



DEPARTMENT OF  
POLITICAL SCIENCE

FOUNDED 1999

Евразийский национальный университет имени Л.Н. Гумилева  
Факультет журналистики и политологии  
Кафедра политологии

**ҚАЗАҚСТАНДЫҚ ҚОҒАМНЫҢ  
ӘЛЕУМЕТТІК-САЯСИ МОДЕРНИЗАЦИЯСЫ:  
ПЕРСПЕКТИВАЛАР МЕН СЫН-ҚАТЕРЛЕР**

Х-шы Халықаралық ғылыми-практикалық  
конференция материалдары  
5 мамыр 2020 ж.

---

**СОЦИАЛЬНО-ПОЛИТИЧЕСКАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ  
КАЗАХСТАНСКОГО ОБЩЕСТВА:  
ПЕРСПЕКТИВЫ И ВЫЗОВЫ**

Материалы X-Международной  
научно-практической конференции  
5 мая 2020 г.

**Нур-Султан, 2020**

УДК 327(063)  
ББК 66.4 (0)  
С 69

**Редакционная коллегия:**

Доктор политических наук, профессор **Р.А. Нуртазина**, Казахстан  
Доктор политических наук, профессор **Е.В.Матвеева**, Россия  
Доктор политических наук, профессор **Хасан Язиджы**, Турция  
Депутат VI Созыва Палаты представителей Национального собрания  
Республики Беларусь – **Жданович Павел Леонидович**

**Организационный комитет конференции: E-mail: [polscience323@gmail.com](mailto:polscience323@gmail.com)**

**Информация о конференции на сайте: [enu.kz](http://enu.kz)**

Рыстина И.С. – доктор PhD, доцент, зав.кафедрой политологии

Копежанова Д.Е.- доктор PhD, доцент кафедры политологии

Болатулы Нуржан – преподаватель кафедры политологии

**«Социально-политическая модернизация казахстанского общества: перспективы и вызовы».**

Сборник материалов X- Международной научно-практической конференции. (5 мая 2020 г) – Нур-Султан, ЕНУ им. Л.Н. Гумилева.

**ISBN 978-601-337- 131-3**

Сборник материалов международной научно-практической конференции содержит тезисы докладов преподавателей, докторантов PhD, магистрантов в области политических наук. Основная тематическая направленность дискуссионных вопросов отражает аспекты реализации социальной политики государства в условиях глобализации, актуальные проблемы политической науки, философии Абая Кунанбаева в современных социально-политических реалиях, волонтерства в контексте формирования гражданского общества и реализация программы «Рухани жанғыру», как новые тренды духовного обновления нации.

В докладах сохранен авторский стиль. Материалы сборника предназначены для широкого круга научной и научно-педагогической общественности, могут быть использованы в теории и практике прикладной политологии и международных отношений.

*Ответственность за аутентичность и точность цитат, имен, названий и иных сведений, а также за соблюдение закона об интеллектуальной собственности несут авторы публикаций.*

**ISBN 978-601-337- 131-3**

© Кафедра политологии  
ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, 2020.

## ЛИТЕРАТУРА:

1. Формирование имиджа: стратегия, психотехнологии, психотехники / Панасюк А. Ю. – 2-е изд., стер. – М., 2008. – С. 35 – 38.
2. Політологія: терміни, поняття, персоналії, схеми, таблиці. Навчальний словник-довідник для студентів. Уклали: В. М. Піча, Н. М. Хома. – К., 2000. – 320 с.
3. Прудников Л. А. Политические технологии как фактор формирования имиджа Вооруженных Сил Российской Федерации: Автореф. дис. ... канд. полит. наук. – М., 2004. – 12 с.
4. Галумов Э. А. Международный имидж России: стратегия формирования. – М., 2003. – С. 111 - 113.
5. Фролов Е. В. Политический имидж институтов государственной власти России: современное состояние и перспективы совершенствования: Автореф. дис. ... канд. полит. наук. – М., 2006. – 23 с.
6. Ольшанский Д.В. Политический PR. СПб: : Питер, 2003. 544 с.
7. Терещук В.І. Електронний публік рілейшнз як засіб формування зовнішньополітичного іміджу держави. Автореферат на здобуття наукового ступеня кандидата політичних наук: 23.00.04 – Рівне, 2007. 28 с.
8. Барань С., Ібрагімова І. Україна в світових рейтингах // «Бюрократ». – 2007. 27 жовтня. – №11-13. // <<http://www.center.gov.ua/docman/download-document.html?gid=791>>).
9. Українська асоціація фахівців інформаційних технологій //<<http://www.uaityp.org.ua/?q=node/113>>.
10. Леонтъева Л. Інформаційна війна в епоху глобалізації // <<http://www.ji-magazine.lviv.ua/seminary/2000/sem13-04.htm>>.
11. Печенюк І., Шевченко М. Витоки та сутність міжнародного тероризму // Военна історія. – 2004.- №4\_6 // [http://www.warhistory.ukrlife.org/4\\_6\\_04\\_6.htm](http://www.warhistory.ukrlife.org/4_6_04_6.htm).
12. Леонов О. Україна: погляд з-за меж //<<http://www.experts.in.ua/baza/analitic/index.php?ID>>
13. Мельникова Т.С. Пропаганда как технология политического манипулирования // Власть. – 2010. – № 8. – С. 22-29.
14. Уэбстер Ф. Теории информационного общества / Ф. Уэбстер ; [пер. с англ. М.В. Арапова, Н.В.Малыхиной] ; под. ред., Е.Л. Вартановой. – М. : Аспект Пресс. – 2004.– 400 с.
15. Сэлмор С., Кандидаты, партии и избирательные кампании. Как делают выборы в Америке. – (Технология и организация избирательных кампаний : зарубежный и отечественный опыт) / С. Сэлмор, Б. Сэлмор; под ред. Комаровского В.С.. – М. : АиК-сервис. – 1995. – 726 с.
16. Мельникова Т.С. Роль средств массовой информации в политической жизни современного общества. // Проблемы гуманитарных наук : история и современность.– Саратов, 2009. – Вып. 7. – С. 42-53. – (Альманах).

УДК 339.92

*Майгельдинов К.У.,  
докторант по специальности «Политология» ЕНУ им.Л.Н.Гумилева,  
mszkaz@yandex.kz  
Нур-Султан, Казахстан*

**РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ КАЗАХСТАНА В РАМКАХ  
ИНИЦИАТИВЫ «ПОЯС И ПУТЬ»**

**Аннотация.** Транспортно-транзитный потенциал Казахстана определяется его геостратегическим положением – как центр «Великого Шелкового пути» и самый кратчайший путь, соединяющий между собой крупные международные рынки. В статье приведен SWOT-анализ, социально-экономическая и экологическая оценка, а также оценка рисков внутристрановых инфраструктурных проектов, которые напрямую или косвенно относятся либо затрагивают Инициативу «Пояс и Путь».

**Аңдатпа.** Қазақстанның көліктік және транзиттік әлеуеті оның геостратегиялық жағдайымен - Ұлы Жібек жолының орталығы және ірі халықаралық нарықтарды қосатын ең қысқа маршрут ретінде айқындалады. Мақалада ел ішіндегі инфрақұрылымдық жобаларға SWOT-талдау, әлеуметтік-экономикалық және экологиялық бағалау, сондай-ақ «Жол және белдеу» бастамасына тікелей немесе жанама түрде қатысы бар немесе әсер ететін қауіптерді бағалау талқыланады.

**Abstract.** The transport and transit potential of Kazakhstan is determined with its geostrategic position - as the center of “the Great Silk Road” and the shortest route connecting large international markets. The article includes SWOT-analysis, socio-economic and environmental assessment, as well as an assessment of risks of the in-the-country infrastructure projects that directly or indirectly relate to or affect the Belt and Path Initiative.

**Ключевые слова:** проект, логистика, транзит, порт Курык, порт Ляньюньган

**Кілт сөздер:** жоба, логистика, транзит, Құрық порты, Ляньюньган порты

**Keywords:** project, logistics, transit, port Kuryk, port Lianyungang.

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии страны, способствует развитию внешнеторговых отношений, участвует в удовлетворении производственных нужд, обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Следовательно, добиться повышение качества жизни населения можно благодаря развитию транспортных коммуникаций.

В ноябре 2014 г. Первый Президент Республики Казахстан - Елбасы Н.Назарбаев в своем Послании определил программу «Нұрлы жол – путь в будущее», в которой первостепенное значение придано максимально возможному увеличению евразийского транзита через территорию Казахстана. Указом Президента Республики Казахстан от 6 апреля 2015 г. № 1030 утверждена соответствующая Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015–2019 годы [1].

В сентябре 2015 г. главы Казахстана, России и Китая подписали документы о совместной реализации инициатив «Нұрлы жол» и «Экономический пояс Шелкового пути». Еще ранее между Казахстаном и Китаем были подписаны договор о строительстве мультимодальной сверхскоростной магистрали Хоргос – порт Актау и трехстороннее соглашение между Казахстаном, Россией и Китаем о строительстве Евразийского трансконтинентального коридора Пекин – Урумчи – Астана – Казань – Москва – Берлин – Лондон. Осенью 2016 г. между Казахстаном и Китаем подписан план сотрудничества по сопряжению «Нұрлы жол» и «Экономического пояса Шелкового пути», в рамках которого сформирован перечень из 51 совместного проекта на территории Казахстана на общую сумму 24–26 млрд. долл. США.

Эти соглашения приняты Казахстаном к исполнению и предусмотрены к реализации в Плате нации «100 конкретных шагов по реализации Пяти институциональных реформ». Так, 65-й шаг предполагает интеграцию Казахстана в международные транспортно-коммуникационные потоки и запуск проекта по созданию мультимодального транспортного коридора «Евразийский трансконтинентальный коридор». Таким образом, Казахстан, Россия и Китай подтвердили политическую готовность максимально использовать мультимодальный евразийский транзит своих товаров в Европу через территорию

Қазақстана.

Қазақстан напямую участвует в трех направлениях Евразийского трансконтинентального коридора:

*Қитай – Қазақстан – Россия – Европа, с выходом к Балтийскому морю;*

*Қитай – Қазақстан – Азербайджан – Грузия – Турция – Европа, в рамках международной программы TRASECA, с выходом к Черному и Средиземному морям;*

*Қитай – Қазақстан – Туркменистан – Иран – Пакистан, с выходом к Персидскому заливу и Индийскому океану.*

Движение в этих направлениях предполагается по шести маршрутам, и Қазақстан участвует в пяти из них.

В Қазақстане введен в эксплуатацию ряд крупных инфраструктурных проектов: порт Ляньюньган, сухой порт Хоргос на границе с Китаем, порт Актау на Каспийском море, новый железнодорожный коридор «Қазақстан - Туркменистан – Иран» (общая протяженность - около 900 км), соединяющий страны Центральной Азии с Персидским заливом и портом Бандар-Аббас на юге Ирана; международный транзитный коридор «Западная Европа - Западный Китай», часть которого проходит через территорию Қазақстана [2].

Инициатива «Пояс и путь» предоставляет Қазақстану возможность вновь стать ключевым регионом, связывающим глобальную торговлю. Это самая большая возможность для роста, которая выпала Қазақстану после обретения независимости. Крупнейшими заинтересованными сторонами в стране являются национальные компании, которым за предстоящие годы необходимо обеспечить свою готовность поддержки огромных объемов транзита через страну. Кроме того, на сегодняшний день перечень инвестиционных проектов Китая в Қазақстане охватывает 55 предприятий на сумму около 27 млрд долларов [3]. Создание новых постоянных и доходных рабочих мест, которых в стране пока еще не хватает, имеет огромное значение. Большая часть проектов реализуются в сфере ВИЭ (возобновляемые источники энергии) химической и фармацевтической промышленности, горно-металлургического комплекса, машиностроения, нефтегазовом секторе и в сфере энергетики. Вся продукция гарантировано имеет рынок сбыта — Китай. Ожидается, что реализация проектов позволит создать около 20 тыс. новых рабочих мест: во всех инициативах предполагается на 99% использовать местную рабочую силу [4].

#### **Внутриказахстанские проекты**

Проект Курык нацелен на расширение возможностей транспортно-логистических потоков через Каспийское море, расположенное на «Шелковом пути» между Европой и Китаем. Имея выгодное стратегическое расположение, проект порта позволит сократить сроки транспортировки грузов через море и увеличить объемы перевозок в страны ближнего и дальнего зарубежья.

Паромный комплекс был введен в эксплуатацию в декабре 2016 г. и осуществляет операционную деятельность с марта 2017 г. За неполный 2017 г. порт Курык осуществил перевалку порядка 1,5 млн тонн грузов. Совокупная мощность паромного комплекса к 2030 г. составит 10 млн тонн.

Универсальный перегрузочный терминал сможет осуществлять перевалку порядка 3 млн. тонн контейнерных, генеральных и навалых грузов. Мощность терминала наливных грузов составит 2,9 млн тонн. Введение в эксплуатацию этих терминалов запланировано на 2022 г. [5].

Производственный комплекс в порту Курык будет нацелен на обслуживание нефтегазовых проектов в қазақстанском секторе Каспийского моря и будет осуществлять судоремонт, производство кессонов и металлоконструкций.

**Порт Курык (уже работают отдельные части проекта)**

<b>Сильные стороны</b>	<b>Слабые стороны</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- важная точка транзитного коридора Китай-Европа</li> <li>- прямое паромное сообщение Казахстан-Азербайджан</li> <li>- альтернатива транзитным коридором через территорию России (помогает Китаю, диверсифицировать маршруты)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- непрозрачная политика финансирования всего проекта.</li> <li>- непрозрачная политика управления портом (у управляющей компании ТЛЦ Саржа, даже нет рабочего сайта)</li> <li>- перспективы реализации потенциала порта (пропускная способность комплекса будет составляет более 7 млн тонн в год, но в 2018 объем перевалки грузов составил 856 тысяч тонн)</li> <li>- конкуренция с портом Актау</li> </ul>
<b>Возможности</b>	<b>Угрозы</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Казахстан может соединить Китай с Кавказом и Турцией</li> <li>- рост транзитных грузов для этих стран и далее южная Европа</li> <li>- паромные линии в Туркменистан и Иран</li> <li>- создание в Мангистауской области рабочих мест, не привязанных к нефтяной отрасли</li> <li>- транс-логистический узел региона (точка отправки грузов для всех стран ЦА, которые будут доставляться по уже существующей железно дорожной инфраструктуре)</li> <li>- создание современного порта</li> <li>- улучшение региональной торговли</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Геополитические</li> <li>- нестабильность китайской экономике</li> <li>- возможная конкуренция с портом Туркменбаши (перспективы его реализации не ясны, поэтому на данный момент это слабая угроза)</li> </ul>

**Социально-экономическая оценка - 5**

**Оценка рисков - 2** (в данной оценки заложены факторы не реализации потенциала, поэтому высокая)

**Инвестиции**

Около 38 млрд. тенге (около 98 млн. долларов). Сумма кажется, маленькой, но в нее не включена железная дорога, которая соединила порт с основной магистралью. Не вошла в сумму и покупка дополнительных кораблей для перевозки контейнерных вагонов. Не включена в конечную сумму и общая модернизация инфраструктуры вокруг портовой зоны. Данные вложения только на модернизацию самого порта.

**Обоснование оценки проектов.**

Проект порта Курык, из всех пяти проектов, имеет самое прямое отношение к инициативе Пояса и Пути. Поэтому здесь сразу проявляется геополитический контекст. Он может быть связан с отношениями с Россией. На сегодняшний день у Москвы существует понимание, что транзитные пути через ЦА в обход территории России не оказывают влияние на загрузку Транссибирской магистрали. Однако, если будет идти планируемый рост грузопоток, ситуация может измениться.

В тоже время реализация потенциала порта сильно зависит от товаров из Китая, который все больше углубляется в торговую войну с США, что может существенно отразиться на стабильности экономике страны. Сегодня, большинство грузов в Европу субсидируются китайскими провинциями, во многом грузопоток растет благодаря этому.

В меньшей степени будущее порта зависит от грузов из ЦА, но их рост сделал



**«Қазақстандық қоғамның әлеуметтік-саяси модернизациясы: перспективалар мен сын-қатерлер» атты  
X-шы Халықаралық ғылыми-практикалық конференция жинағы**

развитие порта более устойчивым. Пока не ясно, что регион может продавать в Китай и Европу, кроме ресурсов, поставки которых налажены.

Одновременно с этим, перспективы торговли со странами Кавказа и транзит через эту территорию зависит от стабильности и безопасности этого региона. Здесь на данный момент замороженный конфликт и нерешенные территориальные вопросы Грузии.

При этом проект преследует финансовая непрозрачность, то есть он может привести к усилению долговой нагрузки перед Китаем.

Не смотря на все это, успешная реализация проекта существенно усилит конкурентные преимущества Казахстана в борьбе за транзит товаров. Порт может стать воротами для товаров из Центральной Азии в направлении Европы и Кавказа. Уменьшить торговые барьеры, со странами региона, создав специальные облегчение условия, если груз идет в Курык, как транзитный. Порт Курык - финальная точка на пути транзитных товаров из Китая, путь из порта Ляньюньган через Хоргос на берег Каспийского моря. (Хоргос готов, железная дорога Жезказган-Бейнеу готова, ответвление до порта готова, остался только порт).

**Развитие казахстанского терминала в порту Ляньюньган (основной проект  
готов, теперь идет его развитие)**

<b>Сильные стороны</b>	<b>Слабые стороны</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- терминал готов и обрабатывает грузы</li> <li>- налаженные логистические цепочки компаний HP, DHL, John Deere из терминала</li> <li>- участие в работе терминала компании COSCO Shipping (Китай)</li> <li>- Единый оператор управления в терминале и в СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота» (КТЖ)</li> <li>- развитие Казахстанско-Китайских отношений</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- различные субсидии при использовании терминала и территории Казахстана в транзите товаров</li> <li>- увеличение потока может уменьшить скорость перевозок из-за необходимости смены колесных пар</li> <li>- непрозрачность договоров с Китаем (на каких условиях КНР работает с Казахстаном, это инвестиции или кредиты)</li> <li>- не ясно какая прибыль, как Казахстан будет здесь зарабатывать</li> </ul>
<b>Возможности</b>	<b>Угрозы</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- доставка грузов в страны ЦА</li> <li>- точка отправке казахстанской продукции в ЮВА (китайское правительство утвердило порт Ляньюньган в качестве единственного порта в Китае, который может транзитом экспортировать наше зерно за рубеж, будет построен зерновой силос)</li> <li>- создание международной логистической зоны стран ШОС (обработка железнодорожных контейнеров, таможенного оформления и хранения)</li> <li>- увеличение сроков доставки (Например, в Алматы поезд начинал с 12 дней, сейчас 6. Рост может произойти в других направлениях)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- огромная долговая нагрузка на КТЖ (гос.компания, который год показывает на балансе огромные долги большая часть из них кредит взятые для покупки терминала)</li> <li>- Конкуренция портов Гвадара (Пакистан) и Чабахара (Иран)</li> <li>- Конкуренция с другими направлениями в ЦА (отдаленная перспектива)</li> </ul>

**Социально-экономическая оценка - 2**

**Оценка рисков - 4**

**Инвестиции**

Планируется, что общий объем инвестиций достигнет 500 млн. долл. к 2020г.

**Обоснование оценки проектов**

Сам терминал уже готов и постепенно наращивает обороты. Создается дополнительную инфраструктуру. В определенной степени может стать примером успешного казахстанско-китайского сотрудничества. Может стать отправной точкой для товаров из Кавказа, Центральной Азии в ЮВА, и наоборот. Для этого нужно создать механизм, при котором все таможенные процедуры проходят в терминале и уже до самой территории Курыка или же границы с Белоруссией, повторно процедуру проходить не надо.

Главной проблемой является косвенные события. Например, терминал должен помочь выйти на рынок Ирана и до порта Чабахара, но захочет ли китайская сторона развивать это направление не ясно, ведь Китай инвестирует по-крупному в Гвадар. В данном случае сильно пострадает железная дорога Казахстан-Туркменистан-Иран, а терминал потеряет направление в сторону персидского залива.

В тоже время, если построят железную дорогу Китай-Кыргызстан-Узбекистана, терминал может не стать отправной точкой для товаров из и в Центральную Азию, но на данный момент это не выглядит существенной проблемой.

**Выводы и рекомендации.**

Если взглянуть на оценку рисков, то реализация проектов выглядит весьма оптимистично. В то время, как только порт Курык вызывает определенные опасения. Такие низкие риски связаны во многом с тем, что все проекты уже начаты, идет активное строительство.

Проект Ляньюньган уже готов, но в данном случае могут возникнуть проблемы с дальнейшей реализацией и развитием потенциала.

В целом пока в Казахстане наблюдается довольно успешная реализация транспортно-инфраструктурных проектов. Конечно, наблюдаются проблемы с соблюдением сроков, увеличением цены. Тем не менее на примере «заморозки» проекта ЛРТ в Нур-Султане не ясно - это исключение или же есть риск и у остальных проектов. Ключевой проблемой ЛРТ стала коррупция и смена подрядчиков. Первоначально, застройщиком должна быть арабская компания, осуществляющая строительство самого высокого здания Нур-Султан. Далее уже проект перешел китайской стороне.

Таким образом, считаем целесообразным следующие рекомендации:

- Создание условий для роста торговли. Страны ЦА занимают одни из последних мест в рейтинге приграничной торговли концу. Казахстану необходимо улучшить этот показатель, чтобы стать полноценным транзитным хабом.

- В стране наблюдается рост антикитайских настроений (это более комплексный вопрос, но на поверхности именно так). Это может негативно отразиться на отношениях с соседом, от которого во многом и зависит транзит товаров через нашу территорию. Необходима работа с населением в данном вопросе, ее сейчас вообще нет. Прозрачность работы с Китаем, усиление механизмов правового контроля, там, где необходима совместная работа.

- Улучшить работу таможенной службы (пример, Грузия, которая в рейтинге логистики по данному критерию показала существенный прогресс).

- Создать механизмы, когда все таможенные процедуры осуществляются в терминале Ляньюньган.

- Создать прозрачный механизм финансирования проектов, чтобы снизить риски отсрочки работы подрядчиков.

- В приграничных регионах местным органам власти следует внести пункты в КРІ, ориентированные на рост приграничной торговли.



### Литература:

1. Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015-2019 годы. // <https://kfm.gov.kz/ru/activity/strategy-and-program/state-program-on-infrastructure-development-nurly.html>
2. Развитие транспортных коридоров в Центральной Азии и эффект Инициативы «Пояс и Путь». // [https://peacenexus.org/wp-content/uploads/2020/01/%D0%9E%D1%82%D1%87%D1%91%D1%82\\_DSC\\_PN\\_2019.pdf](https://peacenexus.org/wp-content/uploads/2020/01/%D0%9E%D1%82%D1%87%D1%91%D1%82_DSC_PN_2019.pdf)
3. Опубликована часть списка 55 казахстанско-китайских проектов. // <https://inbusiness.kz/ru/news/opublikovana-chast-spiska-55-kazahstansko-kitajskih-proektov>
4. Ю. Кулинцев. Актуальны ли антикитайские протесты в Казахстане для российских интересов? Российский совет по международным делам. // <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/aktualny-li-antikitayskie-protesty-v-kazahstane-dlya-rossiyskikh-interesov/>
5. Проект Kuryk Port Development. // <https://kuryk.kz/ru/proekt-kuryk.html>

**Научный руководитель: Нечаева Е.Л., канд.полит.наук, профессор, кафедра политологии ЕНУ им.Л.Н.Гумилева.**

#### Сведения об авторах.

Майгельдинов Казбек Умирзакович, ул.Янушкевича 4, 010000 Нур-Султан, Казахстан, 87073657667, mszkaz@yandex.kz, кафедра политологии ЕНУ им.Л.Н.Гумилева, докторант по специальности «Политология».

*Максат Руслан Максатулы  
Докторант ЕНУ им. Л.Н. Гумилева  
[Rusnur001@gmail.com](mailto:Rusnur001@gmail.com)  
Астана, Казахстан*

*Актуальные проблемы политической науки*

### СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ В КОНТЕКСТЕ ПОЛИТИЧЕСКОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ КАЗАХСТАНА

**Аннотация:** В статье рассмотрены основные теоретико-методологические подходы к определению термина «местное самоуправление». Выявлены проблемные зоны, препятствующие развитию процессов государственного самоуправления. На основе существующих проблемы, предложены конкретные рекомендации по совершенствованию системы государственного и местного самоуправления.

**Ключевые слова:** местное самоуправление, местный бюджет, вертикаль власти, финансово-экономическая база

**Abstract:** the article considers the main theoretical and methodological approaches to the definition of the term "local self-government". Problem areas that hinder the development of state self-government processes have been identified. Based on the existing problems, specific recommendations for improving the system of state and local self-government are proposed.

**Keywords:** local self-government, local budget, vertical of power, financial and economic base