



ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ТҰҢҒЫШ ПРЕЗИДЕНТІ - ЕЛБАСЫНЫҢ ҚОРЫ

«ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ БІЛІМ – 2017»

студенттер мен жас ғалымдардың
XII Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ

XII Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«НАУКА И ОБРАЗОВАНИЕ – 2017»

PROCEEDINGS

of the XII International Scientific Conference
for students and young scholars
«SCIENCE AND EDUCATION - 2017»



14th April 2017, Astana



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

**«Ғылым және білім - 2017»
студенттер мен жас ғалымдардың
XII Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
XII Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«Наука и образование - 2017»**

**PROCEEDINGS
of the XII International Scientific Conference
for students and young scholars
«Science and education - 2017»**

2017 жыл 14 сәуір

Астана

УДК 378

ББК 74.58

Ғ 96

Ғ 96

«Ғылым және білім – 2017» студенттер мен жас ғалымдардың XII Халықаралық ғылыми конференциясы = The XII International Scientific Conference for students and young scholars «Science and education - 2017» = XII Международная научная конференция студентов и молодых ученых «Наука и образование - 2017». – Астана: <http://www.enu.kz/ru/nauka/nauka-i-obrazovanie/>, 2017. – 7466 стр. (қазақша, орысша, ағылшынша).

ISBN 978-9965-31-827-6

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 978-9965-31-827-6

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2017

В современных рыночных условиях конкуренция постепенно сглаживает различия в ценах, ассортименте и качестве товаров и услуг. Все чаще выбор клиента зависит от качества сервиса в той или иной компании. И от того, насколько компания способна учесть индивидуальные потребности своих клиентов, насколько эффективно она способна выстроить долгосрочные отношения с ними, сформировать команду обученного и лояльного персонала, во многом зависит коммерческий результат ее деятельности.

Следует отметить, что оценка персонала практична не только для работодателя, но и самим сотрудникам данная проверка предоставляет шанс и право увеличить уровень оплаты труда и пройти по карьерной лестнице дальше. Работодателю же данная процедура предоставляет возможность оценить продуктивность деятельности работников и улучшить рабочий процесс, организуя персоналу в дополнение, вспомогательные стимулы для повышения квалификации.

В заключении данной статьи можно сделать следующие выводы:

1. Стандартизация обслуживания клиентов в ресторане является инструментом создания конкурентных преимуществ предприятия;
2. Сегодня качественное обслуживание является одной из основных причин, по которой клиенты выбирают то или иное заведение;
3. Разработка стандартов обслуживания различается в зависимости от формата и концепции заведения ресторанного бизнеса;
4. В современных рыночных условиях конкуренция постепенно сглаживает различия в ценах, ассортименте и качестве товаров и услуг. Все чаще выбор клиента зависит от качества сервиса в той или иной компании.

Список использованных источников

1. https://forbes.kz/finances/markets/v_kazahstanskih_restoranah_-_znachitelnyiy_ottok_posetiteley
2. John Buswell, Christine Williams, Keith Donne, Carley Sutton // Service Quality in Leisure, Events, Tourism and Sport, 2nd Edition
3. Татьяна Николаева. «Эксперт Казахстан», от 9 июля 2008.
4. Александра Цай. Журнал «Эксперт Казахстан», от 13 марта 2009

УДК 656.022

ЛОГИСТИКА КАЗАХСТАНА: ПУТИ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ И ЕЕ ВЛИЯНИЕ НА УРОВЕНЬ ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ

Айдекешева Кундыз Жубанышевна

a.kundyz@gmail.com

Студент Евразийского национального университета им. Л.Н. Гумилева,
Астана, Казахстан

Научный руководитель – Б.У. Байхожаева

Процесс глобализации экономической активности в мире постепенно достигает стадии, на которой считается необходимым создание единого экономического пространства и единой экономической среды.

Экономике Казахстана необходимо найти новые пути повышения ее конкурентоспособности. Одним из таких способов является создание общенациональной системы логистики на макроуровне. Взаимосвязь между ростом конкурентоспособности экономики и развития логистических систем очевидна. Это соотношение иллюстрирует тот факт, что страны-участницы в рейтинге «Индекс эффективности логистики» и «Индекс глобальной конкурентоспособности» занимают схожие позиции. Казахстан получает оценку 2,33 из 5 (121 место) с точки зрения «таможенных процедур» в рейтинге Всемирного банка. Это относительно низкая оценка отражает объективные трудности, с которыми сталкиваются

почти в каждой компании, в казахстанских таможнях: процедуры неэффективны, непрозрачны и являются источником бизнеса с высокой степенью риска. Отсутствие электронного документа, когда трансграничная перевозка грузов создает барьеры для экспорта, импорта и транзита. Основной задачей в области тарифного регулирования является гармонизация железнодорожных тарифов. Экспорт / импорт и транзитные грузы идут через территорию нескольких стран, соответственно, тарифная политика одного из участников транспортного коридора может сделать невыгодной весь коридор. В целях повышения конкурентоспособности экономики в дальнейшем необходимо повысить эффективность логистической системы. В связи с этим, исследование логистической системы Казахстана, ее сильных сторон и перспектив очевидно и актуально.

Суверенный Казахстан является унитарным государством, которое составляет около 2% поверхности земного шара. По международным стандартам, экономика республики имеет средний размер. Разница между казахстанскими и мировыми индексами зависит отчасти от длины территории Казахстана, но главным образом - от низкой эффективности его транспортной и логистической системы.

Существуют положительные аспекты, которые страна получит в результате решения логистических проблем:

1) Если Казахстан сократит транспортные расходы, это позволит высвободить дополнительный капитал.

2) Качественное развитие транспортно-логистических систем не только оптимизирует затраты, но также поможет уменьшить оборотный капитал компаний.

Долгое время местные компании не отражали эффективность логистики. С точки зрения макроэкономического восстановления и повышения цен на промышленные товары, грузоотправители сосредоточены исключительно на развитии бизнеса. Соответственно, их логистические услуги должны были решить проблему доставки - обеспечить производство вовремя и в полном объеме. Стремясь снизить риски, крупные компании транспортные и логистические проблемы решают с помощью своего собственного отдела логистики и создания собственной базы активов (например, сталь, нефть и нефтехимические компании). Тем не менее, экономический бум сменился на застой, и оптимизация затрат, в том числе транспорта и логистики стала одним из приоритетных направлений деятельности казахстанских компаний. Можно отметить, что в настоящее время грузоотправители формируют запрос для повышения эффективности транспортно-логистической системы. Внутренние отечественные производители испытывают все большее давление со стороны как местных конкурентов, так и международных брендов. Скорость и надежность доставки продукции являются важным конкурентным преимуществом для них - элемент бизнес-модели, часть бренда, стабильное положение на рынке.

Существует несколько ключевых препятствий на пути развития рынка транспортно-логистических услуг:

а) низкое качество основных транспортных услуг;

б) слабое развитие транспортной инфраструктуры, в том числе отсутствие инвестиций;

в) отсутствие качественной и эффективной логистической инфраструктуры, особенно терминалов и складских помещений;

г) таможенные, тарифные и нормативные барьеры на границах;

д) недостаточная компетентность и отсутствие масштабов бизнеса логистических компаний.

По низкому качеству основных транспортных услуг, казахстанские железные дороги испытывают трудности: скорость движения по нему существенно снизилась, а также предсказуемость сроков поставки. Глобальная тенденция в отрасли авиаперевозок проявляется в использовании пассажирских самолетов, которые перевозят грузы в грузовых отсеках. Однако пассажирские авиакомпании в Казахстане уделяют недостаточное внимание грузам. Они не планируют использование производственных мощностей, в результате чего

грузоотправители не могут планировать их транспортировку. В результате, товары отправляют другими видами транспорта, особенно в сегменте автомобильных перевозок.

На данный момент мультимодальные транспортно-логистические терминалы (центры) не эффективно работают в Казахстане, что серьезно ограничивает развитие логистики. Эти терминалы широко распространены в Европе и Америке - они позволяют серьезно оптимизировать цепочки поставок и сокращение времени обработки грузов и их перевозки. Мультимодальные системы сочетают в себе функции транзитного пункта оборудованного для эффективной передачи грузов между различными видами транспорта и хранения. Из-за емкости запоминающего устройства, можно «держат» товары до удобного времени транспортировки, и перевязки группы товаров. Все это в совокупности значительно повышает эффективность транспортировки и означает использование, в частности, транспортных средств.

Одним из современных транспортно-логистических центров Казахстана является ТЛЦ «Астана». Основным направлением деятельности ТЛЦ является предоставление складских и сопутствующих услуг для обслуживания международного и республиканского грузопотока (автомобильного и железнодорожного), а также городского и регионального распределения товаров. Основными преимуществами данного транспортно-логистического центра являются:

- 1) Удобное месторасположение. Участок земли площадью 51 га находится недалеко от нового Национального железнодорожного вокзала
- 2) Возможность доставки всех товаров по автомобильным магистралям и железной дороге
- 3) Отдаленность объекта от густонаселенного места, что позволит обеспечить круглосуточную работу складов.

На территории ТЛЦ расположены 3 объекта:

- Сухой (общетемпературный) склад (Зона СВХ, мезонин, зона стеллажного хранения (высотного - стеллажное и ячеечное хранение), камеры с температурным режимом хранения, зона приемки и отгрузки)
- Климатический склад
- Контейнерный терминал

Проведенный финансово-экономический анализ деятельности ТЛЦ г.Астана показал, что все важнейшие показатели финансовой устойчивости в основном укладываются в зарубежные и отечественные нормативы, имеют тенденцию к дальнейшему увеличению и характеризуют предприятие как финансово устойчивое и перспективное. Однако анализ системы управления качеством показал довольно существенные нарушения: отсутствие четкой документированности процедур, снижение качества продукции, наличие большого количества брака и рекламаций. Выявленные причины могут существенно снизить конкурентоспособность предприятия и нарушить финансовое равновесие предприятия.

Для устранения всех выявленных проблем рекомендуется разработать и внедрить систему менеджмента качества продукции предприятия. Внедрение эффективной системы качества должно способствовать снижению брака хранимой продукции при одновременном росте его качества. Достижение этой цели должно сопровождаться удовлетворением запросов и ожиданий потребителя, соблюдением интересов организации.

Для того, чтобы понять насколько сильно существующая деятельность в организации отличается от требований стандарта ISO 9001:2008 необходимо провести анализ текущей ситуации. Сбор исходных данных проводится, в основном, двумя методами - анкетированием и проведением интервью. Наиболее эффективно использовать оба метода, сначала провести анкетирование, а после этого уточнить необходимую информацию в ходе бесед с сотрудниками.

Результатом анализа участниками рабочей группы может являться отчет, либо иной документ, в котором по каждому требованию стандарта будет указано, каким образом оно реализовано и какова глубина реализации этого требования в различных подразделениях

организации.

После выбора цели работ, назначения ответственного за систему качества от руководства организации (лицо рангом не ниже зам. ген. директора) и определением состава рабочей группы по внедрению системы качества, производятся работы следующего этапа, которые состоят из следующих основных шагов:

Шаг 1. Необходимо спланировать, как будет строиться система качества, какова будет область ее применения, какие процессы войдут в систему качества, как она будет расширяться.

Шаг 2. Основным принципом стандарта ISO 9001:2008 является процессный подход, который необходимо разработать.

Шаг 3. Документирование и внедрение процедур системы менеджмента качества

На основании данных шагов определяются цели в области качества, одобренные высшим руководством ТЛЦ и согласованные с основными направлениями политики в области качества Транспортно-логистического центра г.Астана, которая является гарантией безопасности и надежности осуществляющих складских процедур, высокий уровень сервиса высококвалифицированного персонала.

Задаются определенные задачи для достижения поставленных целей:

1. Разработка документированных процедур, используемые в процессе оказания услуг
2. Определение области распространения систем
3. Обучение персонала

Когда ТЛЦ успешно пройдет сертификацию и получит сертификат соответствия требованиям ISO 9001:2015, система качества должна поддерживаться в рабочем состоянии и должна непрерывно совершенствоваться. Кроме того, для подтверждения результативности и эффективности работы системы качества организация должна проводить периодические внутренние аудиты.

При определении эффективности системного управления качеством следует учитывать, в первую очередь, общечеловеческие требования, направленные на обеспечение необходимой безопасности каждого потребителя, всего общества, их экологического благополучия и научно-технического развития человечества. Данные стороны результатов системного управления должны стать приоритетными по сравнению с экономической эффективностью. Вместе с тем в условиях рыночных отношений, при невозможности обеспечить преимущества перед конкурентами в части экономического эффекта (при бесспорном выполнении требований по безопасности, экологичности, социальной и научно-технической направленности), следует принимать более рациональные решения по управлению. Это даст толчок к дальнейшему развитию логистических услуг в Казахстане и увеличению экспортных услуг по транзитным перевозкам.

Одним из главных препятствий на пути повышения эффективности рынка транспортных и логистических услуг являются таможенные, тарифные и нормативные барьеры для экспорта / импорта и международного транзита грузов.

На сегодняшний день, транспортно-логистических услуг Казахстана сильно фрагментирован. Малый масштаб бизнеса логистических компаний приводит к тому, что не может быть обеспечено высокое качество логистических услуг крупным клиентам в необходимом объеме. Для повышения уровня компетентности транспортно-логистических услуг в Казахстане необходимо изменить масштаб его участников: только крупных компаний и бизнес-сетей, образованные из малого и среднего бизнеса смогут предложить адекватный уровень обслуживания на приемлемом уровне тарифов

Существует возможность использовать географическое положение Казахстана. Казахстан находится между двумя глобальными рынками - Китая и Европы. Потoki проводятся через несколько маршрутов: море (через Индийский океан - Суэцкий канал) - 45-48 дней; железная дорога (Транссибирская) - 18-19 дней; воздух - 1-2 дня. В настоящее время растет объем товаров повседневного спроса по типу продукта, который требует скорость

доставки. Доставка грузов морским и железнодорожным маршрутам слишком длинный, и его доставка по воздуху обходится дорого. Поэтому, выполняя маршруты через Казахстан может быть полезным для скорости и стоимости доставки. Международная автомагистраль Западная Европа - Западный Китай (WEWC) (поставка - 14-15 дней) была построена в настоящее время, где будет перевозиться около 3,5 миллиона тонн грузов.

Кроме того, предполагается проложить двойной трек «Нурлы жол Транзит», который может передавать нагрузку 20 миллионов тонн в год. Стоимость доставки в этом треке будет ниже, но быстрее, чем через существующие наземные маршруты.

«WEWC» и «Нурлы жол Транзит» открыта для доступа автотранспортных средств на международные рынки продукции отечественного производства - цены будут ниже, выше доступность транспорта, время доставки короче.

Кроме того необходимо усовершенствование и развитие транспортно-логистических центров, как на примере ТЛЦ г. Астана, который мы описали в данной статье. Таким образом, перспективы развития транспортной инфраструктуры являются ключевым вопросом для казахстанской экономики в целом и национальной транспортно-логистической системы в частности. В Казахстане развитая транспортная инфраструктура является основным условием экономической стабильности и реализации экспортного потенциала. В настоящее время Казахстан инвестирует в инфраструктуру гораздо меньше, чем развитые, так и развивающиеся (такие как Китай) страны. В Казахстане около 98% всех инвестиций в инфраструктуру сделаны государством. В мировой практике, доля государственных инвестиций в инфраструктуру, как правило, не превышает 30%. Стимулирование частных инвестиций в инфраструктуру становится приоритетом в нынешней ситуации экономического спада и снижения инвестиционного потенциала государства. Эта проблема не может быть решена без совершенствования нормативно-правовой базы и налоговой системы без снижения рисков долгосрочных инвестиций.

Список использованных источников

1. Доклад о глобальной конкурентоспособности- (2014). <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2014-2015/rankings/>
2. Пайк, Ф. и Сенгерберг В.. (1992), промышленные районы и местное экономическое возрождение, Международный институт трудовых исследований МОТ, Женева.
3. Распределение и логистика, том 24 № 7, 1994. С. 4-14
4. Филип М. Прайс (2006), "Модель для управления в постсоветской Центральной азиатской экономики переходного периода", журнал бизнес логистики, том 27, № 2, 2006. - С. 301-331
5. Мартин Танко, Даниэль Юрбург, Матиас Эскудер, (2015), «Основные трудности, препятствующие эффективности цепочки поставок: Поисковый анализ на уругвайских малых и средних предприятиях», управление цепочками поставок: Международный журнал, том. 20. – С. 11 - 23.
6. Комитет по статистике <http://www.stat.gov.kz/>

УДК 621.921

КРЕМАЛЬЕРЛЫҚ ШЕСТЕРНАЛАР МЕН ЭКГ-5 ЭКСКАВАТОР РЕЙКАЛАРЫНЫҢ ТОЗУҒА ТӨЗІМДІЛІГІН АРТТЫРУ

Актлеу Асель Касымкановна, Джаксымбетова Макпал Адликановна

dzhaksymbetov@list.ru, assel.aktleu@gmail.com

Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия Ұлттық университеті,

Астана, Қазақстан

Ғылыми жетекші –А.У. Ахмедьянов

ЭКГ-5 тегеурінді тетігі экскаватор "Кремальерлық шестерня -рейка" тісті ілінудің ұзақ мерзімділікін арттыру үшін әртүрлі тістерді термоөңдеу түрлерін зерттейміз - суда шындау,