



ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE
OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN



Л. Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ
ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ
ЕВРАЗИЙСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ ИМ. Л. Н. ГУМИЛЕВА
GUMILYOV EURASIAN
NATIONAL UNIVERSITY



Студенттер мен жас ғалымдардың
«Ғылым және білім - 2015»
атты X Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
X Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«Наука и образование - 2015»

PROCEEDINGS
of the X International Scientific Conference
for students and young scholars
«Science and education - 2015»

УДК 001:37.0
ББК72+74.04
Ғ 96

Ғ96

«Ғылым және білім – 2015» атты студенттер мен жас ғалымдардың X Халық. ғыл. конф. = X Межд. науч. конф. студентов и молодых ученых «Наука и образование - 2015» = The X International Scientific Conference for students and young scholars «Science and education - 2015». – Астана: <http://www.eni.kz/ru/nauka/nauka-i-obrazovanie-2015/>, 2015. – 7419 стр. қазақша, орысша, ағылшынша.

ISBN 978-9965-31-695-1

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 001:37.0
ББК 72+74.04

ISBN 978-9965-31-695-1

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2015

руководители придерживаются мнения, что «если кто-то недостаточно хорош, я просто найму другого». Этот факт ставит под сомнение качество набора и отбора персонала, за исключением тех случаев, когда сотрудник действительно не справлялся со своими обязанностями [4].

Повышение эффективности работы государственных служащих возможно при соблюдении следующих основных условий:

- справедливая политика заработной платы;
- объективная система оценок деятельности;
- формирование персональной мотивации для каждого работника.

Список использованных источников

1. Ковалева М. А. Проблемы мотивации и стимулирования в профессиональной деятельности государственных служащих // Ученые записки. – 2005. - № 2. – С. 65-75
2. Клищ Н.Н. Показатели эффективности и результативности профессиональной служебной деятельности государственных гражданских служащих. – Электронный ресурс. – http://hse.ru/data/320/668/1234/20060405_klishh.doc
3. Завадская В. В., Калинина Н. М., Елкин С. Е. Новые формы и направления человеческого развития в системе современного государственного управления // Управление экономическими системами. – Электронный научный журнал. – Дата публикации: 18.09.2014
4. Базаров Т.Ю. Еремин Б.Л. Управление персоналом. – М.: Юнити-Дана, 2012. – 563 с.

УДК 334.021: 35

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Ташмагамбетова Дильмира Сериковна

dilmira.t@mail.ru

студент 4 курса специальности «Государственное и местное управление»

кафедры «Менеджмент» ЕНУ им. Л.Н.Гумилева, Астана, Казахстан

Научный руководитель – Д. А. Сейтхожина

Государственная поддержка транспортной сферы и реформы в этой отрасли относятся к числу первоочередных задач в современных реалиях экономического развития республики. Состояние железнодорожного комплекса отражает уровень национальной экономики, создает условия для долговременных стратегических связей и сотрудничества всех экономических субъектов.

Государством предпринимаются меры по развитию железнодорожного транспорта: Государственная программа по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010-2014 годы (далее - ГПФИИР РК), Программа по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010-2014 годы, Стратегия развития «Нұрлы жол – путь в будущее», – в этих программах железнодорожному транспорту отводится особое место.

Благодаря поэтапному осуществлению ГПФИИР РК, снизился уровень износа железнодорожного транспорта, так как был произведен закуп новых вагонных составов [1]. В соответствии с Программой по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010-2014 годы будет произведен доступ к магистральной железнодорожной сети перевозчикам грузов [2].

В Стратегии «Нұрлы жол – путь в будущее» предусмотрено дальнейшее развитие транспортно-логистической системы Казахстана. В этом программном документе Глава

государства поставил новую задачу перед НК АО «Қазақстан темір жолы»: формирование единой транзитной политики по всем видам транспорта. Данное решение приведет к росту объема транзитных перевозок через территорию Казахстана, и железная дорога, формируя совместно с другими видами транспорта мультимодальные перевозки, станет мощным транзитным коридором на направлениях Север – Юг и Восток – Запад.

Для этого в АО «НК «Қазақстан темір жолы» создано дочернее предприятие АО «KTZ Express», которое оказывает полный спектр транспортных услуг во всех видах сообщений. Компания является мультимодальным транспортно-логистическим оператором и интегрирует в себе железнодорожные, морские, авиа- и автоперевозки, портовую, аэропортовую инфраструктуру, а также сеть складов и терминалов. Завершаются мероприятия по созданию Объединенной транспортно-логистической компании, учредителями которой являются АО «НК «Қазақстан темір жолы», ОАО «Российские железные дороги» и ГО «Беларусская железная дорога». Объединенная транспортно-логистическая компания – первый совместный проект в рамках Единого экономического пространства. ОТЛК будет способствовать развитию транзита [3].

С 2008 по 2013 годы наблюдался рост доход и уровень прибыльности Акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан Темір Жолы» (Рисунок 1) [4]. Данный эффект был получен в основном благодаря повышению уровня грузооборота, что в свою очередь покрывало расходы на пассажирские перевозки.

Рост грузооборота и развитие транзита положительно сказывается на прибыльности железнодорожного транспорта Казахстана, что позволяет покрывать расходы пассажирских перевозок. Необходимо развивать отечественный железнодорожный комплекс и в направлении повышения пассажирооборота.

В сфере пассажирских перевозок в Казахстане имеется ряд проблем:

- значительное опережение темпов выбытия подвижного состава по сроку службы и техническому состоянию темпов его обновления;
- общий уровень износа вагонов в пассажирском парке превышает 71%. Средний срок службы подвижного состава достиг 21,4 года (для сравнения, в России – 17 лет). При этом 28 лет (свыше нормативного срока) используется 16% общего количества вагонов, от 20 до 27 лет – 41%, и от 15 до 20 лет – 29%;
- в пассажирском составе курсируют в среднем 8-10 вагонов вместо необходимых 16-20 вагонов. Спрос на перевозки пассажиров обеспечивается только на 80%;
- введение с 2005 года в практику субсидирования убытков перевозчиков пассажиров на социально значимых сообщениях было недостаточным, поэтому до сих пор продолжается покрытие убытков пассажирских перевозок за счет доходов магистральной сети от грузовых перевозок.

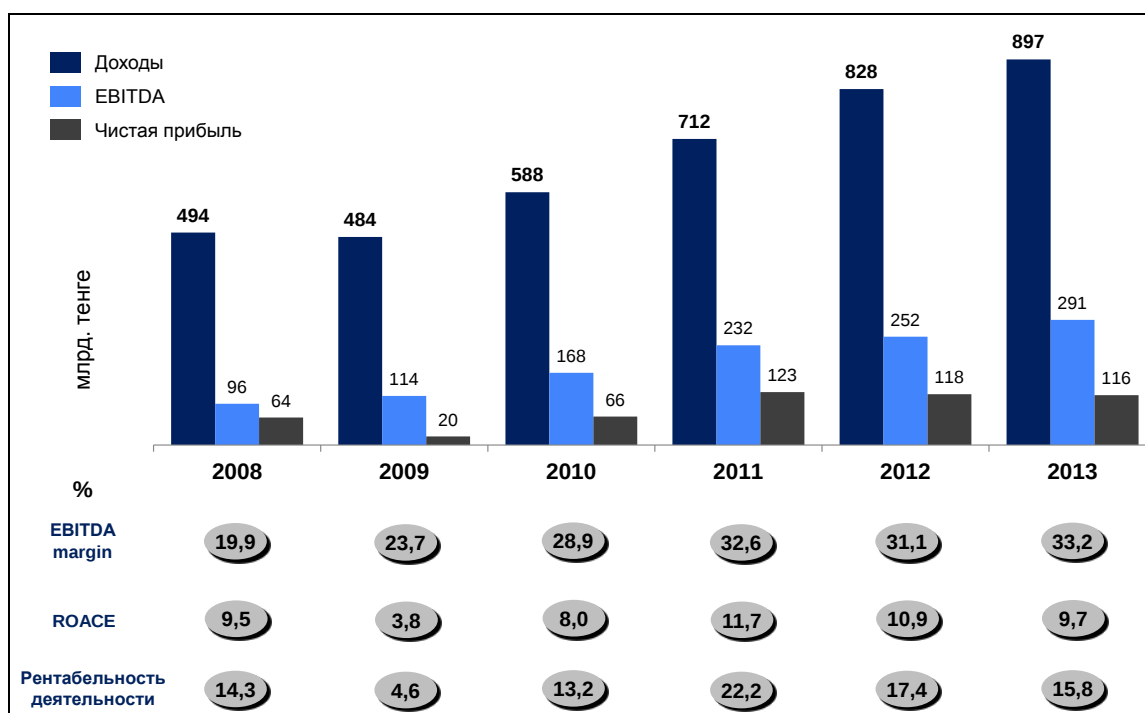


Рисунок 1 – Основные финансово-экономические показатели группы компаний АО «НК «КТЖ» в 2008-2013 гг.

Для того чтобы повысить пассажирооборот страны необходимо рассмотреть опыт зарубежных стран по поддержке развития железнодорожного транспорта.

Общая ситуация характеризуется тем, что в Европе и США железные дороги теряют свою долю на транспортном рынке за исключением пригородных и высокоскоростных пассажирских перевозок. Финансовая ситуация на европейских железных дорогах продолжает ухудшаться, инвестиции недостаточны, общее положение неустойчиво. Юго-Восточная Азия, особенно Индия и Китай, – немногие регионы, где железные дороги незаменимы для массовых перевозок пассажиров и грузов независимо от дальности. В Японии развитие скоростных пассажирских перевозок замедлилось, но их объем на короткие расстояния все еще растет, а диверсификация услуг железных дорог дает ощутимые финансовые результаты.

В Европе реформирование железнодорожного транспорта направлено, с одной стороны, на изменение правового статуса железнодорожных компаний, которые ранее были государственными и некоммерческими, с другой – на создание коммерческих фирм для пассажирских и грузовых перевозок. При этом Германия, Франция, Испания и Голландия сохраняют единство перевозок и инфраструктуры, а Швеция и Финляндия разделили их.

Основные положения документов ЕС (директива 91/440, документ 1893/91) сводятся к тому, что оздоровление экономики железных дорог возможно только при усилении их позиций на транспортном рынке и при создании таких условий, чтобы нерентабельные отрасли железнодорожного хозяйства, выполняющие социально значимые и понятные всем функции, получали поддержку заинтересованных сторон, в том числе государства.

Швеция первой в Европе провела реформу железных дорог, и эта модель имеет свои особенности. В основу реформы положено разделение сфер инфраструктуры и эксплуатации. Государственные железные дороги Швеции (SJ) разделены на две компании: ведающую вопросами развития и содержания инфраструктуры (BV) и занимающуюся собственно эксплуатацией (SJ). Железные дороги остаются государственной собственностью, но работают на коммерческой основе. Компания BV несет ответственность за управление инфраструктурой и текущее содержание ее объектов, а также за реконструкцию и модернизацию сети за счет государственных дотаций. Это является выражением

ответственности государства за состояние железнодорожной инфраструктуры. Эксплуатационная компания SJ формально не приватизирована, но работает как самостоятельное предприятие с извлечением прибыли из своей деятельности. SJ имеет право устанавливать тарифы и определять порядок использования ресурсов. В первый после реформенный год финансовое положение железных дорог Швеции значительно улучшилось. Факт отделения региональной сети линий от основной также оценен положительно.

Реформа железных дорог в Великобритании отличается широтой и разносторонностью. Она состоит не только в отделении инфраструктуры от эксплуатации, но является подготовительным этапом дальнейшей приватизации. В ходе реформы преследуются экономические цели, достижение которых связывают с улучшением позиций железных дорог на транспортном рынке. В 1994 году произошло полное разделение функций содержания инфраструктуры и эксплуатации. Все подразделения, занимавшиеся ранее грузовыми перевозками, приватизированы и разделены на несколько групп: перевозок массовых грузов маршрутными поездами, повагонными отправлениями и в смешанных сообщениях, ускоренными поездами, мелких отправок и почты.

Для компаний, занимающихся грузовыми перевозками, введен принцип свободного выхода на рынок транспортных услуг. Вопросами тарифообразования эти компании не занимаются. В пассажирских перевозках вся сеть была разделена на 25 секторов, в том числе семь направлений дальних сообщений, семь региональных и 11 линий прежней сети Network Southeast.

В результате реформы на железных дорогах образовалась новая, довольно сложная структура, характеризующаяся громоздкими внутренними взаиморасчетами. Предполагается, что эта ситуация будет существовать лишь на переходном этапе. В то же время крайне медленно идет процесс приспособления к условиям нового рынка, поскольку еще не разработан механизм его регулирования. Все это привело к тому, что ожидавшиеся улучшения происходят не столь быстро, как планировалось, но, тем не менее, уже можно говорить и о некоторых достижениях. За счет повышения уровня комфорта увеличился объем пассажирских перевозок, на 30 % повышена точность соблюдения графика движения поездов [5].

Еще одним способом повышения уровня пассажирооборота является развитие железнодорожного туризма. С современным уровнем развития науки и техники железнодорожному комплексу предоставляется возможность использования туристических поездов. Туристические перевозки достаточно популярны за рубежом: внедрение высокоскоростного железнодорожного транспорта послужило мощным вызовом авиации.

Так, например, на линиях высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ) Токио-Осака, Париж-Лондон, Мадрид-Севилья общее время следования пассажиров из центра одного города в центр другого меньше общего времени следования, затрачиваемого пассажирами при использовании авиатранспорта. В Западной Европе железнодорожный транспорт наиболее популярен при проведении туристических путешествий-экскурсий. На его долю приходится около 30% общего объема перевозок всеми видами транспорта.

Это объясняется умеренными тарифами и многочисленными льготами, высоким уровнем сервиса в пути следования, наличием высокоскоростных и сверхскоростных маршрутов, открытием прямого сообщения под проливом Ла-Манш, наличием единых согласованных систем обслуживания, а также разветвленной сетью железных дорог.

В Европе туристские перевозки реализуются как специальными туристскими или экскурсионными поездами, так и рейсовыми (по графику) экспрессами. Жители Центральной Европы пользуются скоростными железными дорогами TEE (Trans European Express). Во Франции путешественники предпочитают суперскоростной поезд TGV (Train a Grande Vitesse).

Для туристов и других категорий пассажиров за рубежом существуют различные системы льгот и скидок.

В каждой стране существуют свои национальные тарифы, предусматривающие

дополнительные льготы. В Великобритании действует льготный именной билет с крупной скидкой на проезд без ограничения расстояния в отдельные периоды времени (система British Rail System). Кроме того, на английских железных дорогах можно приобрести проездной билет (British pass) для туристов и гостей, а также для молодежи со значительными скидками, действующими только для вагонов второго класса. Здесь же установлен самый льготный лимит перевозки багажа без дополнительной оплаты: в первом классе – 70 кг., во втором – 50 кг. (в других европейских странах такой лимит составляет 20-35 кг). На железных дорогах Великобритании можно провозить бесплатно четырех детей в возрасте до 5 лет, а для детей в возрасте от 5 до 16 лет действует 50%-ная скидка.

В Германии дети до 4 лет следуют бесплатно, с 4 до 11 лет – за 50%. Молодежь (от 12 до 26 лет) получает скидку по школьным или студенческим билетам в вагоне второго класса. Для туристов в Германии продаются льготные билеты на 5, 10, 15 дней и один месяц. Такие билеты, кроме железнодорожного транспорта, действительны на некоторых автобусных и речных маршрутах. Туристам при реализации железнодорожных туров в крупные города (Лондон, Стокгольм) продаются льготные билеты на все виды городского транспорта (common carrier).

Значительные льготы туристам предоставляются на железных дорогах Австрии. Здесь продается открытый билет, действующий 15, 30 и 60 дней, стоимостью на 20% ниже, чем с фиксированной датой. Указанные льготы для туристов за рубежом являются важным стимулом развития туризма в целом.

Наибольшую популярность железнодорожные путешествия получили в Германии, Великобритании и Швейцарии. Если жители Великобритании и Швейцарии предпочитают путешествовать по своим странам, то немцы путешествуют по Европе, России и Америке. Особой популярностью здесь пользуются путешествия на паровозной тяге.

Значительный интерес к железнодорожным туристским путешествиям проявляют на американском континенте. Здесь лидируют три основных маршрута: Транс-Канада, Транс-Америка и Транс-Атлантика.

Канадский тур включает десятисуточный переезд Ванкувер - Монреаль (через Виннепег и Оттаву). Железнодорожное путешествие по США из Вашингтона в Лос-Анджелес длится 12 суток. По пути следования американский Orient-Express заходит в города Чарльстон, Новый Орлеан, Сан-Антонио, Эль-Пасо и др. Наконец, трансатлантический железнодорожный тур начинается в Манагуа и заканчивается в Южной Америке, в Пуэрто-Монт, проходя через Гуаякиль, Лиму и Сантьяго.

Определенный опыт туристических перевозок имеет Россия. В настоящее время в России работает ряд фирм, организующих специализированные многодневные туристские поезда. Для перевозки туристов используются как обычные, так и специально построенные (или модернизированные) туристские вагоны с максимальным уровнем комфорта в пути [6].

Проанализировав зарубежный опыт, можно выделить следующие меры, которые необходимо предпринять для повышения пассажирооборота в нашей стране:

- поддержка нерентабельных отраслей железнодорожного хозяйства (пассажирские перевозки и перевозки социально-значимых грузов) со стороны заинтересованных сторон, то есть привлечение частного сектора, проведение эффективной инвестиционной политики;
- улучшение тарифной политики со стороны государства, возможность применения гибкой ценовой политики для АО «НК «КТЖ»;
- увеличение парка пассажирских вагонов, ликвидация устаревших вагонов
- повышение уровня комфорта в пассажирских поездах, с учетом потребностей тех или иных групп пассажиров не только в количестве предоставляемых мест, но и предоставлении услуг, обеспечивающих комфорт и условия для оперативной работы: возможность подключения к сети Интернет, к электрическим розеткам и т.д.;
- развитие туристических перевозок: внедрение скоростных поездов, осуществление подготовки персонала, создание экскурсионно-информационной службы на маршруте следования.

Список использованных источников

1. Государственная программа по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010-2014 годы
2. Программа по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010-2014 годы
3. Послание Президента Республики Казахстан Н. Назарбаева народу Казахстана «Нұрлы жол – путь в будущее». – 11 ноября 2014 г.
4. www.stat.gov.kz – Официальный интернет-ресурс Агентства Республики Казахстан по статистике
5. Матвеева Н.А. Инновационные модели инвестиционной стратегии управления предприятиями железнодорожного транспорта // Бюллетень транспортной информации. 2009. – №9 (171), сентябрь. – С. 14 -17.
6. Гуляев В.Г. Организация туристских перевозок. – М.: Финансы и статистика, 2003. – 511 с.

УДК 345.96.678.2

АНАЛИТИЧЕСКАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕНЕДЖЕРА ОБРАЗОВАНИЯ В УСЛОВИЯХ УЧРЕЖДЕНИЯ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ.

Танкевич Татьяна Сергеевна

taset@ya.ru

Магистрант учреждения образования «Витебского государственного университета
имени П.М.Машерова»

Научный руководитель – Загоруйко Р.В.

В ведении Республики Беларусь в мировое экономическое сообщество, а также развитие рыночных отношений постепенно приводят к значительным изменениям во всех сферах жизнедеятельности нашей страны. Появляются новые области деятельности, возникает потребность в подготовке управленческого персонала, который способен эффективно работать в изменяющихся условиях. Важная роль здесь принадлежит менеджменту и менеджеру как профессиональному управляющему.

Ведущими направлениями развития образования в Республики Беларусь сегодня является личностно-ориентированное обучение. То есть главной составляющей образования становится развитие в человеке потребности и возможности выйти за пределы изучаемого, способности к самореализации творческого потенциала, направленности на саморазвитие и самообразование в течение всей жизни. При этом система управления образованием, сформированная в предшествующий период развития страны, сегодня нуждается в совершенствовании и обновлении, так как она не может обеспечить переход образовательных учреждений с экстенсивного на интенсивный путь развития и саморазвития, осуществить замену субъект-объектных отношений в системе «руководитель-педагог – педагог-родитель» на субъект-субъектные, составляющие основу саморазвития каждой личности. Учитывая актуальность и не разработанность проблемы подготовки менеджеров для системы образования, а также необходимостью обобщения и использования в процессе их обучения передового управленческого опыта и результатов исследования проблем менеджмента в системе образования необходимо проанализировать деятельность менеджера образования.

Управление образовательной деятельностью учебного учреждения есть управление совместной деятельностью педагогов, других работников и учащихся. Этот процесс включает в себя создание необходимых условий управления, использование необходимых средств и методов управления и выполнение функций управления, опирающихся на законы и принципы управления. В образовательном менеджменте, так же как в любом, в том числе