялары</td> </tr> <tr> <td>7-15%</td> <td>дамушы нарықтардың акциялары</td> </tr> <tr> <td>1-5%</td> <td>шағын капиталдандыру акциялары</td> </tr> <tr> <td>7-15%</td> <td>мемлекеттік облигациялар</td> </tr> <tr> <td>2-7%</td> <td>борыштық құралдар (инвестициялық және инвестициялық емес облигациялар)</td> </tr> <tr> <td>5-10%</td> <td>қаржылық баламалар</td> </tr> <tr> <td>5-10%</td> <td>жылжымайтын мүлік</td> </tr> <tr> <td>7-12%</td> <td>жеке капитал</td> </tr> <tr> <td>2-7%</td> <td>инфрақұрылым</td> </tr> </tbody> </table>	Үлесі*	Активтер сыныбы	32-42%	дамыған елдердің акциялары	7-15%	дамушы нарықтардың акциялары	1-5%	шағын капиталдандыру акциялары	7-15%	мемлекеттік облигациялар	2-7%	борыштық құралдар (инвестициялық және инвестициялық емес облигациялар)	5-10%	қаржылық баламалар	5-10%	жылжымайтын мүлік	7-12%	жеке капитал	2-7%	инфрақұрылым
Үлесі*	Активтер сыныбы																				
32-42%	дамыған елдердің акциялары																				
7-15%	дамушы нарықтардың акциялары																				
1-5%	шағын капиталдандыру акциялары																				
7-15%	мемлекеттік облигациялар																				
2-7%	борыштық құралдар (инвестициялық және инвестициялық емес облигациялар)																				
5-10%	қаржылық баламалар																				
5-10%	жылжымайтын мүлік																				
7-12%	жеке капитал																				
2-7%	инфрақұрылым																				

	0-10%	қолма-қол ақша
	* стратегиялық аллокация портфелінің диапазоны, оның шегінде аллокация өзгеруі мүмкін; жиынтығында 100%-ды құрамайды.	
	ADIA инвестициялық стратегиясы референс портфельге негізделген тәуекел дәрежесін анықтаудан басталады. Портфель құнының өсуі активтерді стратегиялық бөлу процесі арқылы жүзеге асырылады (нарықтар бойынша ұзақ мерзімді күтулерге негізделген активтерді сыныптар мен ішкі санаттар бойынша әртараптандыру). Бұл ADIA-ға салыстырмалы тәуекел деңгейінде анықтамалық портфельмен салыстырғанда жоғары күтілетін кірісті алуға мүмкіндік береді. ADIA стратегиясында активтерді аллокациялау ұзақ мерзімді инвестициялық тиімділіктің негізгі факторы болып табылады.	
Қордың атауы	<i>Global Investment Corporation (Singapore) (1981)</i>	
Басқарудағы активтер	690 миллиард АҚШ доллары (2022)	
Инвестициялық мақсаттар	Сингапурдың қаржылық болашағын қамтамасыз ету үшін әртараптандырылған, тұрақты портфель құру	
Инвестициялық таргет	GIC инвестициялық стратегиясы жаһандық инфляциядан жоғары ұзақ мерзімді кірісті қамтамасыз ете алатын активтер сыныптарынан тұратын портфельді қалыптастыру болып табылады. GIC инвестициялық тиімділігінің негізгі көрсеткіші 20 жылдық нақты кірістілік мөлшерлемесі болып табылады	
Кірістілік	GIC портфелінің жылдық номиналды және нақты (әлемдік инфляциядан жоғары) кірістілігі 20 жыл кезеңіндегі деректер бойынша жылдық 7,0% және 4,2% құрады (2022 жылғы 31 наурыздағы жағдай бойынша)	
Тәуекел-профиль	Референс портфель 2013 жылы қабылданды және Сингапур үкіметінің ұзақ мерзімді инвестициялық стратегияларда қабылдауға дайын тәуекелін көрсетеді. Референс портфель эталон болып табылмайды, ол жалпы тәуекелді білдіреді.	
	Үлесі	Активтер сыныбы
	65%	жаһандық акциялар
	35%	жаһандық облигациялар
Стратегиялық аллокация	Стратегиялық портфель (policy portfolio) – активтерді аллокациялау бойынша GIC-тің ұзақ мерзімді стратегиясын білдіреді. Стратегиялық портфель 20 жылдық кезең ішінде тәуекелге бейімделген кірісті қамтамасыз етеді деп күтілуде	
	Үлесі	Активтер сыныбы
	25-30%	облигациялар мен ақшалай қаражат
	20-30%	дамыған нарықтардың акциялары
	15-20%	дамушы нарықтардың акциялары
	11-15%	жеке капитал
	9-13%	жылжымайтын мүлік
	4-6%	инфляцияға тәуелді облигациялар
Нақты портфель	GIC мүмкін болған кезде қабылданған тәуекел деңгейін реттей алады. 2022 жылғы наурыздағы нақты портфель:	
	Үлесі	Активтер сыныбы
	14%	дамыған нарықтардың акциялары

	16%	дамушы нарықтардың акциялары
	37%	облигациялар және ақшалай қаражат
	17%	жеке капитал
	10%	жылжымайтын мүлік
	6%	инфляцияға тәуелді облигациялар
Қаржыландыру көзі	Қаражат көздері Сингапурдың мемлекеттік бағалы қағаздары мен Сингапурдың арнайы мемлекеттік бағалы қағаздарын шығарудан түсетін түсімдер, мемлекеттік бюджеттің профициті және Үкіметтің жерді сатуынан түсетін түсімдері болып табылады	

Тұжырымдар мен қорытынды

Инвестициялық мақсаттарға сәйкес тәуелсіз қорлардың активтерін басқару тәсілдерін салыстырмалы талдау Ұлттық қордың жинақ портфелін басқаруда қолданылатын тәуекел профилін және активтердің стратегиялық аллокациясын анықтау тәсілі жетекші әлемдік тәжірибе болып табылатынын көрсетті. Бірақ, көптеген тәуелсіз қорлардан айырмашылығы, Ұлттық қордың тәуекел профилі соңғы жылдары тұрақтандыру функциясының жинақ функциясынан басым болуына байланысты салыстырмалы түрде тәуекелдің төмен дәрежесімен сипатталады.

Бұл ретте тәуелсіз қорлар үшін ұзақ мерзімді және қысқа мерзімді инвестициялық мақсаттар арасындағы теңгерімді сақтау, портфельдерді құру кезіндегі белгісіздік, активтердің баламалы сыныптарын портфельге енгізу әдістемелерін әзірлеу, стейкхолдерлермен байланыс сияқты сын-қатерлер жаһандық деңгейде сақталады.

IFSWF қатысушылары осы тақырыптарды зерттеу және талқылау арқылы бірлесіп жұмыс істеу және қоғамдастықты нығайту үшін Сантьяго принциптерін қолдайтын 40-қа жуық тәуелсіз қорлар үшін платформа жасайды. Ұлттық қордың активтерін басқару процесін одан әрі дамыту және үздік әлемдік тәжірибелерді қолдану мақсатында IFSWF-ке кіруді қарастыру бойынша жұмыс жүргізу жоспарлануда.

Әдебиет

1. Bahoo, S., Alan, I., Paltrinieri, A. (2020). Sovereign wealth funds: present, past and future. International review of financial analysis.
2. International Working Group of Sovereign Wealth Funds. (2008). Sovereign Wealth Funds. Generally Accepted Principles and Practices - Santiago Principles. Retrieved from (<https://www.ifswf.org/santiago-principles-landing/santiagoprinciples#:~:text=The%20Santiago%20Principles%20demonstrate%20that,open%20and%20stable%20investment%20climate.>).
3. Global SWF. (2023). Annual Report. State-Owned Investors in a Multipolar world. Retrieved from (<https://globalswf.com/reports/2023annual>).
4. NZ Superfund. (2022). Reference portfolio review. Retrieved from (<https://nzsuperfund.nz/assets/Uploads/The-2020-Reference-Portfolio-Review-v2.pdf>).
5. Alaska Permanent Fund Corporation. (2022). Investment Policy.
6. Global Investment Corporation. (2022) How we invest. Policy Portfolio. Retrieved from (<https://www.gic.com.sg/how-we-invest/our-policy-portfolio/>).
7. ADIA. (2023). An evolving strategy for a complex world. Retrieved from (<https://www.adia.ae/en/investments/strategy>).