



Студенттер мен жас ғалымдардың
«ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ БІЛІМ - 2018»
XIII Халықаралық ғылыми конференциясы

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ

XIII Международная научная конференция
студентов и молодых ученых
«НАУКА И ОБРАЗОВАНИЕ - 2018»

The XIII International Scientific Conference
for Students and Young Scientists
«SCIENCE AND EDUCATION - 2018»



12th April 2018, Astana

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

**Студенттер мен жас ғалымдардың
«Ғылым және білім - 2018»
атты XIII Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
XIII Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«Наука и образование - 2018»**

**PROCEEDINGS
of the XIII International Scientific Conference
for students and young scholars
«Science and education - 2018»**

2018 жыл 12 сәуір

Астана

УДК 378

ББК 74.58

Ғ 96

Ғ 96

«Ғылым және білім – 2018» атты студенттер мен жас ғалымдардың XIII Халықаралық ғылыми конференциясы = XIII Международная научная конференция студентов и молодых ученых «Наука и образование - 2018» = The XIII International Scientific Conference for students and young scholars «Science and education - 2018». – Астана: <http://www.enu.kz/ru/nauka/nauka-i-obrazovanie/>, 2018. – 7513 стр. (қазақша, орысша, ағылшынша).

ISBN 978-9965-31-997-6

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.

УДК 378

ББК 74.58

ISBN 978-9965-31-997-6

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2018

поставок. Так, например, по ферросплавам и серебру после падения экспорта по итогам 2016 года поставки увеличились на 3% и 21% соответственно.

Согласно прогнозам МВФ ускорение роста в 2017 году (3,5 процента) и в течение остальной части прогнозного периода в решающей мере зависит от повышения темпов роста в странах с формирующимся рынком и развивающихся странах, поскольку ожидается, что в странах с развитой экономикой рост будет оставаться невысоким, в соответствии со снижением потенциального роста.

Список использованных источников

1. <http://export.gov.kz/>
2. <http://invest.gov.kz/>
3. <http://kgd.gov.kz/>

УДК: 656.078

ОЦЕНКА ТРАНЗИТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ КАЗАХСТАНА В РАЗВИТИИ ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОПОТОКОВ

Тулювгалиев Рақым Ерсұнович

wert140595@gmail.com

Магистрант 2 курса экономики Евразийского Национального университета
им.Л.Н. Гумилева, Астана, Казахстан.

Научный руководитель – Раимбеков Ж.С.

В Послании Главы государства народу Казахстана «Стратегия «Казахстан - 2050»: новый политический курс состоявшегося государства» поставлена задача увеличить вдвое транзитные перевозки через Казахстан к 2020 г. и в 10 раз - к 2050 г. «Важно сосредоточить внимание на выходе за пределы страны для создания производственных транспортно-логистических объектов», - подчеркнул Нурсултан Назарбаев [1].

На практическое воплощение этих ключевых задач и нацелена Государственная программа по развитию транспортной инфраструктуры до 2020 г. Казахстан, находясь на стыке международных коридоров, имеет все предпосылки стать основным логистическим звеном, соединяющим Европу и Азию. Базой для формирования мультимодального логистического оператора транснационального масштаба с полным сектором активов и компетенций определено АО «НК КТЖ». В состав мультимодальной компании войдут морской порт Актау, СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота», аэропорты, терминальная сеть Казахстана. В Республике Казахстан проводится системная работа по улучшению качества транспортных услуг. Это прежде всего сокращение транспортного времени, снижение затрат на перевозки, оптимизация тарифов, сохранность грузов и, что немаловажно, подготовка качественного кадрового потенциала, который призван обеспечить нормальное функционирование всей логистической системы.

Около 70 % всех транспортных перевозок в республике осуществляется по железной дороге. В связи с этим Президент Республики Казахстан Нурсултан Назарбаев поставил задачу по созданию транспортного логистического кластера. В настоящее время в доверительное управление национальной компании АО «Қазақстан Темір Жолы» передан морской порт Актау, решается вопрос о передаче компании ряда крупных терминалов в аэропортах и автомобильных терминальных комплексах. В настоящее время рынок логистических услуг Республики Казахстан молод [2].

В современных условиях логистике отводится ключевая роль для индустриального развития страны, так как все грузоперевозки в Казахстане и доставляемые товары из Казахстана зависят от правильных логистических схем. Особенно важен тот факт, что неотъемлемым компонентом успешного экономического развития является реализация на

практике внутреннего компонента - Логистической карты Казахстана. Этот инструмент планирования всей транспортно-логистической системы дает возможность на долгосрочной основе многим промышленным предприятиям делать прогнозы доходов и расходов, реализовывать долгосрочную маркетинговую политику, финансово стабильно учитывать все положительные факторы. Его структура должна подходить как для бизнеса в целом, так и для отдельных компаний и госструктур.

Важным внешним инструментом должна стать реализация проекта «Казахстан - Новый Шелковый путь», нацеленного на казахстанской транзит. Казахстан здесь будет иметь сразу несколько преимуществ, главные из которых: сроки доставки, замораживание финансов и времени; маршрут, который в основном пройдет по территории Китая, а также строительство зеленого коридора - Торгово-транспортного хаба и немаловажный фактор - исторический маршрут Шелкового пути [3].

Можно с уверенностью отметить, что транзитный потенциал нужно рассматривать как точку экономического роста страны. С этой целью необходимо обеспечить повышение привлекательности и создание самой современной эффективной транспортно-логистической системы в СНГ, совершенствование транспортно-логистических операций на любом виде транспорта с учетом предоставления широкого спектра услуг, предложение конкурентоспособных тарифов, дальнейшее совершенствование коридоров для транзитных грузопотоков на постоянной, линейной, основе, где будут четко определены сроки прохождения, стоимость и систематичность использования данных коридоров, организация и разработка оптимальных условий и инфраструктуры для входящих и выходящих грузопотоков, с последующим локальным распределением до конечных пунктов назначения.

Следует отметить, что это еще далеко не полный список задач, которые нужно выполнить, чтобы максимально использовать транзитный потенциал Казахстана. Если это будет сделано, то Казахстан значительно выиграет от вклада транспортной логистики в экономическое развитие.

В последние годы в развитии мировой экономики проявились тенденции, которые дают возможность прогнозировать возможный рост роли транспортной системы РК в освоении мировых грузопотоков. В частности, отмечаются следующие тенденции:

- Укрепление позиций Азиатско-Тихоокеанского региона в мировой экономике и торговле;

- Слияние транснациональных корпораций;
- Расширение мирового рынка контейнерных перевозок;
- Нарастание проблем с пропускной способностью на морских портах. Прогнозные оценки развития мировой экономики говорят о том, что основные финансовые и товарные потоки будут сосредоточены в треугольнике США – Европа - Юго-Восточная Азия и Китай.

При анализе евразийских товаропотоков в направлении Азия–Европа, для определения нагрузки на сухопутные транспортные системы в евразийском сообщении, необходимо учитывать три главных грузообразующих центра: КНР и Южную Корею в качестве основных партнёров европейских стран на Дальнем Востоке, использующих и способных увеличить транзитные перевозки, а также Индию, грузы из которой в потенциале способны частично выходить на Европу через маршруты Север-Юг.

Эффективность использования транзитного потенциала определяется способностью государства в полной мере реализовать имеющиеся возможности. Стратегическая инициатива создания «экономического пояса Шёлкового пути», выдвинутая Председателем КНР Си Цзиньпином в ходе его государственного визита в Казахстан в сентябре 2013 года в целом созвучна с выдвинутой инициативой Президента РК Н. Назарбаева «Казахстан - Новый шёлковый путь».

В рамках экономического пояса Шелкового пути Казахстан может участвовать по направлениям:

- Северный коридор Трансазиатской магистрали: Китай – Казахстан – Россия, Беларусь, Польша, Германия/страны Западной Европы (на участке Достык – Астана – Петропавловск).

- Южный коридор: Юго-Восточная Европа - Китай и Юго-Восточная Азия через Турцию, Иран, страны Центральной Азии и Казахстан (на участке Достык/Хоргос - Алматы - Шу - Арысь - Сарыагаш);

- ТРАСЕКА: Восточная Европа - Центральная Азия через Черное море, Кавказ и Каспийское море (на участке Достык/Хоргос - Алматы - Актау);

- Север-Юг: выход на страны Персидского залива через Иран: морской порт Актау – Энзели – Бендер Аббас.

- коридор «Западная Европа – Западный Китай» (на участке Хоргос – Алматы – Шымент – Кызыл-Орда – Актобе).

Коридоры позволяют значительно сократить расстояние в сообщении Восток-Запад и сроки доставки грузов[4].

Маршрут, известный как северный коридор Трансазиатской магистрали, начинается в Южно-Китайском порту Ляньюньган и через железнодорожные сети КНР, Казахстана, России и других стран СНГ уходит в Европу. Общая протяженность маршрута – 11,6 тыс. км – вдвое короче морского пути. Через китайскую транспортную сеть существует прямой выход на всю группу «азиатских тигров» – Японию, Корею, Тайвань, Сингапур и на весь регион Южной Азии. На сегодняшний день согласовывается транзитная тарифная ставка между всеми странами-участниками трансконтинентального железнодорожного пути от китайских портов до белорусского Бреста, которая формируется на уровне 14 центов за 1 т/километр для 2-фунтовых контейнеров.

Кроме этого сквозного маршрута, Казахстан также предоставляет транзитным перевозчикам сквозные маршруты по направлениям «север – юг», а также ТРАСЕКА через транспортные сети сопредельных стран Центральной Азии и Закавказья. Маршрут от южно-китайских портов до порта Роттердам в Нидерландах проходит через Казахстан, Каспий, Азербайджан, Грузию в черноморские порты Европы. Он сокращает путь груза по сравнению с транссибирской железной дорогой на 2,5 тыс. км. Путь из восточных портов Китая с использованием портов Бандар-Аббас - Бандар-Анзали - Актау в рамках коридора Север-Юг может являться одним из привлекательных маршрутов транспортировки грузов[5].

Также значительным преимуществом является практически завершённый проект волоконно-оптической сети связи - Транс-Азиатско-Европейской информационной супермагистрали, которая используется для передачи информации с высокой скоростью по кратчайшему расстоянию и параллельно с железнодорожными и автомобильными маршрутами. Кроме того, данная магистраль предоставляет возможность передачи данных о следовании грузов, что является немаловажным фактом, говорящим в пользу выбора именно казахстанского участка трансазиатского направления транспортировки грузов.

Несмотря на то, что Россия и Китай находятся в непосредственной географической близости от Казахстана, ЕС – его ведущий торговый партнёр, открывающий доступ к 500 миллионам потребителей. Следует отметить, что товарооборот между Казахстаном и Евросоюзом раскрывает потенциал развития транспортно-логистического комплекса Казахстана в контексте формирования Евразийского трансконтинентального моста[6].

Примером влияния ЕС на развитие транспортно-логистического комплекса Казахстана является реализация межгосударственной программы ТРАСЕКА (международный транспортный коридор Европа - Кавказ - Азия), направленная на поддержку политического и экономического развития Черноморского региона, Кавказа и Центральной Азии посредством улучшения системы международных перевозок. Основной целью проекта является развитие и улучшение торговли в регионе, а также интеграция международного транспортного коридора «ТРАСЕКА» в Трансевропейские транспортные сети.

В целом актуальность развития транспортного транзитного потенциала страны на современном этапе продиктована необходимостью реализации национальных интересов республики и дальнейшего наращивания собственных политических и экономических преимуществ. Поэтому сегодня Республика Казахстан находится в процессе активного

выстраивания своей транзитной политики, совершенствования ее направлений и формирования новых векторов.

Грамотно используя свое положение, Казахстан сможет не только получать доход за счет транзита, но и развивать регионы на основе их вовлечения в товарообмен, создания на местах производства тех товаров, которые имеют спрос на внешних рынках.

Таким образом, в настоящее время объективно возникает необходимость усовершенствовать комплекс практических мероприятий, нацеленных на развитие транспортного транзитного потенциала РК. Этот комплекс мер должен интегрировать экономическую, технологическую, промышленную, транспортную, информационную и международную политику Казахстана.

Список использованных источников:

1. Назарбаев Н. А. Программа «Стратегия «Казахстан — 2050»: новый политический курс состоявшегося государства.
2. Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года. Астана, 2013.
3. Транспортная система Казахстана // www.kazportal.kz/transportnaya-sistema-kazahstana 18.08.2016.
4. Маркетинговые исследования рынка логистики в Казахстане. Обзор макроэкономической ситуации в Казахстане. // www.marketingcenter.kz/2016/03-04-kazakhstan 04.03.2016.
5. Логистический рынок Казахстана. Проблемы и преимущества. 25 Март, 2015. Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2015. – № 5 (часть 2) – С. 311-312.
6. Хасенова А.Б. Интеграция Казахстана в мировую транспортную систему // Международная научно-практическая конференция «Современная экономика и образование: проблемы, возможности и перспективы развития». – 2016 г. – Том 1. – С. 270-273.

УДК 331

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИИ В АНАЛИЗЕ ФУНКЦИИ ИЗДЕРЖЕК

Чернецкая Анастасия

khafizovna_66@mail.ru

студентка направления подготовки «Экономика» Алматинского филиала Санкт-Петербургского гуманитарного университета профсоюзов, Алматы, Казахстан
Научный руководитель – Л.Х.Жунусова

Характерной чертой современной экономики является более широкое использование информационных технологий для управления экономическими процессами. Применение информационных технологий актуально как на уровне деятельности фирмы в условиях рынка, так и на макроэкономическом уровне планирования и анализа аспектов экономической деятельности региона и страны [1].

Суммарные издержки, которые не меняются по мере увеличения производства в краткосрочном периоде, называются суммарными постоянными издержками (total fixed cost – TFC).

Суммарные издержки, которые изменяют свою величину с ростом или уменьшением выпуска продукции, составляют переменные издержки (total variable cost – TVC). Следовательно, для любого объема производства x суммарные издержки складываются из суммарных постоянных и суммарных переменных издержек: