

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

Қолданылған әдебиет

1. Қазақстан Республикасы Президентінің Қазақстан халқына жолдауы «Қазақстан
2. жолы – 2050: Бір мақсат, бір мүдде, бір болашақ», 17 қаңтар 2014 жыл.
3. <http://www.nationalbank.kz/> Қазақстан Республикасының Ұлттық Банкінің ресми сайты. Ақша-несие саясатының бағыттары
4. Интернет ресурсы: <http://www.nationalbank.kz/> Қазақстан Республикасының Ұлттық Банкінің ресми сайты. Инфляцияға шолу

УДК 621.363

ПРОЕКТНЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ В НАЦИОНАЛЬНОЙ КОМПАНИИ

Куандыков Нурсултан Амиралиевич

kuandykov.n06@gmail.com

студент 4 курса специальности «Менеджмент»

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

Научный руководитель – к.э.н., доцент К.А. Кирдасинова

Проект (project) - целенаправленный, заранее проанализированный и спланированный комплекс взаимосвязанных мероприятий по созданию или изменению какого-либо объекта (совокупности объектов) направленный на достижение заранее определенных целей в течение заданного периода времени, при установленном бюджете и определенном качестве [1].

Управление проектами — в соответствии с определением национальным стандартом ANSI PMBoK — область деятельности, в ходе которой определяются и достигаются четкие цели проекта при балансировании между объемом работ, ресурсами (такими как деньги, труд, материалы, энергия, пространство и др.), временем, качеством и рисками. Ключевым фактором успеха проектного управления является наличие четкого заранее определённого плана, минимизации рисков и отклонений от плана, эффективного управления изменениями (в отличие от процессного, функционального управления, управления уровнем услуг).

Продуктами проекта могут быть продукция предприятия или организации (результаты научных и маркетинговых исследований, проектно-конструкторская и технологическая документация на новое изделие, разработанные для заказчика) и решение разных внутренних производственных задач (например, повышение качества продукции и эффективности организации труда, оптимизация финансовых потоков).

Управление проектами является частью системы менеджмента предприятия.

Альтернативные стандарты и школы иногда вкладывают в понятие управления проектами более широкий или более специфический смысл [2].

Республиканское государственное предприятие «Қазақстан теміржолы» было создано постановлением Правительства Республики Казахстан от 31 января 1997 года № 129 «О реорганизации предприятий железных дорог Республики Казахстан» путем слияния республиканских государственных предприятий: Управления Алматинской железной дороги, Управления Целинной железной дороги и Управления Западно-Казахстанской железной дороги. Целью слияния являлись оптимизация структуры управления перевозочным процессом и ликвидация излишних звеньев, финансово-экономическое оздоровление железнодорожной отрасли [3].

Постановлением Правительства Республики Казахстан от 15 марта 2002 года № 310 «О создании закрытого акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан теміржолы» образовано закрытое акционерное общество «Национальная компания «Қазақстан теміржолы» путем слияния Республиканского государственного предприятия «Қазақстан теміржолы» и его дочерних государственных предприятий.

2 апреля 2004 года в соответствии с Законом Республики Казахстан от 13 мая 2003 года «Об акционерных обществах», была произведена перерегистрация ЗАО «НК «КТЖ» в АО «НК «КТЖ».

В настоящее время, АО «НК «КТЖ» имеет холдинговую структуру, основанную на обеспечении функциональной целостности и управляемости железнодорожной отрасли в перевозочном процессе. Единственным акционером АО «НК «КТЖ» является Акционерное общество «Фонд национального благосостояния «Самрук-Казына», который решает задачи совершенствования системы корпоративного управления, повышения прозрачности бюджета, управляет деятельностью АО «НК «КТЖ» через Совет директоров, не вмешиваясь в его оперативную работу.

Кроме того, деятельность АО «НК «КТЖ» контролируется Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, которое согласно Закону Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» от 8 декабря 2001 года № 266-ІІ в качестве уполномоченного органа, осуществляет реализацию государственной политики в области железнодорожного транспорта, координацию, регулирование и контроль деятельности транспортного комплекса в Республике Казахстан.

АО «НК «КТЖ» осуществляет такие виды деятельности, как выполнение функций оператора магистральной железнодорожной сети, перевозка пассажиров и грузов железнодорожным транспортом. Указанная деятельность регулируется соответственно Законами Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» и «О естественных монополиях и регулируемых рынках».

На сегодняшний день железнодорожный транспорт является важнейшей составляющей частью производственной инфраструктуры Республики Казахстан. Географические условия Казахстана (отсутствие прямого выхода к морю, наличия судоходных рек), обширность территории, сырьевая структура производства и размещение производительных сил, неразвитость автотранспортной инфраструктуры делают роль железнодорожного транспорта в экономике чрезвычайно важной.

Железнодорожная отрасль Казахстана является развивающейся сферой экономики, производственный и технический потенциал, которой стабильно увеличивается в последнее время и обеспечивает занятость более 156 тысяч человек.

В число крупных индустриальных проектов, реализуемых КТЖ, входят две транзитные магистрали стратегического значения (Хоргос — Жетыген и Узень — госграница с Туркменистаном) и четыре крупных машиностроительных предприятия (локомотивосборочный завод, завод по сборке электровозов в Астане, завод по производству пассажирских вагонов в Астане и завод по сборке грузовых вагонов в Экибастузе). 3 июля 2012 года в Казахстане началось строительство сразу двух новых магистралей внутригосударственного сообщения[9]: Аркалык — Шубарколь (214 км) и Жезказган — Саксаульская (517 км) — Шалкар — Бейнеу (496 км). Строительство линий было завершено в августе 2014 года[10].

АО «Локомотив құрастыру зауыты» (Локомотивосборочный завод) введён в эксплуатацию в 2009 году в Астане. В 2010 году завод собрал 30 тепловозов пятого поколения Evolution по технологии GeneralElectricTransportation. В 2011 году было собрано еще 80 машин. В перспективе производственная мощность завода должна составить 150 локомотивов в год. Сегодня здесь трудятся 650 человек. Казахстанское содержание по проекту к 2015 году составит 52 %. На новом заводе по сборке локомотивов в ноябре 2011 г. выпущен юбилейный локомотив серии «Evolution» с дорожным номером 100, всего до конца 2011 года с конвейера сошло 109 локомотивов. Производственная мощность завода составляет 100 единиц в год.

ТОО «Казахстанская вагоностроительная компания» (КВК). Проектная мощность завода составит до 3000 полувагонов в год. В 2011 году выпущено 250 первых полувагонов. Казахстанское содержание по проекту составляет 92 %.

Жетыген — Коргас. Протяжённость дороги составляет более 293 км с сопутствующей инфраструктурой: 4 промежуточные станции, 10 разъездов, мосты (в том числе мост через Или длиной 950 м) и перегрузочный комплекс на станции Алтынколь. Ожидается, что по этой железнодорожной ветке ежегодно будет проходить до 13 млн тонн грузов. Ввод первого пускового комплекса линии состоялся 9 декабря 2011 года.

Магистраль Узень — государственная граница с Туркменистаном. Это 146-километровый участок международного проекта Узень — Кызылкая — Берекет — Этрек — Горган, реализуемый Казахстаном, Ираном и Туркменистаном. Данный маршрут позволит сократить путь из центра Евразии до иранских морских портов более чем на 600 км. Планируемый грузооборот линии до 10 млн тонн в год. Казахский участок дороги был открыт 9 декабря 2011 года[12].

Завод по производству современных электровозов в г. Астане «Электровоз құрастыру зауыты». Открытие завода состоялось в декабре 2012 года. Alstom-TMX поставит оборудование для производственной линии, мощность которой составляет 50-80 электровозов в год. В дальнейшем предполагается поэтапная локализация производства комплектующих для электровозов на территории Казахстана. Казахстанское содержание при этом поднимется до 72 %.

В 2010 году между АО «НК «Қазақстан темір жолы» и испанской компанией «ПатентесТальго С.Л.» был заключён договор о создании в Астане совместного предприятия по производству и техническому обслуживанию железнодорожных пассажирских вагонов.

В декабре 2011 года состоялся запуск нового завода по производству современных скоростных пассажирских вагонов «Тальго».

Проектная мощность предприятия – 150 вагонов в год, на начальных этапах производства - от 30 до 140 вагонов в год. Конструкционная скорость вагонов – 200 км/ч, что позволяет использовать их в скоростном движении. Независимая подвеска колес, шарнирное соединение вагонов, адаптированность к климатическим условиям Казахстана обеспечивают комфорт пассажиров в пути и высокий уровень безопасности движения. С выходом на проектную мощность на заводе будет создано 366 новых рабочих мест, уровень локализации достигнет 56%, производительность труда на 1 работника составит порядка 98 тыс. долларов США.

Уровень казахстанского содержания в производстве к 2015 году достигнет 56%.

Новое производство играет ключевую роль в обеспечении реализации Программы развития скоростного пассажирского движения в РК и позволит сократить время следования поездов в пути по всем межобластным направлениям в 2 раза.

С 1 июля 2012 года начал курсировать первый поезд, собранный из вагонов Тальго, произведенных в Астане. Поезд будет возить пассажиров по маршруту Алматы-Петропавловск.

Центр технологий на транспорте в г. Астане. В сентябре 2012 года в Астане был открыт Центр технологий на транспорте — современное учебное заведение для работников производственного профиля и менеджеров железнодорожного транспорта. В среднем, ежегодно более 90 000 работников (56 % всего персонала) проходят обучение, в том числе в странах ближнего и дальнего зарубежья. С вводом в эксплуатацию Центра технологий на транспорте планируется, что процент обучаемых достигнет 66. Центр рассчитан на обучение до 15 000 человек в год. В целом по данной программе, рассчитанной до 2020 года, планируется обучить около 6 000 работников Компании.

Строительство сети ТЛЦ на территории Казахстана — инвестиционный проект, предполагающий создание сети современных транспортно-логистических центров в наиболее перспективных с точки зрения логистического потенциала регионах Казахстана. В настоящее время проект находится на стадии разработки ТЭО, осуществляемой казахстанской компанией ТОО «ЖасампазАлем» с участием международных экспертов.

В феврале 2011 года в Пекине состоялось подписание меморандума о сотрудничестве в области строительства высокоскоростной железной дороги Астана—Алма-Ата между КТЖ

и Министерством железных дорог КНР. Предполагаемая скорость поезда — 350 км/ч. Начало строительства линии запланировано на 2014 год. В настоящее время ведутся работы над ТЭО.

Таким образом, АО «НК «Қазақстан темір жолы» на современном этапе достаточно активно использует инновационные подходы в проектном менеджменте.

Список использованных источников:

1. Основы проектного менеджмента.
2. http://e-biblio.ru/book/bib/06_management/Osnov_proekt_menedgmenta/SG.html
3. Управление проектами. <https://ru.wikipedia.org/wiki/>
4. Данные АО «НК «Қазақстан темір жолы».

ӘОЖ 316.47

АЛДЫМЕН ЭКОНОМИКА - СОДАН КЕЙІН САЯСАТ

Мәжіт Джулия Арманқызы

Dzhulia_96.26@mail.ru

Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Астана қаласы

Қаржы-23 тобы, 2 курс, мамандық «Қаржы»

Ғылыми жетекшісі – Нурбаева А.Т.

"Алдымен экономика - содан кейін саясат", - дейді елбасымыз Н.Ә.Назарбаев. Демек, егер экономика болмаса - саясат ешқашан өмір сүре алмайды, ал елді саясатсыз басқара алмаймыз. Демек экономика дегеніміз - ол халық, яғни тұтынушылар. себебі егер тұтынушылар болмаса экономиканың негізі болып табылатын нарық, айырбас құралы - акша, және де өнім болмас еді. Елдің экономикасы - ол елдің негізі болып табылады[1].

Экономика (гр. *Οικονομία* — үй шаруашылығын жүргізу өнері) — материалдық игіліктерді өндіру, айырбастау, бөлу және тұтыну үрдісі кезінде адамдар арасында пайда болатын өндірістік қатынастар болып табылады. Байырғы кезде өнім үшін айырбас тауары - басқа өнім болса, қазіргі таңда айырбас тауары - акша болып табылады. Акша ол - әр ұлттың валютасының негізінде қалыптасқан өнімді бағалау құралы. Қазіргі таңда экономикамыздың басты өлшем құралы еліміздің ұлттық валютасы - теңге.

Қазіргі таңда бүкіл әлемде дағдарыс жүріп жатыр. Бұл дағдарыс біздің елімізді де айналып өтпеді. 2015-ші жылы бүкіл әлемде басталған дағдарыстың біртіндеп саябырсығаны байқалса да, әлі де болса жалғасу ықтималдығы азайған жоқ. Бұған дәлел ретінде экономикалық дағдарыстың алғышарттарын анықтап көрейік:

- біріншіден, әлемдік экономика АҚШ секілді негізгі тұтынушы нарықтың көрсеткішіне арқа сүйеді. Яғни американ экономикасының жағдайына байланысты өзге елдер өз экономикалық стратегиясын анықтап, соған қарап бой түзеді.

- екінші дүниежүзілік соғыстан кейін құрылған Брейтонвудтық валюталық жүйе американ долларының үстемдігін орнатты. Логика бойынша американ доллары өзінің төлемдік мүмкіндігін қамтамасыз ету үшін алтынға, ал әлемнің өзге мемлекеттерінің валютасы өз төлем мүмкіндігін долларға байланысты айқындады. Бұл жүйе екінші дүниежүзілік соғыстан жапа шеккен мемлекеттердің бюджетін қамтамасыз ету мақсатында жүзеге асырылды. Ол кезде Маршалл жоспары бойынша Еуропа елдерінің экономикасын қалпына келтіру жолындағы көмек тек АҚШ доллары арқылы берілді, яғни әлемдегі АҚШ долларының резервтік валютаға айналуына барлық жағдай жасалды. алайда, АҚШ пен КСРО арасында геостратегиялық бәсекелестікті қамтамасыз етуге деген ынта АҚШ шығындарының өсуіне алып келді. Нәтижесінде долларды алтынмен қамтамасыз ету мүмкіндігі шектеле бастады. АҚШ бұл жағдайда президент Ричард Никсон тұсында долларды алтынмен қамтамасыз етуден бас тартты. Әрине әлемдік экономика тұрғысынан