

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ  
MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

Л.Н.ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ  
L.N. GUMILYOV EURASIAN NATIONAL UNIVERSITY



IX Астана экономикалық форумы аясындағы  
**«ЖАҒАНДАНУ ЖАҒДАЙЫНДА ЖАҢА ИНДУСТРИЯЛАНДЫРУ -  
ҚАЗАҚСТАННЫҢ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ӨСУІНІҢ ДРАЙВЕРІ»**  
жас ғалымдардың халықаралық ғылыми конференциясының  
**ЕҢБЕКТЕР ЖИНАҒЫ**

**II БӨЛІМ**

25 мамыр 2016 жыл

**СБОРНИК ТРУДОВ**

международной научной конференции молодых ученых  
**«НОВАЯ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯ КАК ДРАЙВЕР ЭКОНОМИЧЕСКОГО  
РОСТА В КАЗАХСТАНЕ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ»**  
под эгидой IX Астанинского экономического форума

**ЧАСТЬ II**

25 мая 2016 г.

**PROCEEDINGS**

of the international scientific conference of young scholars  
**«NEW INDUSTRIALIZATION AS A DRIVER OF ECONOMIC  
GROWTH IN KAZAKHSTAN IN TERMS OF GLOBALIZATION»**  
in the framework of the IX<sup>th</sup> Astana Economic Forum

**PART II**

25 may 2016

Астана, Қазақстан  
Astana, Kazakhstan

УДК 338.28(574)(06)  
ББК 65.9(5Қаз)-551я431  
Ж 28

**Редакционная коллегия:**

Декан Экономического факультета д.э.н., профессор Макыш С.Б.,  
Заместитель декана по научной работе, к.э.н., и.о. доцента Бакирбекова А.М.  
Заведующий кафедрой «Экономика» к.э.н., и.о. профессора Рахметулина Ж.Б.  
Заведующий кафедрой «Финансы» д.э.н., и.о. профессора Садвокасова К.Ж.  
Заведующий кафедрой «Туризм» к.э.н., доцент Дуйсембаев А.А.  
Заведующий кафедрой «Учет, аудит и анализ» к.э.н., доцент Алибекова Б.А.  
Заведующий кафедрой «Менеджмент» д.э.н., профессор Толысбаев Б.С.  
Заведующий кафедрой «Экономическая теория и антимонопольное регулирование» к.э.н.,  
доцент Бабланов Т.К., к.э.н., и.о. доцента Ауелбекова А.К.

**Ж28 Жаһандану жағдайында жаңа индустриаландыру – Қазақстанның экономикалық өсуінің драйвері:** Жас ғалымдардың халық. ғыл. конф. еңбектер жинағы. – Астана: Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, 2016.

**Новая индустриализация как драйвер экономического роста в Казахстане в условиях глобализации:** Сб. материалов межд. науч. конф. молодых ученых. – Астана: Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, 2016.

Proceedings of the international scientific conference of young scholars «**New industrialization as a driver of economic growth in Kazakhstan in condition of globalization**» Astana, L.N.Gumilyov Eurasian National University, 2016.

ISBN 978-9965-31-762-0

ISBN 978-9965-31-762-0

Халықаралық ғылыми конференциясының еңбек жинағында жаһандану жағдайындағы жаңа индустриаландыру мен экономикалық өсудің өзекті мәселелері қарастырылған.

В сборнике материалов международной научной конференции рассмотрены актуальные вопросы новой индустриализации и экономического роста в условиях глобализации.

The collection of materials in the international scientific conference considers important issues of the new industrialization and economic growth in globalization.

ISBN 978-9965-31-762-0

УДК 338.28(574)(06)  
ББК 65.9(5Қаз)- 551я431

ISBN 978-9965-31-762-0

секторов деятельности (бизнесам), их каскадирование до уровня руководителей структурных подразделений;

- внедрить единую политику оплаты труда и мотивации;
- использовать гибкую систему премирования с целью наиболее полного учета индивидуального трудового вклада каждого работника;
- установить уровень заработной платы в зависимости от знаний и опыта работника, уровня его ответственности, сложности и объема работ [2].

Так, новые задачи нефтебизнеса, новые формы организации производства, внедрений инноваций в производственную практику, технологии и модели управления актуализировали потребность в приведении квалификационных требований к работникам нефтяных компаний в соответствие с изменяющимися условиями. Появились новые формы «освоения новых производств» – освоение по кластерному методу, организация по выпуску модулей и блоков. Это новые подходы, которые требуют высокой квалификации специалистов, выпуск продукции с высокой добавочной стоимостью, привлечения передовых технологий.

### **Литература:**

1. Issayeva B. Status and perspectives of innovative development of oil and gas companies in the Republic of Kazakhstan //Journal Global Awareness. – Italy, Rome, 2013. - P. 20.
2. «Стратегия инновационного-технологического развития АО НК «КазМунайГаз» на 2014-2018 годы», одобренная решением Правления КМГ (протокол №87 от 26.12.13 г.) и согласованная с Министерством индустрии и новых технологий Республики Казахстан.

## **АЙМАҚТЫҚ ЛОГИСТИКАЛЫҚ ЖҮЙЕЛЕРДІҢ ДАМУЫ**

*Шарипбекова К.Е., Раимбеков Ж.С.*

Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Астана,  
Қазақстан Республикасы

E-mail: kunduz.sharipbekova@gmail.com, zh\_raimbekov@mail.ru

Дүниежүзілік Сауда ұйымына кіргелі Қазақстан Республикасы үшін заманауи логистиканың дамуына үлкен мүмкіндіктер ашылуда. Логистикалық жүйелердің тиімді құрылымдауы кеңеюде және күрделі нысанға айналууда. Атап айтқанда, тек экономикалық аспектілеріне ғана емес, сонымен қатар әлеуметтік, технологиялық және экологиялық мәселелерге де әсер етуде.

Мысал ретінде, аймақтық логистикалық жүйелердің дамуын айтуға болады. Олар аймақтар арасында логистикалық инфрақұрылымды құруға және оны дамытуға ықпал етеді, оның ішінде жабдықтау тізбегінің функциялары шеңберінде қоймалау, тарату, бөлу секілді үдерістері арқылы жергілікті экономикалық жүйелердің интеграцияланған құрылымға көшуді білдіреді [1].

Сонымен қатар, жаһандану жеткізу тізбегінің жүйелерінде коммуникациялық технологияларды қарқынды дамытудың салдарынан қазіргі заманғы қалалық логистикалық орталықтардың қалыптасуына және оның дамуына әсер етеді.

Аймақтық логистикалық жүйелер дегеніміз – әмбебап (көп) өңірлік материалдық ағындардың, ақпараттың қатысуымен жүзеге асатын күрделі стохастикалық жүйелер, әр өңірде әлеуметтік, экономикалық және географиялық факторлардың ерекшеліктерінен құралатын, бірлікпен өнімдер, баға саясаты, логистикалық делдалдар мен басқа да аймақтық сипаттамалары арқылы сұраныс пен ұсынысқа анықтайтын жүйелер. Олар аймақтық көлік коммуникация, көліктік-операциялық компаниялар, сондай-ақ логистикалық делдалдар, инфрақұрылым мен өндірістің және аймақтық тарату жүйелерінің техникалық базасына әсер етеді.

Аймақтық логистиканың мәні аймақаралық қажеттіліктерді үйлестіру мен тиімділеу мақсатында ұлттық экономиканың экономикалық дамуының кеңістіктік проблемаларын шешуге, олардың шешу жолдары мен тетіктерін анықтауға бағытталған аймақ деңгейіндегі материалдық, ақпараттық және сервистік ағындардың қозғалысын жоспарлау, ұйымдастыру және басқару болып табылады [2, 334б.].

Аймақтық тауар жылжыту логистикалық жүйелерінің мақсаты [3]: көліктік-логистикалық қызмет нарығында реттеу, бақылау және талдаудың тиімді жүйесін қалыптастыру; аймақаралық байланыстарды дамыту және бірыңғай экономикалық кеңістікті нығайту; тауар бағасындағы көліктік және логистикалық шығындарды барынша азайту т.б. Қазақстан Республикасында аймақтық ерекшеліктеріне байланысты өз территорияларын 6 макроаймақтарға бөлген, атап айтқанда Оңтүстік өңір (Алматы облысы, Жамбыл, Оңтүстік Қазақстан, Қызылорда облыстары), Солтүстік өңір (Қостанай, Ақмола, Солтүстік Қазақстан облыстары), Батыс өңірі (Ақтөбе, Манғыстау, Атырау, Батыс Қазақстан облыстары), Орталық-Шығыс өңірлер (Қарағанды, Павлодар, Шығыс Қазақстан облыстары) және Астана мен Алматы қалалары [4].

Оңтүстік өңір ауыл шаруашылығына, азық-түлік өндірісіне, мұнай өндіруге, мұнай өнімдерін өңдеуге бағытталған. Солтүстік өңір металлургия, ауыл (дәнді дақылдар, ірі-қара мал) шаруашылығына бағытталған. Батыс Қазақстан аймағы мұнай-газ өндірісі, түсті метал өндірісі және т.б. Орталық-Шығыс Қазақстан аймағы металлургия, көмір өндірісі, электрэнергетика және т.с.с. Астана қаласы әкімшілік, іскер, қаржылық және білім беру секілді қызметтер, ал Алматы қаласы әскер, қаржылық және білім беру қызметтері, сонымен қатар машина құру, фармацевтика секілді өндірістерге бағытталған.

Аймақаралық жалпы аймақтық өнім (ЖАӨ) бөлінісі арқылы Қазақстан Республикасының территориясына байланысты 6 макроаймақтар қай деңгейде дамығанын көруге болады (кесте 1). Төмендегі кестеде көрсетілгендей, пайызбен шаққандағы жалпы аймақтық өнімнің бөлінісі 2010 жылы Батыс өңірі ең жоғары көрсеткішке ие болған (30%), ал ең төменгі деңгей Астана қаласына тиесілі (8,1%). Дегенмен, 2014 жылғы Батыс өңірі ең жоғары деңгейде болғанымен пайыздық көрсеткішпен алғанда 5% төмендеп, 25,7% құрады, басқа өңірлердегі жалпы аймақтық бөлінісінің пайыздық сомасы өзгерген, ең төменгі көрсеткіш Солтүстік өңірге тиесілі (8,3%). Астана қаласы ең соңғы сатыда бір саты жоғарылаған (10,3%) [5].

**Кесте 1**

Жалпы аймақтық өнімнің аймақаралық бөлінісі, % шаққанда

Жылдар Аймақтар	2010	2011	2012	2013	2014
Оңтүстік өңір	16%	16,1%	17,4%	17,4%	16,9%
Солтүстік өңір	8,8%	9,4%	8,8%	8,6%	8,3%
Орталық-Шығыс өңір	19%	20,1%	19,1%	18,4%	17,9%
Батыс өңірі	30%	29,2%	27,3%	25,5%	25,7%
г.Астана	8,1%	7,5%	8,5%	9,9%	10,3%
г.Алматы	18,1%	17,7%	18,9%	20,2%	20,9%
Қазақстан Республикасы бойынша	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Ақпарат көзі: ҚР Статистикалық комитетінің ресми деректері арқылы авторлармен құрастырылған.

Аймақтық экономиканың және жалпы аймақаралық логистикалық жүйенің дамуына әсер ететін факторлардың бірі ретінде тауар айналымы, экспорт пен импорттың деңгейі болып табылады.

Егер 2014 жылғы тауар айналысына, экспорт пен импорттың аймақтар арасындағы үлесін қарайтын болсақ, осы екі көрсеткіш бойынша Алматы қаласы бірінші орынға ие (тауар айналымы – 29,6%, экспорт - 25,8%), ал импорт -31,4% құрап, соңғы орында тұр

(кесте 2). Импорттың үлесі Оңтүстік өңірде ең аз болғанымен (9,1%), тауар айналымы бойынша ең соңғы орынды иелеген (9,1%) [5].

Қазақстандағы аймақтық логистикалық жүйелердің дамуы мемлекеттің көлік жүйесінің дамуымен тікелей байланысты. Ол дегеніміз, көлік жүйесі эконокамилық-тиімді және тұтынушыларға бағытталған логистикалық жүйесінің ең негізгі элементі болып табылады. Сондай-ақ жаһандану тасымалдау желілеріне интеграцияланған және аймақтық логистикалық жүйесінің жетілдіруіне әсер етеді. Логистикалық және көліктік жүйелер логистиканың бір бөлігі ретінде тауарлармен (қызметтермен) үйлесімді болуы тиіс, себебі тұтынушылар тауарлар (қызметтер) мен тарату жүйесі арасында айырмашылықты сезбейді.

## Кесте 2

Өңірлер бойынша Қазақстан Республикасының өзара сауда айналымының негізгі көрсеткіштері 2014 жылғы қаңтар-желтоқсан айлары аралығында, % шаққанда

Аймақтар	Тауар айналымы		Экспорт		Импорт	
	мың АҚШ доллары	%	мың АҚШ доллары	%	мың АҚШ доллары	%
<b>Республика Казахстан</b>	<b>22 095 595,9</b>	<b>100,0</b>	<b>7 155 107,5</b>	<b>100,0</b>	<b>14 940 488,4</b>	<b>100,0</b>
Оңтүстік өңір	1 998 228,0	9,1	664 219,8	9,1	1 334 008,2	9,1
Солтүстік өңір	2 667 926,8	12,1	1 121 441,7	12,1	1 546 485,1	12,1
Орталық-Шығыс өңір	5 669 048,7	25,6	2 389 060,8	25,6	3 279 987,9	25,6
Батыс өңірі	2 636 704,6	11,9	586 613,0	8,1	2 050 091,6	13,7
г. Астана	2 582 255,9	11,7	557 658,1	7,8	2 024 597,8	13,5
г. Алматы	6 541 431,9	29,6	1 836 114,1	25,8	4 705 317,8	31,4
Ақпарат көзі: ҚР Статистикалық комитетінің ресми деректері.						

Сол үшін аймақтық логистикалық жүйелер тасымалдау жүйесіне және жүк айналымына көп мән береді. Сондықтан, аймақтық логистикалық жүйелердегі орталықтар көлік ағындарының консолидациясына және оның әрі қарай экономикалық тиімділігін жоғарылатуына атсалысады. Тасымалданғын жүктер мен жүк айналымының үлесін аймақтар арасында қарастыратын болсақ, онда 2014 жылы Орталық-Шығыс өңірі жүк тасымалы бойынша ең үлкен көрсеткішке ие болғанымен (41,45%), жүк айналысынан Батыс өңірі (27,89%) мен Оңтүстік өңірден (25,56%) кем және тек 23,22% құраған (кесте3).

## Кесте 3

2010-2014 жж. аймақтық бөлінісінде барлық көлік түрлерімен тасымалданған жүктер мен көлік түрлерінің жүк айналымы % шаққанда

Аймақтар	Тасымалданған жүк, багаж, жүк-багажы, %		Жүк айналымы, %	
	2010 жыл	2014 жыл	2010 жыл	2014 жыл
Оңтүстік өңір	12,97	16,69	5,21	25,56
Солтүстік өңір	14,65	14,64	2,90	11,90
Орталық-Шығыс өңір	34,84	41,45	8,65	23,22
Батыс өңірі	13,58	16,52	12,73	27,89
г. Астана	2,73	4,48	0,92	5,62
г. Алматы	5,84	6,23	2,98	5,80
Облыстар бойынша бөлінбеген көлем	15,39	-	66,61	-
Ақпарат көзі: ҚР Статистикалық комитетінің ресми деректері арқылы авторлармен құрастырылған.				

Жалпы республика бойынша көлік нысандарының да үлесі логистикалық жүйелерде орасан зор мәнге ие. Аймақаралық бөліністе көлік нысандары бойынша тасымалданған жүктер мен жүк айналымының пайыздық қойылымын бойынша көрсеткіштерді қарайтын болсақ, 2015 жылы жүк тасымалы бойынша Орталық-Шығыс өңір авто (44,2%), ішкі сулар (97,2%) және темір жол көлігі (26,9%) бойынша, ал әуе көлігі бойынша - Алматы қаласы (92,4%), құбыр көлік нысаны бойынша Батыс өңірі (60,9%) бірінші орында. Ал жүк айналымы бойынша Орталық-Шығыс өңір авто (26,7%), ішкі сулар (70,3%) және темір жол көлігі (26,9%), әуе көлігі бойынша - Алматы қаласы (95,1%), құбыр көлік нысаны бойынша Батыс өңірі (44,4%) бірінші орынды алған (кесте 4).

**Кесте 4**

Аймақтық бөлінісінде 2015 жылға көлік нысандарының жұмысының негізгі көрсеткіштері, % шаққанда

Аймақтар	Тасымалданған жүк, %					Жүк айналымы, %				
	Авто және электр көлігі	Темір жол	Құбыр көлігі	Ішкі су көлігі	Әуе көлігі	Авто және электр көлігі	Темір жол	Құбыр көлігі	Ішкі су көлігі	Әуе көлігі
Оңтүстік өңір	16,4	22,1	20,2	-	6,4	20,9	22,1	39,2	-	4,2
Солтүстік өңір	14,6	18,6	5,7	-	-	12,0	18,6	0,5	-	-
Орталық-Шығыс өңір	44,2	26,9	10,6	97,2	-	26,7	26,9	13,0	70,3	-
Батыс өңірі	12,9	22,0	60,9	2,8	0,8	22,1	22,0	44,4	29,7	0,4
Астана қ.	4,5	7,1	2,2	-	0,5	5,1	7,1	2,4	-	0,2
Алматы қ.	7,3	3,3	0,5	-	92,4	13,3	3,3	0,5	-	95,1

Ақпарат көзі: ҚР Статистикалық комитетінің ресми деректері арқылы авторлармен құрастырылған.

Аймақтық логистикалық жүйелердің дамуына сол аймақтардағы тиімді және нәтижеге бағытталған өнеркәсіп пен кәсіпорындардың жұмыс істеу деңгейі де әсер етеді. Аймақтардағы логистикалық орталықтарды, инфрақұрылымдарды құрып, оларды жетілдіруге үлкен үлес қосады. Мұндай әсердің себептерінің бірі болып жаһандану табылады. Ол компанияларға ықтималды жабдықтаушы желілерін, соңғы тұтынушылар санын, тауардың сапасын, тасымалдау тетіктерін күшеюіне алып келеді. Дегенмен, жаһандану компанияға да көп талаптар қояды, мысалы қазіргі таңда өнімнің қай жерде өндірілгеніне тәуелсіз, компаниялар өнімді жоғары сапада ең минималды шығындармен өндіруге мәжбүрлі. Осы деңгейге жету үшін аймақтық логистикалық жүйелердің дамуы жоғары рөл атқарады. Ол үшін аймақтық бәсекелестікті сол аймақтардағы логистикалық орталықтар мен инфрақұрылымдарды құру және әрі қарай жетілдіру арқылы көтеру қажеттігі болып табылады.

Қазақстандағы аймақтық логистикалық жүйелердің жай даму себептеріне инфрақұрылымның үкімет заңдарының дамымауы, аймақтық протекционистік саясат және тарату арналары толымсыздығы немесе бытыраңқы сипатқа ие болғандығы және т.б. жатады. Сондай-ақ материалды-техникалық базаның жеткіліксіздігі және жергілікті протекционистік саясат тиімді логистикалық жүйелердің дамуына кедергі келтіреді. Логистикалық салалардағы компаниялар тасымалдау, бөлу және қоймалау секілді ғана дәстүрлі

қызметтерін ұсынады. Компаниялардың аз ғана саны логистикалық жүйені жобалау және ақпараттық басқару сияқты «жоғары деңгейдегі» қызметін ұсына алады. Осыған себеп аймақтық логистикалық жүйелердің тек шикізат өндірісіне бағытталғандығы, сонымен қатар логистика саласында мамандардың жетіспеушілігі де болып табылады.

Елдің экономикасы дамыған сайын, оның дамуына логистика үлкен үлес қосады, яғни логистикалық шығындар төмендеген сайын, өнімді өткізу арзанырақ болады, жаңа нарықтарға өту оңайлайды, бәсекелестік жоғарырақ дамыған, инфрақұрылым жақсырақ, халықтың тұрмыс деңгейі өседі және т.с.с.

Аймақтық логистикалық жүйелердің дамуы келесі механизмдер арқылы экономикалық өсуге ықпал етеді:

-аймақтық логистикалық жүйелерге инвестициялар тауарлар мен қызметтерге сұранысты арттыруға мүмкіндік жасайды;

- аймақтық логистикалық жүйелердің дамуы жолдағы уақытты азайтады, сонымен қатар уақыт пен шығындардың үнемделуінен жолаушылар мен жүк тасымалдаудың пайдасы көбейеді;

-уақыттың үнемделуі жергілікті өндірушілерді жаңа нарықтарға шығуын ынталандырады, жергілікті өндірісті өсіреді;

-инфрақұрылым жақсарған сайын, тікелей инвестициялар көлемін арттырады және ол елдің экономикалық өсудің маңызды қозғалтқышы болып табылады

-аймақтық логистикалық жүйелердің географиялық, экономикалық сипатынан ерекшеліктерін логистикалық жүйелер арқылы үйлесімін тауып, біріктіріп, олардың оптималды түрде дамуына ықпал жасайды.

#### **Әдебиеттер:**

1. Newton de Castro //Freight Transportation and Logistics in Brazil: an Overview - May 2001. – 14 p.
2. Раимбеков Ж.С., Сыздықбаева Б.У. Логистика негіздері. Оқулық –Астана: Мастер ПО. -2015.- 355 б
3. Раимбеков Ж.С. Тенденции и концепции развития логистической системы товародвижения в Казахстане //Вестник КарГУ им.Букетова №1, 2007.с.62-67.
4. Анализ потенциальных возможностей для экспорта казахстанской обработанной продукции в разрезе регионов //KAZNEX INVEST ресми сайты/www.kaznexinvest.kz/napr/export/library/analiz/Analiz\_regionov\_2015
5. ҚР Статистикалық комитетінің ресми сайты <http://www.stat.gov.kz/faces/>.

### **МИРОВОЙ ОПЫТ СОЗДАНИЯ ДИВЕРСИФИЦИРОВАННЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СИСТЕМ**

***Байкин А.К., Шалболова У.Ж.***

Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева,

г. Астана, Республика Казахстан

E-mail: [aidar\\_baikin@mail.ru](mailto:aidar_baikin@mail.ru), [urpash\\_sh@mail.ru](mailto:urpash_sh@mail.ru)

Экономическое развитие любого государства проходит множество различных этапов в своем историческом становлении, прежде чем достигает определенного признания в мировом сообществе. Как правило, каждой экономической ступени присущи разнообразное сочетание специализации и диверсификации как асимметричные формы организации производства. В середине 50-х годов прошлого века развитые страны впервые признали снижение внутренних источников роста эффективности производства, что стало началом развития диверсификации.