

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 ХІ Халық. ғыл. конф. = ХІ 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/>, 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

строительных сбережений — на граждан с уровнем дохода ниже среднего. Во многих странах эти две системы действуют одновременно и именно их совместное взаимодействие позволяет удовлетворить потребности большинства граждан в приобретении жилья независимо от уровня достатка.

#### **Список использованных источников**

1. Тыртышов Ю.П. Проблемы формирования рынка доступного жилья//Экономика строительства – 2009.
2. Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 сентября 2010 года № 1004 «Об утверждении Программы по развитию строительной индустрии и производства строительных материалов в Республике Казахстан на 2010 - 2014 годы».
3. Концепция долгосрочного финансирования жилищного строительства и развития системы ипотечного кредитования // Постановление Правительства Республики Казахстан от 21 августа 2010 года.
4. *Баялбаева А.* Развитие ипотечного кредитования в Казахстане // Финансы Казахстана. — 2005.
5. *Тлеуберген Д.* Развитие системы ипотечного кредитования в экономике Казахстана // Аналитическое обозрение. — 2010.
6. *Салихова А.Р.* Система жилищного кредитования: современное состояние и перспективы развития // Банки Казахстана. — 2009.
7. А.Н. Асаул, С.Н. Иванов, М.К. Старовойтов Экономика недвижимости Учебник для вузов. - 3-е изд., исправл. - СПб.: АНО «ИПЭВ», 2009.

УДК 332.135

### **ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҮШІН ЛОГИСТИКАНЫҢ ТИІМДІЛІГІН КӨРСЕТЕТІН НЕГІЗГІ ФАКТОРЛАР**

**Сагидоллаева Сымбат Ерболатовна**

*symbat\_andamas@mail.ru*

Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университетінің  
экономика кафедрасының 4-ші курс студенті, Астана, Қазақстан  
Ғылыми жетекші: Раимбеков Ж.С.

Логистика ұғымы ғылымға енгеніне көп болса да, біздің елімізде 21 ғасырдан бастап ғана енген терминдердің қатарына жатқызылады. Халықаралық саудада негізгі орын алатын Испания, Франция сияқты жағажай елдері, сонымен қатар агломерациялар санын көбейтіп урбандалу деңгейін өсіріп отырған АҚШ, Канада, Германия сынды дамыған мемлекеттер логистика саласын жеке ғылым ретінде қалыптастырған.

Қазіргі бизнесте логистика стратегиялық маңызды орынға ие. Осы салада табысқа жеткен көптеген мамандардың компания басшылығындағы жоғарғы қызмет орындарына жылжитыны кездейсоқ емес. Бизнес тұрғысынан қарағанда логистика деген корпоративті мақсатқа барлық ресурстардың оңтайлы шығындарымен жету үшін материалды және басқа да (ақпараттық, қаржы, қызмет) ағымдарын тиімді басқару. Қазіргі уақытта алдыңғы қатарлы фирмалардағы логистиканың дәстүрлі функционалды салалары стратегиялық инновациялық (жаңартпа) жүйе құра отырып, жалпы ақпараттық-компьютерлік платформа негізінде бірікті. Бизнес практикасына логистикалық менеджмент әдістерін енгізу көптеген фирмаларға өндірістегі, жабдықтаудағы және өткізудегі өнімнің барлық қор түрлерін қысқартуға, айналым капиталының айналымдылығын жеделдетуге, өндірістің өзіндік құнын төмендетуге, бөлуге тиісті шығындарды төмендетуге, тауарлар және қызметтермен тұтынушылардың толық қанағаттандырылуын қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Логистика саласындағы қызмет көп қырлы. Оған көлікті, қойма шаруашылығын, қорларды, кадрларды басқару, ақпа-ратты жүйелердің ұйымдастырылуы, коммерциялық қызмет және т. б. жатады. Аталған әрбір функция сәйкес салалық пәнде терең зерттеліп, баяндалған. Логистикалық тәсілдің жаңалығы – негізгі өзара байланыс. Логистикалық әдістің мақсаты – материалды ағымдарды толассыз басқару [1].

Материалды ағымдарды басқару әр уақытта шаруашылық қызметтің маңызды жағы болып табылатын. Дегенмен, ол тек жақында ғана экономикалық өмірдің маңызды функциялары-ның біріне айналды. Негізгі себебі – өндірістік және сауда жүйелерінің тұтынушының тез өзгеріп отыратын талғамына жылдам икемделуі қажеттігін туғызған сатушы рыногынан сатып алушы рыногына өту.

Шет елдердің көпшілігінде логистикалық ассоциациялар, ұйымдар мен қоғамдастықтар құрылып, тиімді қызмет етіп отыр. Логистика салыстырмалы түрде жас және белсенді дамушы ғылым мен бизнес сферасы болып табылады. Шет елде логистика соңғы онжылдықта тез дамыды. Қазақстан үшін логистикалық өндірістік, сауда, көлік және ақпараттық жүйе-лердің қалыптасуы мен дамуы өте маңызды, себебі ол біздің елдің әлемдік экономикалық және ақпараттық кеңістікке интеграциялануын тездетуге мүмкіндік береді.

Қазіргі таңда Қазақстандағы логистиканың дамуы нарық заңдары мен қағидаларынан туындағандай логистиканы игеру және оны кәсіпорындағы басқару жүйесімен бірігуі нарықтық экономиканың даму деңгейін көрсетеді.

Шет елдердің көпшілігінде логистикалық ассоциациялар, ұйымдар мен қоғамдастықтар құрылып, тиімді қызмет етіп отыр. Логистика салыстырмалы түрде жас және белсенді дамушы ғылым мен бизнес сферасы болып табылады. Шет елде логистика соңғы онжылдықта тез дамыды. Қазақстан үшін логистикалық өндірістік, сауда, көлік және ақпараттық жүйе-лердің қалыптасуы мен дамуы өте маңызды, себебі ол біздің елдің әлемдік экономикалық және ақпараттық кеңістікке интеграциялануын тездетуге мүмкіндік береді.

Өнеркәсібі дамыған мемлекеттердің экономикалық әдебиетінде логистикалық мәселердің алатын орны маңызды және оның дамуын зерттеуге көптеген еңбектер арналған.

Логистиканың тәжірибелі тәсілдерді және ғылыми көзқарасты талап етуі Қазақстанның нарықтық қатынастарға көшуінің бастауымен сай келді. Отандық бизнестегі логистикалық көзқарастың мүмкіндіктерін және қарқынын бүгінгі күнгі Қазақстандағы әлеуметтік-экономикалық, саяси жағдайдан және экономикалық реформалар қадамының болжамынан бөліп-жарып қарауға болмайды.

Қазақстанның транзиттік мемлекет ретіндегі әлеуеті жоғары болғандықтан, Нұрлы Жол, Батыс Қытай-Батыс Еуропа сынды бағдарламалар жүзеге асырылуда.

Географиялық факторлар мен көліктік инфрақұрылым халықаралық бәсекеге әсер ететін негізгі көрсеткіштер қатарына жатады. Осыған байланысты аймақтар мен негізгі сауда серіктестері арасындағы географиялық ара-қашықтық аймақтардың әлемдік нарықтағы бәсекелестік позициясын анықтайтын негізгі фактор ретінде саналып келген. Сонымен қатар логистикалық сервиске рұқсат(доступ) беретін факторларды есепке алу өте маңызды.

Логистикалық инфрақұрылымның дамуымен тікелей байланысты Қазақстанның логистикалық әлеуетінің басым тұстары мен кемшіліктерін көрсетуге болады. Артықшылықтары: Қазақстан қазіргі уақытта Еуропа мен Азияны жалғастырушы негізгі мемлекет болып табылады. Сонымен қатар Каспий теңізі арқылы Парсы шығанағы мемлекеттерімен байланыс орнатуға мүмкіндігі бар. Кемшіліктері: Қазақстан ішкері жатқан мемлекет болғандықтан шекаралас мемлекеттерге белгілі бір мөлшерде тәуелді болып саналады.

Логистикалық инфрақұрылым мен сауда арасындағы байланыс атты мақаласында испандық ғалым Limgo және Venables (2001) екі жақты саудаданың мемлекеттің инфрақұрылымы мен тасымалдау құнына әсерін қарастырады. Олар 4 көрсеткіш негізінде әр елдегі инфрақұрылымның деңгейін бағалайтын коэффициент құрады. Аталған 4 көрсеткішке мыналар жатады: жол ұзақтығы( километр), сапалы жолдар(дороги с твердым покрытием), теміржол және телефон желілер саны. Сонымен қатар, авторлар тасымалдау

құны туралы мәліметтерді келесі 2 ақпарат көзінен алған. Біріншісі, бірінші рет тік ақпаратқа негізделеді, жүк тасымалы бағасын есепке ала отырып логистикалық компаниялардан алынады. Екіншісі, халықаралық сауда статистикасынан алынады.

Инфрақұрылым әсіресе ішкері орналасқан мемлекеттер үшін өте маңызды болып табылады. Негізінен инфрақұрылымның қалыпты деңгейден 75 %-ға дейін құлдырауы, тасымалдау құнын 12%-ға жоғарылатады ал сауданы 28%-ға қысқартады. Тасымалдау құнына байланысты сауда ағынының бағаланған эластикалық қасиеті-3[3].

Ғалымдардың шектеулі бөлігі арнайы сала саудасындағы инфрақұрылымның әсерін талдаған. Martinez-Zarzoso et al. (2003), өз жағдайында Испаниядағы керамикалық труба индустриясын талдаған. Бұл ғалымдар Испания керамикалық өнімдерін экспорттаудағы тасымалдау құнының тиімділігін зерттеген. Олардың нәтижесі көрсетілген мемлекеттегі инфрақұрылымның 1%-ға дамуы тасымалдау құнын 0,14%-ға төмендетеді және сәйкесінше инфрақұрылымның 1%-ға жоғарылауы керамикалық трубалардың экспортын 1,65 %-ға жоғарылатады.

Логистикалық компаниялар логистикалық іс-әрекеттер орындалатын орын, басқа сөзбен айтқанда тауарларды сақтайтын, тасымалдауды ұйымдастыратын және әр-түрлі әдістер арқылы тасымалдауды жүзеге асыратын орын. Жүк аймағының Еуропалық бірлестігі(European Association of Freight Villages) логистикалық платформаны көлікпен және тауарларды таратумен тікелей қатысы бар іс-әрекеттер жүргізілетін орын деп қарастырады.

Біз қарастыратын логистикалық орындар: құрғақ порттар, логистикалық компаниялар, логистикалық зоналар, тауарларды айырбастау орталықтары, логистикалық орталықтар, порттар, жүк терминалдары, аэропорттардағы тиеу орталықтары.

Қазақстан үшін логистиканың тиімділігін мына факторлар арқылы көрсетуге болады:

1. Халықтың өмір сүру деңгейінің жоғарылауы. Ғаламдану әсерінен шетелдік кәсіпорындардың кең таралуы. Бұның барлығы тарату(дистрибуция) қызметін дамытуды қажет етеді.

2. Шетел тауарларына сұраныстың жоғарылауы. Жаһандану әсерінен шетел тауарларына деген сұраныстың көбеюі.

3. Ұлттық нарықтағы қызмет көрсету көлемінің өсуі. Әсіресе Кедендік Одақтың, Дүние жүзілік сауда ұйымының мүшесі болуы Қазақстан нарығына кіріп-шығуды жеңілдетеді. Тұйыну тауарларының қомақты бөлігі импорт-экспортпен байланысты болғандықтан логистикалық қызметті дамытудың маңызы жоғары.

4. Тарату тізбегінің интеграциялануы. Айта кететін болсақ, Батыс Қытай-Батыс Еуропа, Нұрлы жол бағдарламалары осының негізгі мысалы болып табылады.

2016 жылдың қорытындысы бойынша, ЖІӨ(Жалпы Ішкі Өнім) –дегі инфрақұрылымның үлесі 15-16%-ды құрайды[4].

*Кесте 1 - 2015 жылғы мәліметтер бойынша логистикалық шығындар мен көліктік логистика үлесін салыстыру*

| Елдер                                                                                                                | Көлік логистикасының ЖІӨ-дегі үлесі, % | Бір өнімге шаққандағы логистикалық шығындар үлесі, % |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------------------------------|
| Қазақстан                                                                                                            | 8                                      | 25                                                   |
| АҚШ                                                                                                                  | 17                                     | 10                                                   |
| Басқа да дамыған мемлекеттер                                                                                         | 13-14                                  | 10-14                                                |
| Дереккөз: Ақпараттар Қазақстан Республикасының Статистика агенттігінің сайтынан және Kazlogistics сайттарынан алынды |                                        |                                                      |

Кестеде көрсетілгендей Қазақстандағы көліктік логистиканың үлесі небәрі 8%-ды құрайды. Бұл әлем бойынша орташа көрсеткіштен (7%) тек 1%-ға ғана ауытқиды. Ал өнім бірлігіне шаққандағы логистикалық шығындар үлесі әлемдік көрсеткіштен (7%) әлдеқайда жоғары [5].

5. Урбандалу деңгейін жоғарылату қажеттілігі. Елді- мекендер арасындағы инфрақұрылымның дамымауы халықтың қалаға ағылуына себеп болып отыр.

Егер логистикалық механизмдерді өңірлерді дамытудың функциясы ретінде қолданатын болсақ, мынадай нәтижелерге қол жеткізе аламыз:

- Біріншіден, көліктік-логистикалық инфрақұрылымды дамыту, жұмысбастылықты қамтамасыз ететін, маятникті көші-қон процесін жеңілдетеді. Қазіргі уақыттағы халықтың ауылды аймақтан қалалық аймаққа жаппай көшу тренді жалған агломерация қаупін туғызуы мүмкін. Ал, оның негізгі себебі инфрақұрылымның, әсіресе көлік қатынастары жүйесінің дұрыс дамымауы. Алдағы уақытта логистикалық функциялары дұрыс қолданылса, өңірлердегі жұмысбастылық пен халық тығыздығын тұрақты деңгейі қалыптасады.

- Екіншіден, көліктік инфрақұрылымның дамуы отандық өнімдердің өңірлік таралуы мен экспортталуына, және импортты экспортқа алмастыруға жол ашады. Мысалы, елдің шығыс бөлігіндегі ауылдық елді-мекендердің көбі ағаш өнімдерін шығаруға маманданған болып саналса, батыс өңірдегі елді-мекендер теңіз өнімдерін өндіруге маманданған. Осы маманданған аумақтарға логистикалық механизмдерді енгізу арқылы сауда байланыстарымен қатар, ШОК-те дамиды.

- Үшіншіден, аталып өткен агломерация, моноқалалар мен шағын елді мекендердің логистикалық орталықтар арқылы байланысуы елдің экономикалық, әлеуметтік жүйеде тиімді жұмыс істеуіне жол ашады. Агломерация, моноқалалардағы логистикалық орталықтар республика өңірлерімен байланысты жүзеге асырса, шекара маңындағы ірі логистикалық орталықтар көрші мемлекеттермен және Батыс Еуропа мемлекеттерімен байланысты орнатады. Сәйкесінше логистикалық орталықтар мен халықаралық көлік дәліздері аумағында ірі сауда орталықтары, қонақ үйлер, автокөліктерге техникалық қызмет көрсету орталықтары, тамақтану орталықтары ашылып, еліміздің экономикасына елеулі үлесін қосады. Сондай-ақ, тарихи орындарды жаңғырту мен туризм орталықтарын салу да, өңірлік дамытуды алға жылжытады.

6. Жеткізу қызметіне сұраныстың жоғарылауы. Техника-технология дамыған заманда, әлемнің кез-келген нүктесінен сату-сатып алу қызметін емін-еркін жүзеге асыруға болады. Мысалы қарапайым Instagram желісі арқылы сауда, тарату қызметтерін емін-еркін жүзеге асыруға болады.

7. Логистикалық амалдардың өзгеруі. Контейландыру және қазіргі заманға сай қоймаландыру өнімнің тұтынушыға еш бүлінбей бару үшін жағдай жасайды. Бұл технологиялар біздің елімізде кең етек жая қоймаса да, Just in time, Kanban сынды жүйелер басшылыққа алынуда.

Қорытындылай келгенде логистикалық даму елімізді экономикасына ғана ықпал етіп қоймай, инфрақұрылымына, жұмысбастылыққа және туризм сынды басқа да салаларға өз әсерін тигізеді. Қазіргі таңдағы Қазақстанды бірден-бір алға жылжытатын негізгі салаларың бірі болып саналады.

#### **Қолданылған әдебиет:**

1. Неруш Ю. М. Логистика: Учебник для вузов. 2-е изд., перераб. и доп.- М.: ЮНИТИ: ДАНА, 1998.
2. Смехов А.А. Введение в логику. - М.: Транспорт, 1993. С.162.
3. Sami Bensassi, Laura Mbrquez-Ramos, Inmaculada Martnnez-Zarzoso, Celestino Subrez-Burguet. Relationship between logistics infrastructure and trade: Evidence from Spanish regional exports. *Transportation Research Part A* 72 (2015) 47–61
4. Қазақстан Республикасының Статистика Агенттігінің ресми сайты [интернет ресурсы] [www.stat.gov.kz](http://www.stat.gov.kz)

5. Kazlogistics сайты portal. [www.kazlogistics.kz](http://www.kazlogistics.kz)

## УДК 338.2

### АНАЛИЗ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ КАЗАХСТАНА

**Сисенбаева Динара Бердигаликызы**

*dsissenbayeva@gmail.com*

магистрант Экономического факультета Казахстанского филиала МГУ

им.М.В.Ломоносова, Астана, Казахстан

Научный руководитель: Сидоренко В.Н.

В декабре 2012 года в своем ежегодном Послании Глава государства представил народу Стратегию развития Республики Казахстан до 2050 года, согласно которой Казахстан должен войти в число 30-ти самых развитых государств мира [1].

Достижение поставленных целей и задач Стратегии будет всецело зависеть от реализации социально-экономических программ государства, которые совместно формируют стратегические направления Концепции по вхождению Казахстана в число наиболее развитых государств мира.

Для реализации приоритетов данной стратегии осуществляется государственная программа по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан, которая состоит из более 45 государственных программ, 32 из которых ориентированы на развитие секторов экономики. В их число входят такие отраслевые программы, как «Занятость 2020», «Развитие регионов», «Дорожная карта бизнеса 2020», Программа по привлечению инвестиций, развитию специальных экономических зон и стимулированию экспорта, «Производительность 2020» и т.д [2]. Главной задачей данных программ является обеспечение устойчивого и сбалансированного роста казахстанской экономики через диверсификацию и повышение ее конкурентоспособности, усиление социальной эффективности развития приоритетных секторов экономики и реализации инвестиционных проектов, создание благоприятной среды для индустриализации и привлечения инвестиций, а также обеспечение эффективного взаимодействия государства и бизнеса. Для этого в республике имеются все возможности, в числе которых огромные природные ресурсы, развитая минерально-сырьевая база и транспортная инфраструктура, чрезвычайно быстрый рост экономики, благоприятные и устойчивые макроэкономические показатели, привлечение международных экспертов для разработки и реализации государственных программ и др.

На рис.1 демонстрируется динамика ВВП в период с 1991 по 2014 гг, что является одним из показателей экономической деятельности страны. Из графика можно заметить, что в этот период с 1991 г (85,9 млн.тг) по 2014 г (40 754 832,5 млн.тг) значение ВВП в номинальном значении увеличилось в более 474 000 раз, что характеризует экономический рост, а также рост производительности труда, следовательно, является одним из подтверждений правильности проводимой политики государством.