

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ



Студенттер мен жас ғалымдардың
«ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ БІЛІМ - 2016» атты
XI Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
XI Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«НАУКА И ОБРАЗОВАНИЕ - 2016»

PROCEEDINGS
of the XI International Scientific Conference
for students and young scholars
«SCIENCE AND EDUCATION - 2016»

2016 жыл 14 сәуір
Астана

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ**

**Студенттер мен жас ғалымдардың
«Ғылым және білім - 2016»
атты XI Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
XI Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«Наука и образование - 2016»**

**PROCEEDINGS
of the XI International Scientific Conference
for students and young scholars
«Science and education - 2016»**

2016 жыл 14 сәуір

Астана

ӘӨЖ 001:37(063)

КБЖ 72:74

Ғ 96

Ғ96 «Ғылым және білім – 2016» атты студенттер мен жас ғалымдардың XI Халық. ғыл. конф. = XI Межд. науч. конф. студентов и молодых ученых «Наука и образование - 2016» = The XI International Scientific Conference for students and young scholars «Science and education - 2016» . – Астана: [http://www.enu.kz/ru/nauka/ nauka-i-obrazovanie/](http://www.enu.kz/ru/nauka/nauka-i-obrazovanie/), 2016. – б. (қазақша, орысша, ағылшынша).

ISBN 978-9965-31-764-4

Жинаққа студенттердің, магистранттардың, докторанттардың және жас ғалымдардың жаратылыстану-техникалық және гуманитарлық ғылымдардың өзекті мәселелері бойынша баяндамалары енгізілген.

The proceedings are the papers of students, undergraduates, doctoral students and young researchers on topical issues of natural and technical sciences and humanities.

В сборник вошли доклады студентов, магистрантов, докторантов и молодых ученых по актуальным вопросам естественно-технических и гуманитарных наук.

ӘӨЖ 001:37(063)

КБЖ 72:74

ISBN 978-9965-31-764-4

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2016

Кабировва Еркежан Ахатқызы

erke.kabirova95@gmail.com

студентка ОП 5В050600-Экономика

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

Научный руководитель: к.э.н. Рахметулина Ж.Б.

Будущее Казахстана неразрывно связано с дальнейшим развитием транспорта, который сегодня называют третьей, ведущей отраслью материального производства. В Казахстане получили развитие все виды транспорта: железнодорожный, авиационный, автомобильный, морской, речной, трубопроводный и электронный. Управление транспортом осуществляют Министерство транспорта и коммуникаций, а также национальные компании: «Казахстан темиржолы», «Эйр Астана». В республике функционируют более 2000 транспортных предприятий.

В транспортной системе Казахстана железнодорожному транспорту принадлежит ведущая роль. Большие расстояния транспортировки, сравнительно дешевые тарифы на перевозки пассажиров и грузов делают железнодорожный транспорт наиболее востребованным со стороны пользователей. По международным меркам экономика республики имеет средние размеры и производит около 0,16% ВВП мира. В целом же по объему ВВП Казахстан сегодня занимает 52-е место на планете. Доля транспорта в объеме ВВП достигает уже более 8,5%. Объем перевозок грузов всеми видами транспорта с учетом оценки объема перевозок нетранспортными организациями и предпринимателями (физическими лицами), занимающимися коммерческими перевозками, составил в 2012 году 2188,7 млн. тонн, что на 3% больше объема 2010 года [1] (рисунок 1). Перевозки пассажиров с учетом оценки объема перевозок предпринимателями (физическими лицами), занимающимися коммерческими перевозками, за 2014 год увеличились на 1,4% и составили 11325,4 млн. человек.

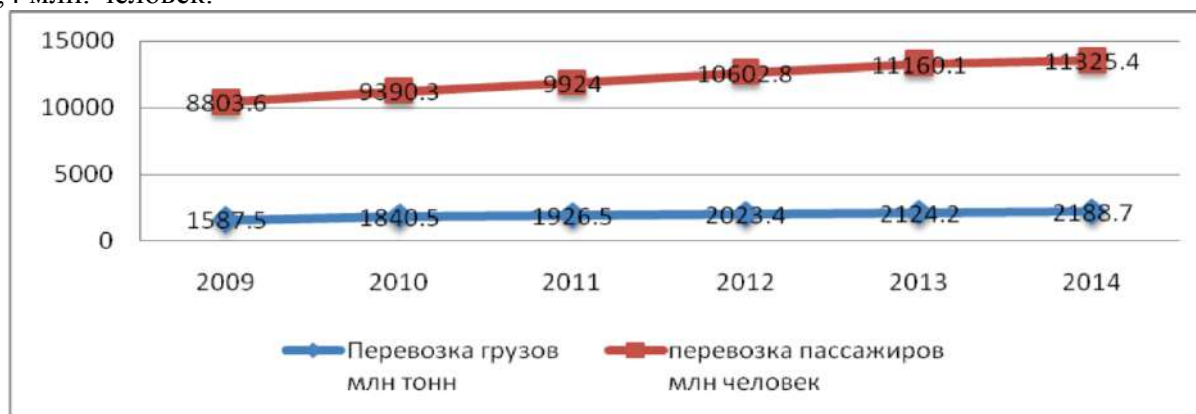


Рисунок 1- Динамика перевозки грузов и пассажиров в РК [1]

АО Казахстан Темир Жолы - самая крупная казахстанская компания, где трудятся 85 тыс. человек, занимает 7-е место в мире по объему грузоперевозок среди таких стран как: США, Китай, Индия, страны Европейского союза, Россия, Украина. Протяженность железных дорог 32,4 тыс.км. Плотность дорог, км/1000 кв. км территории составляет - 5,1[1].

По географическим данным Казахстан является второй по величине страной в Содружестве Независимых Государств (СНГ) и занимает девятое место в мире по площади- 2700000 квадратных километров. Валовой внутренний продукт республики (ВВП) вырос в среднем на 9,5% в год в периоды с 2009 по 2014 [2].

Отрасль зависит главным образом от добычи полезных ископаемых, на долю которого приходится более половины его выходов.

Внешняя торговля составляет 94% от ВВП республики. Тремя крупнейшими торговыми партнерами страны являются КНР, Европейский союз (ЕС) и Российская Федерация. В отличие от своего товарооборота на центрально-азиатских соседей приходится лишь 1,7% его импорта и 2,5% экспорта[2]. Это можно объяснить слабой инфраструктурой, которая соединяет страну с Центрально-Азиатским регионом (ЦАР) и обременительными трансграничными процедурами, которые существуют между ними. Основными статьями импорта Казахстана являются техника, минеральные и химические продукты, транспортные средства, предметы железа и стали, электрическое и электронное оборудование. Основными статьями экспорта являются минеральное топливо и масла, железо и сталь, медь и неорганические химические вещества.

Сила государства заключается в богатой ресурсной базе, географическим положением как транзитной страны между Европой и Азией, и транспортной системы, которая является более эффективной и рентабельной. Нерентабельность перевозок заключается в его транспортной системе, где он не очень хорошо связан с международными транспортными системами, системами производства с низкой производительностью, небольшим потребительским спросом на товары и услуги, а также огромной земельной площадью, которая требует значительных инвестиций в инфраструктуру.

Транспортная система страны включает в себя около 88 400 километров шоссейной дороги, 14205 км железных дорог, 3900 км водных путей и до 61000 км воздушных маршрутов. Автомобильные и железнодорожные системы выполняют почти 90% от общего объема нагрузки грузов. Транспортные сети государства находятся в плохом состоянии, с устаревшей инфраструктурой и устаревшими технологиями. Таким образом, его транспортные расходы составляют 8% -11% от конечной стоимости товаров, в отличие 4% - 4,5% доли от общей стоимости в промышленно развитых странах[2].

Железнодорожные пути поддерживаются за счет наличия дополнительных средств для поддержания и правительством, которое приобрело новые локомотивы и железнодорожные пути. Рельсовая система имеет 5192 локомотивов, 59954 железнодорожных вагонов и контейнерные поезда. Грузовые состоят в основном из тяжелой техники и крупногабаритных товаров в большом объеме и низком значении[2].

Препятствия на пути реализации полного потенциала транспортных и логистических секторов республики можно разделить на три категории:

- физическая инфраструктура и транспортные средства;
- институциональная политика и регулирования;
- оперативные возможности логистической отрасли.

Железные дороги государства сталкиваются с особенно растущим спросом, что требует наличия средств, так как Российская Федерация и КНР являются важными торговыми партнерами, государство должно принимать участие в вопросах железнодорожного транспорта с этими странами. Экспорты страны являются громоздкими, но это ниже по сравнению с импортом, что приводит к созданию дисбаланса на железнодорожном транспорте. Единственным способом смягчить дисбаланс является улучшение мощности, надежности и эффективности железнодорожных путей и железнодорожных терминалов, принятие мер для улучшения торговли и облегчения транзита товаров из конкретных стран. Для КНР, следует поощрять присоединение этой страны к международным дорожным перевозкам (МДП) Конвенции, в отношении ЕС, она должна способствовать новой транс-Евро-Азиатской железной дороге, сделать железнодорожные тарифы конкурентоспособными.

Железнодорожный транспорт обеспечивает 10,8% пассажирооборота в стране. Основными видами грузов для железных дорог является каменный уголь (38,2% от общего объема), железная и марганцевая руда (10,3%), нефтяные грузы (12,5%). (рисунок 2). Перспективы экономического развития Казахстана с ожидаемыми темпами роста ВВП и среднегодовыми темпами роста в промышленности неизбежно повлекут за собой дальнейшее повышение нагрузки на транспортную систему.

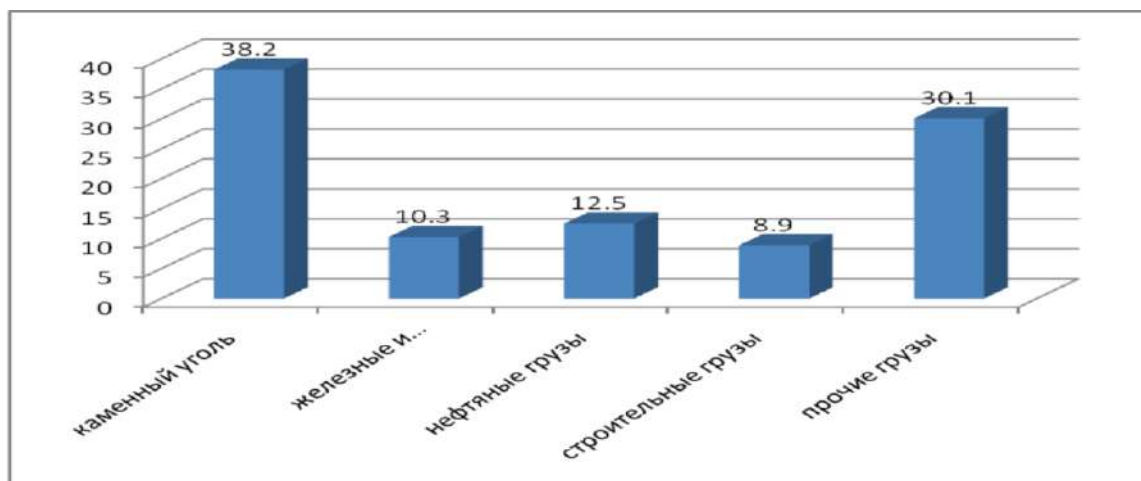


Рисунок 2- Динамика перевозки грузов в разрезе по отраслям [1].

В связи с этим, Правительство Казахстана приняло государственную программу развития транспортной инфраструктуры и до 2020 года планируется выделить около 5 триллионов тенге для его осуществления в течение семи лет, в то время как 400 млрд - частные средства. Основной приоритет программы уделяется развитию транспортной логистики и увеличению транзита через республику. Будут отремонтированы около 30 тысяч километров дорог, более 800 тысяч железнодорожных путей. Планируются сделать стандарты для всех авто и железнодорожных вокзалов, 100% нагрузку для порта Актау, а также аэропорты Астаны и Алматы, Семей, Жезказган будут соответствовать стандартам ИКАО. Кроме того, в 2020 г. ожидается открыть 75 новых международных воздушных путей внутри страны и запустить 300 маршрутов во всех населенных пунктах обслуживания республики.

Рост перевозок транзитом улучшает предоставление клиентам конкурентоспособных тарифных ставок. Так, к примеру, за последние годы предоставлялись понижающие коэффициенты к тарифам на железнодорожную перевозку глинозема, бензина, металлопроката, удобрений, продукции химической промышленности и других грузов. Например, в 2006 году, благодаря понижающим коэффициентам удалось привлечь в Казахстан приблизительно 700 тысяч тонн транзитных грузов [3].

В таблице 1 рассмотрен SWOT-анализ развития транспорта Казахстана .

Таблица 1- Результаты SWOT-анализа для Казахстана

Сильные стороны	Слабые стороны
- Высокие темпы экономического роста с 2000, со средней годовой ставкой по подъему более чем на 9% - Богатая ресурсная база, состоящая из минералов, нефти, природного газа и угольных месторождений для поддержки промышленного производства - Рельсовые системы, которые являются более развитыми и экономически	- Торговые и транспортные системы, которые не связаны с основными и международными системами - Относительно низкие уровни производительности труда в обрабатывающей промышленности - Слабый потребительский спрос на товары и услуги - Несбалансированное экономическое развитие - Большая площадь поверхности земли требует больших инвестиций в инфраструктуру, для того чтобы увеличить железнодорожный и автомобильный транспорт - Отсутствие прямого выхода к морю, таким образом возникает необходимость полагаться на другие страны для транзитных и морских маршрутов

эффективными	Низкий опыт в контейнеризации, в результате чего ограничивается доступ к зарубежным рынкам для экспортной продукции.
Возможности	Угрозы
- Наличие нового транзитного маршрута от КНР до Восточной и Западной Европы проходит через страны СНГ, который предлагает альтернативный маршрут на Транссибирской железной дороге и как ожидается, сэкономит на 30% меньше времени, чем во время обычного маршрута через Сибирь - Нынешний бум в ценах масляных товаров позволяет финансировать инфраструктуру развития, что увеличивает его доходы от экспорта.	- Близость к Индии, КНР и Российской Федерации, которые могут предоставить доступ к импорту недорогого и огромного рынка экспорта - Во всем мире кредитный кризис, который может привести к снижению доступного кредита и капитала для его капиталовложений в промышленность - Отсутствие таможенно-тарифных соглашений с соседними странами - Отсутствие прямого доступа к рынку мировой торговли - Недостаточность транспортных услуг, которые ограничивают способность страны торговать на международных рынках.
Примечание: разработано автором	

Данный анализ позволяет четко разграничить сильные и слабые стороны отрасли, а также те возможности и угрозы, которые следует учитывать при планировании деятельности любой компании, занимающейся логистикой.

Список использованных источников:

1. Max Ee Khong Kie, Saltanat Akhmet - Kazakhstan Trade Facilitation and Logistics Development Strategy – Report// ADB, Almaty 2012.
<http://www.carecprogram.org/uploads/docs/CAREC-Publications/2009/Transport-and-Trade-Logistics-Kazakhstan.pdf>
2. Программа форсированного инновационно-индустриального развития Республики Казахстан 2010-2015 года, Астана, . <http://www.akorda.kz/upload/SPFIID.doc>
3. <http://www.ucentralasia.org/downloads/UCA-IPPA-WP2-International%20Transport>
4. <http://www.niagara-gta.com/pdf/7-31-09/>

УДК 338

СОСТОЯНИЕ РАЗВИТИЯ КАЗАХСТАНСКОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ В ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Кабилова Еркежан

erke.kabirova95@gmail.com

студентка 4 курса специальности «Экономика»

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

Научный руководитель: Рыспекова М.О.

Будущее Казахстана неразрывно связано с дальнейшим развитием транспорта, который сегодня называют третьей, ведущей отраслью материального производства. В Казахстане получили развитие все виды транспорта: железнодорожный, авиационный,