

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

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,

автомобильный, морской, речной, трубопроводный и электронный. Управление транспортом осуществляют Министерство транспорта и коммуникаций, а также национальные компании: «Казахстан темир жолы», «Эйр Астана». Доля транспорта в объеме ВВП достигает уже более 8,5%[1]. 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.

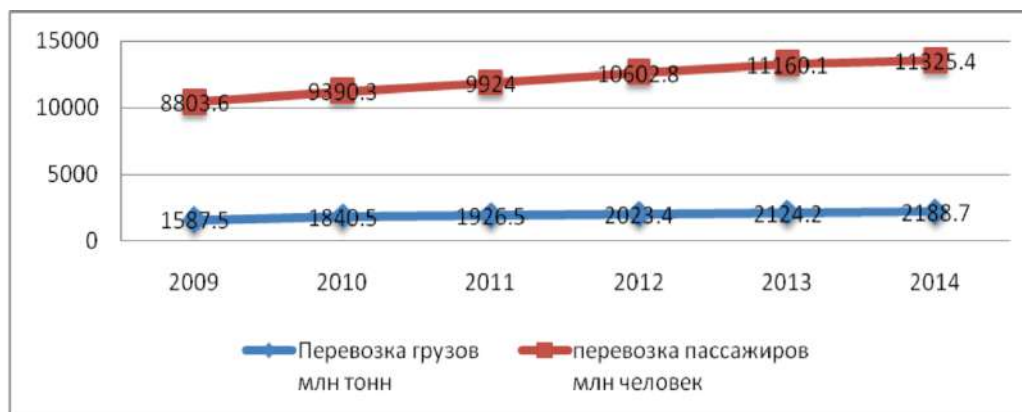


Рисунок 1- Динамика перевозки грузов и пассажиров в РК. [1]

Примечание: Составлено автором.

Валовой внутренний продукт республики (ВВП) вырос в среднем на 9,5% в год в периоды с 2009 по 2014 годы и, как ожидается, вырастет на 7,8% в 2015 году, по прогнозам промышленный сектор на 30%, услуги на 20%; недвижимость - 15%, торговля - 12% и транспортные перевозки на 9%[2].

Отрасль зависит главным образом от добычи полезных ископаемых, на долю которого приходится более половины его выходов. Горнодобывающая промышленность базируется на богатых месторождениях Казахстана нефти и газа, угля, меди, цинка, урана и серебра. Планы по разработке и расширению производства на существующих и новых месторождениях стране производить целых 3 миллиона баррелей в сутки к 2015 году, что делает Казахстан одним из мировых топ-10 производителей нефти.

Внешняя торговля составляет 94% от ВВП республики. Три крупнейшими торговыми партнерами страны являются КНР, Европейский союз (ЕС) и Российская Федерация. В отличие от своего товарооборота на центральноазиатских 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.

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].

По сравнению со своими соседями, страна имеет превосходную железнодорожную инфраструктуру. Железнодорожные пути поддерживаются за счет наличия дополнительных средств для поддержания и правительством, которое приобрело новые локомотивы и железнодорожные пути. Рельсовая система имеет 5192 локомотивов, 59 954 железнодорожных вагонов и контейнерные поезда. Его объем грузов неуклонно растет с 2000 по 2006 г. в среднем на 6,4%. 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, который вызван торговым дисбалансом является улучшение мощности, надежности и эффективности железнодорожных путей и железнодорожных терминалов, принять меры 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.

Ключевую роль в развитии экономики и промышленности страны, а также и в экспортно-импортных и транзитных отношениях играет железнодорожный транспорт. 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%). (рисунк 2)Рост ВВП Казахстана в период с 2004 по 2008 годы составил 42,7%, при этом объем грузовых перевозок всеми видами транспорта увеличился лишь на 28,5%. В результате сложилась ситуация, когда существующие мощности транспортной инфраструктуры сдерживают темпы роста экономики. Перспективы экономического развития Казахстана с ожидаемыми темпами роста ВВП 8,89,2% в год и среднегодовыми темпами роста в промышленности 8-8,4% неизбежно повлекут за собой дальнейшее повышение нагрузки на транспортную систему[3].

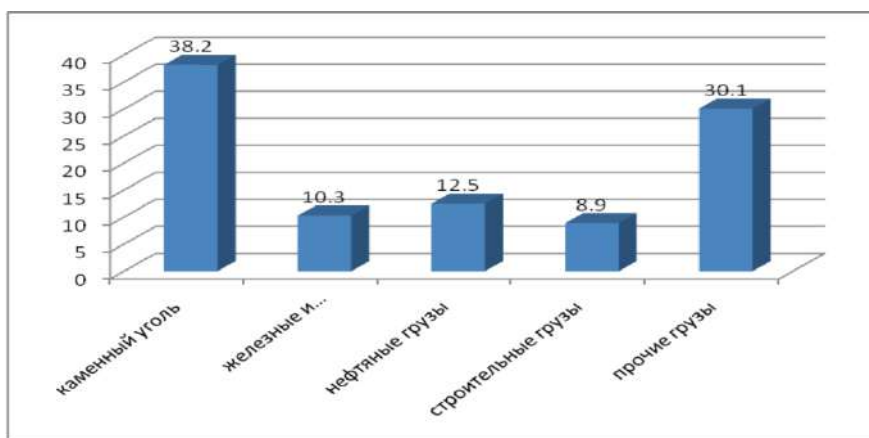


Рисунок 2- Динамика перевозки грузов в разрезе по отраслям [1].

Примечание: Составлено автором.

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 увеличения транзита через республику. По данным 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 будет соответствовать стандартам ИКАО. Кроме того, в 2020 г., как ожидается, еще больше открыть 75 новых международных воздушных путей внутри страны и запустить 300 маршрутов во всех населенных пунктах обслуживания республики.

Эксплуатационная длина железной дороги в Казахстане составляет 14 300 км (в том числе 4800 км двухпутежных линий (34%), 4100 км электрифицированных пробегов (29%), плотность железных дорог в 5,5 км на 1000 кв.км, рабочая мощность 24,2 млн тонно-километр на километр. Доля железнодорожного транспорта в общем грузовых и пассажирских обороте страны составляет около 60%. Его доля в общем доходе от всех видов транспорта составляет 20%[3].

Инвестиции в развитие железнодорожной инфраструктуры достиг 63,3 млрд. тенге в 2010 году и к ним относятся:

- 20,0 млрд тенге - средства республиканского бюджета (строительство Жетыген - Коргас железнодорожной линии);
- 7,5 млрд тенге - средства "Казахстан темир жолы" Национальная компания (строительство Жетыген - Коргас железнодорожной линии);
- 7,8 млрд тенге - заемные средства (млрд тенге 1,5 было потрачено на строительство Жетыген - Коргас железнодорожной линии; 6,3 млрд тенге - на строительство Узень - государственная граница с Туркменистаном железнодорожной линии);
- 19,0 млрд. тенге - средства из государственного бюджета (строительство Узень - государственная граница с Туркменистаном железнодорожной линии);
- 3088 км сети планируется отремонтировать 2015 357 локомотивов и должны быть закуплены 20 500 грузовых вагонов[4].

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[4].

Для Казахстана сильными и слабыми сторонами являются (таблица 1):

Таблица 1- SWOT-анализ для Казахстана

Сильные стороны	Слабые стороны
высокие темпы экономического роста с 2000, со средней годовой ставкой по подъему более чем на 9%	торговые и транспортные системы, которые не связаны с основными и международными системами
богатая ресурсная база, состоящая из минерала, нефти, природного газа и угольных месторождений для поддержки промышленных горного производства и экспорта сектора	относительно низкие уровни производительности труда в обрабатывающей промышленности
стратегическое географическое положение, ссыла трафика между Европой и Азией; близость к Индии и Российской Федерации, три БРИГ-а с быстро развивающейся экономикой, которые могут обеспечить импорт недорогих рынка и	Местный потребительский спрос на товары и службы (малой экономики)

доступ к огромным рынкам для своего экспорта	
С более развитой экономикой и транспорта, способность по сравнению с другими странами региона	несбалансированное экономическое развитие, где в основном капитал ухудшился в отдаленных районах или в регионах, где нет нефти и месторождений полезных ископаемых
Рельсовые системы, которые являются более развитыми и экономически эффективными, потому что железнодорожная отрасль была открыта для частных инвестиций.	Большая площадь поверхности земли требует больших инвестиций в инфраструктуру, для того чтобы увеличить железнодорожный и автомобильный транспорт
	Отсутствие выхода к морю, то есть не имеющие прямого выхода к морю порты, таким образом, необходимость полагаться на другие страны для транзитных и морских маршрутов
	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 другие страны Содружества Независимых Государств, который предлагает альтернативный маршрут на Транссибирской железной дороге и как ожидается, сэкономит на 30% меньше времени, чем во время обычного маршрута через Сибирь.	Близость к Индии, КНР и Российской Федерации, три из БРИК быстро развивающиеся страны, которые могут предоставить доступ к импорту недорогого и огромного рынка экспорта.
Близость к Индии, КНР и Российской Федерации, это три развивающиеся страны, которые могут предоставить этот доступ к импорту недорогого и огромному рынку экспорта	Во всем мире кредитный кризис, который может привести к снижению доступного кредита и капитала для его капиталовложений в промышленность
Нынешний бум в ценах масляных товаров позволяет ему финансировать инфраструктуру развития, что увеличивает его доходы от экспорта.	Отсутствие таможенно-тарифных соглашений с соседними странами, в целях согласования таможенных процедур.
	Отсутствие прямого доступа к рынку мировой торговли
	Отсутствие подвижного состава, которые соответствуют международным стандартам.
	Недостаточность транспортных услуг, которые ограничивают способность страны торговать на международных рынках.

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:

5. Max Ee Khong Kie, Saltanat Akhmet - Kazakhstan Trade Facilita on and Logiscs Development Strategy – Report// ADB, Almaty 2012. Электронный ресурс. Режим доступа: <http://www.carecprogram.org/uploads/docs/CAREC-Publications/2009/Transport-and-Trade-Logistics-Kazakhstan.pdf>
6. Программа форсированного инновационно-индустриального развития Республики Казахстан 2010-2015 года, Астана, Акорда. Электронный ресурс. Режим доступа: <http://www.akorda.kz/upload/SPFIID.doc>
7. Электронный ресурс. Режим доступа: <http://repository.enu.kz/bitstream/handle/123456789/2569/economic-aspects.pdf>
8. Электронный ресурс. Режим доступа: <http://www.ucentralasia.org/downloads/UCA-IPPA-WP2-International%20Transport%20in%20Central%20Asia.pdf>
9. Электронный ресурс. Режим доступа: <http://www.niagara-gta.com/pdf/7-31-09/NGTA%20Draft%20Area%20Transportation%20System%20Problems%20and%20Oppor-tunities%20Report%20-%20Chp%202.pdf>

УДК 331

«АНАЛИЗ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ КАДРОВОЙ ПОЛИТИКИ В КАЗАГРО»

Канапиева Айну́р Рустемовна, Булхайрова Дина Сериковна

Bulkhairova_ds@mail.ru

студенты 2 курса очной формы обучения ЕНУ им. Л.Н.Гумилева, Астана, Казахстан
Научный руководитель: Рыспекова М.О., к.э.н., и.о. профессор

В условиях рыночной экономики одним из решающих факторов эффективности и конкурентоспособности предприятия является обеспечение высокого качества кадрового потенциала, что осуществляется благодаря разработке кадровой политики организации. Сутью же кадровой политики является работа с персоналом, соответствующая концепции развития организации. Кадровая политика - составная часть стратегически ориентированной политики организации. Цель кадровой политики - обеспечение оптимального баланса процессов обновления и сохранения численного и качественного состава кадров в его развитии в соответствии с потребностями самой организации, требованиями действующего законодательства, состоянием рынка труда, все это было рассмотрено на примере АО «Национальный управляющий холдинг «КазАгро».

При этом проанализированы основные аспекты кадровой политики «НУХ КазАгро», которые представлены в таблице 1.

Таблица 1 -. Кадровая политика «НУХ «КазАгро» на 2014 год.

Название	Кол-ство
Штатная численность	89 человек
Средний возраст работников	35 лет
Численность АУП	12 человек
Уровень текучести работников	16,5%