

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



ЖАС ҒАЛЫМДАР КЕҢЕСІ



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 ХІ Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
ХІ 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.eni.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

НЕКОТОРЫЕ МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ

Шарипбекова Кундуз Ермухамедовна

kunduz.sharipbekova@gmail.com

докторант 1 курса по специальности «Экономика» ЕНУ им. Л.Н.Гумилева

Научный руководитель: Ж.С.Раимбеков

Как показал мировой кризис, все страны пересматривают свои приоритеты и перспективы своего развития. В частности, роль логистики в экономике и в хозяйственной жизни в целом не уменьшается, а наоборот, становится все более острой проблемой, как показала мировая практика, прямо или косвенно влияя на все сферы человеческой деятельности. Связь логистики со всеми жизненными явлениями и процессами мотивирует ученых в этой сфере все глубже изучать пути эффективного решения и построения логистических систем (ЛС) в мировом хозяйстве.

Как известно, в результате функционирования ЛС обеспечиваются потоковые процессы, лежащие в основе современной системы мировой экономики. Организации и предприятия, которые правильно и оптимально используют логистические процессы, получают конкурентные преимущества, как при работе на национальном уровне, так и при ведении внешнеэкономической деятельности.

Как показывает опыт ЛС легче и проще сформировать в странах с развитой экономикой, благодаря инфраструктуре, правовой базе, информационным технологиям и пр. Чем более развита экономика страны, тем больший вклад в ее развитие может привнести логистика. Аргументом здесь служит тот факт, что чем меньше издержки логистики, тем дешевле доставка продукции, проще осваивать новые рынки, лучше развита конкуренция и т.д. [1].

С экономической точки зрения вопросом определения и влияния логистических систем занимались многие ученые. А.Смит еще 1776 г. писал: *«Дороги, каналы и реки ... важнейшая часть всех достижений»*. Д.Рикардо писал, что на уровень цен товаров наряду с затрачиваемым живым трудом влияет и труд овеществленный, то есть *«труд, затраченный на орудия, инструменты и здания, способствующие этому труду»*. М.Портер писал: *«Способность нации делать очередные шаги к новым достижениям в области технологии и производства является ключевым фактором к успехам на международном плане»*[1]. Следуя аналогии с определением экономики П.Самуэльсоном, можно сформулировать, что *логистическая экономика – это наука о том, как оптимально с позиции единого целого строить, анализировать и сопрягать на разных (макро-, мезо-, микро-) уровнях производственно-коммерческие, хозяйственно-экономические и финансовые структуры.*

Под логистической экономикой понимается экономика, которая структурно, количественно и качественно обеспечивается горизонтальными (продольными по потоку) логистическими связями (на основе логистизации) всех субъектов и процессов экономических действий, взамен вертикальных, обеспечивающихся административно-иерархическими системами, хорошо отработанными и проявившими свои «за» и «против» тоталитарными народнохозяйственными системами [2].

Синергия – это стратегическое преимущество, которое возникает при соединении управления двумя и более предприятиями посредством холдинга. Следовательно, перспективным путем качественного повышения эффективности функционирования логистических систем является организационно обусловленный переход от имманентности к синергии [3].

Логистическую систему изучают все страны мира и ее понятия могут расходиться во мнениях. Рассмотрим несколько определений термина «логистическая система» (таблица 1).

Таблица 1 - Описание термина «Логистическая система»

Авторы	Описание термина «Логистическая система»
А.И.Семененко ЛС	«...Включает такие укрупненные блоки, как: снабжение с транспортным обеспечением, производство, сбыт результатов производства с транспортным обеспечением»
Л.Б.Миротин и Ы.Э.Ташбаев	Логистические системы как «множество взаимосвязанных элементов, выступающих как единое целое со всеми присущими ему внутренними и внешними связями и свойствами»
Крупная германская транспортно-экспедиционная фирма «Danzas»	Логистическую систему как систему, выработанную для каждого предприятия с целью оптимального, с точки зрения получения прибыли, ускорения движения материальных ресурсов и товаров внутри и вне предприятия, начиная от закупок сырья и материалов, прохождения их через производство и кончая поставками готовых изделий потребителям, включая связывающую эти задачи информационную систему
Э.Мате и Д.Тиксье	Выделяют специфику организационной стороны деятельности ЛС, отмечая особый способ организации деятельности предприятия, позволяющий объединить усилия различных единиц, производящих товары и услуги, с целью оптимизации финансовых, материальных и трудовых ресурсов, используемых фирмой для реализации своих экономических целей
В.И.Сергеев	ЛС - как сложную организационно завершенную экономическую систему, состоящую из взаимосвязанных в едином процессе управления материальными и сопутствующими им потоками элементов – звеньев, совокупность которых, границы и задачи функционирования объединены внутренними целями организации бизнеса и внешними целями»
Ивакин Е.К	Логистическая система в его представлении – это упорядоченная совокупность логистических операций и цепей, обеспечивающих оптимальную организацию взаимосвязанных экономических потоков в процессе достижения общесистемных целей
Зырянов В.В.	Логистическая система – адаптивная система с обратной связью, представляющая собой совокупность функционально обособленных объектов, находящихся в определенной технологической взаимосвязи, целевая функция которых состоит в выполнении заданных логистических операций. Цель логистических систем – добиться как можно более полного выполнения «семи правил логистики»

Исходя из вышеизложенного, можно согласиться со всеми теориями касательно логистических систем. Как известно, развитие логистики означает переход от локальных хозяйственных систем к интегрированным структурам, объединяющим в рамках цепей поставок (ЛС) функции снабжения, производства и распределения на основе мощной инфраструктуры. Это значит, что под логистические системы можно дать определение о том, что они позволяют осуществлять координированные управления материальными, информационными и финансовыми потоками, обеспечивая их синхронность и высокие конечные результаты деятельности всех участников движения товаров и услуг. Главная цель ЛС – это обеспечение поставок необходимой продукции в нужное место, в указанное время, при оптимальных затратах, требуемого качества и количества (семь правил логистики) [4].

Как выходит из определения логистических систем, она влияет на все аспекты жизнедеятельности человека, т.е. социальные, экономические, экологические и технологические.

Если рассматривать с экономической точки зрения влияние ЛС, то как известно они очень сильно влияют на деятельность фирм. Фирмы как бизнес структура очень восприимчивы к изменениям (потребительскому спросу, предложениям, приоритетам и

политическим изменениям). Одной из причин такого влияния – это глобализация, которая является одной из основных тенденций в сфере ЛС. Она обеспечивает компании, работающие на мировом рынке с большим количеством возможностей путем создания большего числа потенциальных областей рынка и клиентов, а также расширение потенциальной сети поставщиков. Глобализация также много требует от компании, например, нынешняя глобальная экономика требует высокого качества продукции при наименьших затратах, независимо от того, где продукт изготовлен.

Один из многих примеров для сокращения затрат является создание логистических центров. Они помогают создать многочисленные возможности для повышения эффективности затрат и реагировать на запросы клиентов цепочки поставок. А также распределение тоже рассматривается в качестве основной движущей силой общей рентабельности фирмы, поскольку она влияет непосредственно на стоимость цепи поставок и качество обслуживания клиентов. Логистический центр может включать в себя такие мероприятия, как окончательная упаковка, маркировка и конфигурация клиента продукции. Значимость логистических центров как развязывающих пунктов становится все более важным с глобальной мобилизации ресурсов, который имеет тенденцию быть связывающим звеном [5].

Транспортная система также тесно интегрирована в глобальные сети поставок, и является одним из основных элементов экономико-эффективной и клиент-ориентированной логистической системы. Логистические и транспортные системы как части логистики должны быть совместимыми с товарами (услугами), потому что клиенты, как правило, не делают различия между товарами (услугами) и системой распределения, которая поставляет их. Логистические центры, таким образом, также играют важную роль в консолидации транспортных потоков и дальнейшего повышения экономической эффективности транспортной системы. Логистические центры также играют ключевую роль в качестве мультимодальных терминалов, комбинируя различные виды транспорта и транспортные единицы

Эффективное функционирование ЛС расширяются и становятся все более затруднённой формой, они превращаются постепенно в городские или региональные ЛС, тем самым влияя не только на экономические аспекты, но и создавая социальные, технологические и экологические проблемы.

Одним из примеров можно привести, становление и формирование городских логистических систем, которые в меняющемся требовании глобальных систем цепочки поставок и быстрого развития информационных и коммуникационных технологий приводят инвесторов, городских планировщиков и экологических лоббистов к более тщательному изучению современных городских логистических центров.

Как показывают прогнозы, значительный рост объема перевозок к 2020 году, ожидается 30% в грузовой логистике и 20% пассажирских перевозок. Однако быстрый рост транспорта ухудшает вид городов (например, загрязнение, заторы, аварии, выбросы в окружающую среду, зависимость от ископаемого топлива и т.д.). Перевозка грузов является ключевым звеном при поддержке разрешения конфликтов между экономическим развитием, устойчивостью и социальном неравенстве. Кроме того, экологические проблемы, связанные с транспортом, могут быть облегчены за счет эффективного использования транспорта и оптимально расположенных логистических центров [6].

Эти центры играют важную роль в оптимизации и интенсификации логистических услуг по цепи поставок, представляя практические средства для решения городских заторов при одновременном повышении эффективности работы грузового транспорта, таким образом, поощряя инноваций и снижения стоимости перевозок, которые сосредоточены на интермодальных операциях, а также материально-технического обеспечения.

Одной из основных целей устойчивого долгосрочной программы развития транспорта разработать основу для оптимальной интеграции различных видов транспорта в региональных логистических центров, чтобы обеспечить эффективное и экономичное

использование транспортной системы за счет клиента-ориентированных качественных услуг.

Кроме того, новые направления по ЛС и управлению цепями поставок вызваны развитием экономики и технологии. Типичным примером является информационная технология, которая приводит к исследованиям в области электронного бизнеса и связанной с выбором канала распределения. В настоящее время общее использование RFID, технология облачных и больших объемов данных может быть важным направлениям исследований для дальнейшего изучения.

На развитие ЛС также сильно влияют и другие сферы жизни, которые могут создать определенные трудности. С постоянным увеличением мирового населения и экономического масштаба, ресурсного кризиса, экологического ущерба, загрязнение окружающей среды, а также другие вопросы, привлекают всеобщее беспокойство. В связи с этим создаются консенсус международного сообщества для достижения социально-экономического устойчивого развития на основе экологичной модели экономического образа жизни. Многие страны создают новые перспективы в области промышленной и технической конкуренции за счет увеличения инвестиций в зеленую логистическую систему и управление цепочки поставок, разработке и реализации различных счетов, планов и стратегий, а также укрепление осуществления зеленой стратегии экономического развития. В будущем, диапазон этой темы будет расширяться в направлении обратной логистики и замкнутой цепи поставок. И, наконец, мультидисциплинарность логистических систем является важным направлением для дальнейшего изучения. Традиционно, основные методики исследования в области управления операциями могут быть разделены на несколько категорий, таких как теоретического моделирования, расчета и моделирования, обследований, исследований случаев, событий и поведенческих экспериментов. В последние годы наметилась тенденция объединения нескольких методологий исследований для изучения исследовательских задач в области ЛС и управления цепями поставок в целом [7].

В сфере образования и науки, спрос кадров в сфере логистики и управлении цепями поставок не уменьшились, а наоборот, увеличились. И это тенденция подходит и для Казахстана. Развитие ЛС для Казахстана является одной из основных приоритетных сфер, так как становление постиндустриальной экономики в рыночную - процесс очень долгий и трудный. Это обуславливается, тем что при развитии страны товарный рынок постепенно переходит в рынок услуг, а рынок производителей – в рынок потребителей, что приводит к увеличению спроса специалистов в сфере услуг, по экономике и организации управления широкого профиля.

Все вышеизложенные проблемы очень актуальны в мировом пространстве, а также в Казахстане.

При эффективном развитии ЛС в Казахстане можно достичь устойчивого экономического роста, более стабильный уровень цен, спроса и предложений. А также это привело бы к повышению конкурентоспособности отечественных компаний, уменьшению затрат и повышению прибыли в целом. Транспортные и логистические системы могут решить ряд проблем, с которыми в данный момент сталкивается страна, такие как:

- уменьшение затрат на производство и поставки конечной продукции,
- увеличение прибыли и повышение конкурентоспособности фирм,
- улучшение качество предоставляемых товаров и услуг,
- улучшение социально- экономического статуса граждан страны,
- улучшение городских, региональных и страновой ЛС в целом, улучшению их инвестиционной привлекательности,
- эффективное использование мультимодальных терминалов и интермодальных операций,
- улучшение уровня жизни населения также влияет на их образ жизни, на образование и повышение квалификации кадров в стране.

Список использованных источников:

1. Саркинов СВ Международные логистические системы в условиях глобализации – Москва, 2007 368с.
2. А.И.Семенов, В.И.Сергеев Логистика основы теории -
3. Елисеев СВ Построение и оптимизация функционирования международных транспортно-логистических систем – Москва, 2003, 293 с.
4. Раимбеков ЖС Экономика логистических систем предприятий.....
5. Jenni Eckhardta, Jarkko Rantala The role of intelligent logistics centres in a multimodal and cost-effective transport system // Procedia - Social and Behavioral Sciences 2012 №48. P. 612–621
6. Yasanur Kayikci A conceptual model for intermodal freight logistics centre location decisions // Procedia Social and Behavioral Sciences 2010 №2. P. 6297–6311
7. Drage T. Petreski a, Andrej P. Iliev a, Lazar M. Gjurov b, Aleksandra D. Petreska Logistics supply chains and their applications // Vojnotehnicki Glasnik/Military Technical Courier Vol. LXII, 2014 №4. P.104-119

УДК 338.2

АБАЙ ШЫҒАРМАШЫЛЫҒЫНДАҒЫ ЭКОНОМИКАЛЫҚ КӨЗҚАРАСТАР

Мантаева Аяулым Ерлановна

Шукей Инжу Болатқызы

ersinbek_vko@mail.ru, inzhu020796@gmail.com

Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ Әлеуметтік ғылымдар факультеті Дінтану

мамандығының 2 курс студенттері, Астана, Қазақстан

Ғылыми жетекші: Молдашев Н.О., э.ғ.к., доцент

Күллі адамзат қауымында өткен ақыл-парасат алыптарының ішінде... ой кермегін тартып, тіршілік тұңғыықтарын терең толғап ұғынған сайын, өздерінің кемелдеріне жеткен кемеңгерліктерін өз қоғамының экономикалық мәселелеріне арнамағандары аз. Сонау, көне дүние данышпандары: Сократ та, Платон да, Аристотель де төрткүл тіршіліктің тылсым сырларын шешкен ата – бабаларымыз да осы мәселелерден қалыс қалмаған. Міне, осы тектес ойшылдардың бірі – қазақ халқының ұлы данышпаны Абай (Ибрахим) Құнанбайұлы екені анық.

Абай Қазақстанның ұзақ жылдарға созылған Ресейге қосылуының аяқталуына байланысты Далалық өлкенің әлеуметтік - экономикалық және саяси өмірінде маңызды өзгерістер туған дәуірде өмір сүрді. Өлкені отарлық езгіге салу мақсатымен патша үкіметі енгізген басқарудың жаңа жүйесі көшпенділердің ғасырлар бойы қалыптасқан патриархалдық-феодалдық өмір салтының шаңырағын шайқалтты. Қазақ ауылдарына тауарлы-ақша қатынастары тарай бастады, әр түрлі кәсіпшілік орындары пайда болды, егіншілік пен сауда өрістей түсті, мал шаруашылығының құрылымы өзгерді. Дегенмен, қазақ қауымының ыдырау процесі тым ұзаққа созылды, қазақтардың түсінігі мен тұрмысын әбден билеп алған патриархалдық-рулық қатынас қалдықтары қоғамдық қатынастарға да әсер етті. Би және болыс қызметтеріне сайланып, Далалық өлкенің қоғамдық өміріне тікелей араласқан, оның үстіне өзі де ірі феодал болған Абайдың XIX ғасырдың соңғы ширегінде қазақ қауымын толғандырған экономикалық мәселелерден тыс қалмағаны сөзсіз.(1)

Абайдың көптеген шығармаларында, әсіресе, ғақлияларында көшпелі шаруашылық-экономикасын терең білетінін танытып, экономиканың әр түрлі мәселелері төңірегіндегі ойларын ортаға салады. Жалпы ғұлама - Абайдың экономикалық көзқарастарын сөз еткенде, ең негізгі сауалдың жауабын оның қара сөздерінен табамыз.

Ойшыл-ақын патриархалдық-феодалдық қатынастарды, әсіресе, оның негізі болып саналатын, өзі өлке экономикасының артта қалуына басты себепкер деп есептейтін көшпелі