

экономикалық тиімділігіне әсер ететін факторлар сыртқы және ішкі болып бөлінеді. Сыртқы мыналарды қамтиды: мемлекеттік араласу; Қаржы-валюталық факторлар; экономикалық және конъюнктуралық; ғылыми-техникалық; экологиялық, форсмажорлық факторлар. Ішкі-бұл ықпалдастық және маркетингтік менеджменттің, қаржылық менеджменттің, операциялық менеджменттің, персоналды басқарудың, дағдарысқа қарсы менеджменттің, менеджмент тәуекелінің өзара іс-қимылы. Кәсіпорындардың экономикалық тиімділігін арттыру үшін қорлар мен дебиторлық берешектерді, сондай-ақ пассивтерді (кредиторлық берешек, кредиттер), баға белгілеуді қамтитын кәсіпорын активтерін қалыптастыру мен пайдалануды жетілдіру, сондай-ақ қызмет пен басқару процестерін ұйымдастыруды жетілдіру қажет.

Қолданылған әдебиеттер тізімі:

1. Яркина Н.Н., Популиди Н.Г. Методологические аспекты механизма обеспечения экономической эффективности предприятия // Символ науки. – 2016. - №3. - С.227-234.
2. Минаева О.А. Экономическая эффективность предприятия в современных условиях// Интеллект. Инновации. Инвестиции. - 2015.- № 4. - б. 41-43
3. Чучулина Е.В., Пискунова А.А. Экономическая эффективность как главный мотив успешности деятельности предприятия на мировом рынке //Вестник научных конференций. - 2017. - № 2-2 (18). - б. 117-119
4. Гурьева О.А. Экономическая эффективность: сущность, особенности и методика оценки //Экономист года 2016: сборник статей Международного научно-практического конкурса. – 2016. –б.4-13.
5. Илюшина О.С., Стуколова Ю.К. Анализ методических подходов к оценке экономической эффективности деятельности предприятия // Молодой ученый. — 2017. — №19. — б. 127-131
6. Қаржы менеджменті: теория және практика, 2016.

УДК 33:338.47(656)

ЛОГИСТИКАЛЫҚ ИНФРАҚҰРЫЛЫМДЫ ҚАЛЫПТАСТЫРУДЫҢ ЖӘНЕ ДАМУЫНЫҢ ШЕТЕЛДІК ТӘЖІРИБЕСІ

Садуахасов Кудайберген Абайевич

magistrant_kaz@bk.ru

Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ Экономика және кәсіпкерлік кафедрасының магистранты,

Нұр-Сұлтан, Қазақстан

Ғылыми жетекшісі – Ж.С.Раимбеков

Жекелеген мемлекеттердің экономикалық және әлеуметтік өмірін қазіргі заманғы қайта құру аясында, тауарлар мен қызметтерді тұтынушының мүдделері нарықта басты орын алатын жаһандық тұтыну қоғамы қалыптасуда. Мұндай нарықтағы өндірушілердің, жеткізушілердің және сатушылардың қызметіне сатып алушылардың сұраныстары мен қажеттіліктерін ең қысқа мерзімде ең қолайлы бағамен барынша қанағаттандыру талаптары қойылады. Бұған тауарлар мен қызметтерді өндіру мен тұтынудың бүкіл процесінде уақытты, қаржылық және материалдық ресурстарды тиімді пайдалануды қамтамасыз ететін жақсы құрылған логистика жағдайында ғана қол жеткізуге болады.

Қазақстанда нарықтық қатынастардың дамуы қазіргі қоғам үшін дәстүрлі өршіл қажеттіліктер жиынтығы бар тұтынушының басымдығын қалыптастыруға ықпал етті, бірақ өндірушілерге нарық талаптарын әлемдік стандарттар деңгейінде қанағаттандыруға мүмкіндік беретін барабар логистикалық инфрақұрылым құруға толық көлемде әсер етпеді [8]. Жекелеген өндірушілер мен сатушылар өздерінің логистикалық тізбектері мен кешендерін құру үшін барынша қаражат пен күш салғанына қарамастан, орталықтандырылған қазақстандық логистикалық жүйенің болмауы тауарлар мен қызметтердің заманауи тиімді нарығын қалыптастыру тұрғысынан біздің еліміздің артта қалғанын көрсетеді. Бұл жағдайлар оның

тиімділігі мен бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін Ресей экономикасына енгізілуі мүмкін ұлттық логистикалық модельді қалыптастыру қажеттілігін өзекті етеді. Елдің дамыған логистикалық жүйесін құру – бұл нақты және сауатты алдын-ала теориялық зерттеулер мен негіздемелерді қажет ететін ұзақ мерзімді процесс.

Логистикалық жүйенің функциясы және тетіктердің орналасуы мен қағидаларын зерттеу бағыттарының маңызыдысы, осы салада ең жақсы нәтижелерге жеткен шет мемлекеттердің озық тәжірибелерін жүйелі түрде зерттеу болып табылады. Әлемдік экономиканың дамуының қазіргі кездегі деңгейінде LPI рейтингіндегі көшбасшы елдердің логистикалық моделін зерттеу базасы ретінде қарастыру көп қызығушылық танытып отыр. LPI (Logistics Performance Index) индексі бүгінгі таңда логистикалық қызмет көрсетудің өз уақытында және үзіліссіз, көлік тасымалы, логистикалық қызметтің құқықтық-нормативтік реттеу жүйесін, халықаралық тасымалдау жүйесін, инфрақұрылым, ұлттық кеденнің дамуын бағалау негізінде елдің транспорттық-логистикалық кешенінің объективті көрсеткіші болып отыр. Әрбір көрсетілген элементтерді бағалау бойынша максималды мүмкіндік 5 баллды құрайды. Параметрлер кешені бойынша орташа баға мемлекеттер арасында бөлінеді және рейтингтері Әлемдік банктің арнайы сайтында жарияланады (кесте 1). Бүгінгі күні LPI рейтингісіне сәйкес Еуроодаққа мүше елдерінің логистикалық моделі жоғары бағаға ие. Сондай-ақ, 2020 ж. соңғы деректері бойынша логистиканың дамуының жалпы деңгейін бағалау бойынша 4,23 балл индексімен әлемдік көшбасшы болып тұрған Германия мемлекеті. Германияның LPI элементтерінің ішінен қызмет көрсетудің үздіксіздігі мен уақыттылығы жоғары бағаға (4,45 балл) ие болды. Осы көрсеткіш бойынша сәл жоғары балл жинаған 4,80 баллмен, LPI жалпы рейтингінде 2-ші орын алған Люксембург орналасты. LPI рейтингінде 3-ші орынды алған, индекс көрсеткіші бойынша 4,20 баллмен Швеция мемлекеті орналасты. Нидерланды елінің LPI баллы 4,19 құрап, төртінші орынға шықты. Әрі қарай, Сингапур (4,14), Бельгия (4,11), Австрия (4,10), Великобритания (4,07), Гонконг (4,07), логистикалық жүйенің көшбасшылары ондығына АҚШ (3,99) орналасты.

Қазақстан LPI индексінің бағасы бойынша 2,75 баллмен жетпіс жетінші орынды тұр. Бұл ретте қазіргі уақытта біздің еліміздің қолданыстағы логистикалық жүйесінің ең күшті буыны үздіксіз жеткізілімдерді ұйымдастыру (бағалау – 3,06 балл), тасымалдау және логистикалық қызметті құқықтық қамтамасыз ету болып табылады. Бұл ретте қазақстандық кеденнің қызметі өте төмен – 2,52 балл деп бағаланады, бұл отандық логистиканың дамуын айтарлықтай тежейді.

Кесте 1 – 2020 жылы әлем елдерінде логистиканың даму деңгейін бағалау туралы деректер, баллмен [9]

Елдер	LPI рейтингі	LPI баллы	Индекснің мәні					
			Кеден қызметі	Инфрақұрылым сапасы	Халықаралық тасымалдар	Логистикалық құзыреттілік	Жүктердің өтуін қадағалау	Жүктердің уақытылы жеткізілімдері
Германия	1	4,23	4,12	4,44	3,86	4,28	4,27	4,45
Люксембург	2	4,22	3,90	4,24	4,24	4,01	4,12	4,80
Швеция	3	4,20	3,92	4,27	4,00	4,25	4,38	4,45
Нидерланды	4	4,19	4,12	4,29	3,94	4,22	4,17	4,41
Сингапур	5	4,14	4,18	4,20	3,96	4,09	4,05	4,40
Бельгия	6	4,11	3,83	4,05	4,05	4,07	4,22	4,43
Австрия	7	4,10	3,79	4,08	3,85	4,18	4,36	4,37
Ұлыбритания	8	4,07	3,98	4,21	3,77	4,05	4,13	4,33
Гонконг	9	4,07	3,94	4,10	4,05	4,00	4,03	4,29
АҚШ	10	3,99	3,75	4,15	3,65	4,01	4,20	4,25

Қазақстан	77	2,75	2,52	2,76	2,75	2,57	2,86	3,06
-----------	----	------	------	------	------	------	------	------

Қазіргі уақытта Еуропалық Одақ қарқынды дамып келе жатқан логистикалық қызмет көрсету секторы бар дамыған, терең интеграцияланған кеңістік болып табылады [6]. Қазіргі кезеңде еуропалық логистикалық жүйе көліктік-логистикалық инфрақұрылым объектілерімен жеткілікті түрде жабдықталған және оның даму қарқынын жеделдету негізінен ақпараттық жүйеге және логистиканың технологиялық схемаларына инновациялар енгізу есебінен қамтамасыз етіледі [4]. Бұл, атап айтқанда, мәліметтер базасын және логистикалық коммуникациялық жүйелерді құруға, материалдық ағындарды қашықтықтан басқаруға мүмкіндік беретін жаңа бағдарламалық өнімдерді енгізуге, қоймалық ақпараттық жүйелерге, логистикалық тізбектің әртүрлі бөліктерінде қашықтықтан бақылау және сапаны бақылау жүйесін ұйымдастыруға қатысты [5]. Логистикада ақпараттық технологияларды қолдану еуропалық кәсіпкерлерді, зерттеушілерді, бағдарламашылар мен дизайнерлерді күтпеген және ерекше идеяларға сүйене отырып, ақпараттық өнімдерді жасауға итермелейтін минималды шығындармен бірқатар міндеттерді шешуге мүмкіндік береді. Осылайша, итальяндық ғалымдар жабайы табиғаттан алынған идея негізінде оңтайлы (ең аз шығынды және максималды қамтамасыз етуді) маршруттарды таңдау арқылы көлік шығындарын азайтуға мүмкіндік беретін логистикалық ағындарды басқару бағдарламасын жасады. Әзірлеу кезінде құмырсқалардың «құмырсқалардың күрделі лабиринттерімен қозғалу» принципі негізге алынды [2].

Тауар айналымы саласында Еуропа өндірушілері нарықтық бәсекелестік жағдайында тұтынушылардың үнемі өсіп келе жатқан сұраныстарын қанағаттандыру бойынша шығындарды өтейтін маңызды ресурстық резервтерді тапты. Бұл жағдайда негізінен қоймаларды оңтайлы орналастыру, өнімді жеткізу партияларының көлемін оңтайландыру, көлік бағыттарын рационализациялау, ақпараттық технологияларды қоса алғанда, жаңа ресурстарды үнемдейтін технологияларды енгізу, жүктерді қолдау жүйесін жетілдіру, тұтынушыларға логистикалық қызмет көрсету процесінде сақтау және тиеу-түсіру жұмыстарын жүргізу арқылы қосымша шығындарды өтеу туралы айтылады [6]. Қазіргі заманғы кәсіпорындар қоймаларды өңдеудің, шоғырландырудың, тарифтеудің және дайын өнімді тасымалдаудың қосымша қызметтерімен сатудың дәстүрлі операцияларын сүйемелдейді. Осылайша, еуропалық компаниялар логистикалық сипаттағы қосымша сервистік қызметтер есебінен тауарлар мен қызметтердің ассортиментін кеңейтеді. Бұдан басқа, Қазақстанға қарағанда Еуропада жеткізу қызметтерін ұсыну жүйесі, логистикалық қызметтер тізбегі («door-to-door supply chains»), автомобиль, темір жол, әуе тасымалдары, түрлі тауарлардың ірі және ұсақ партияларын тасымалдау өте жақсы дамыған. Қызмет ең аз уақытты шығындаумен жүзеге асырылады [1].

Еуропалық логистиканы дамытудың маңызды ерекшелігі оның интеграциясының жоғары деңгейі болып табылады, бұл бір жағынан қызметтерді стандарттауды, екінші жағынан кедендік жеңілдетуді қамтамасыз етеді. Еуропалық Одақта еуропалық аймақта және одан тыс жерлерде өкілдіктердің, қойма объектілерінің, терминалдардың, кешендердің кең желісі бар бірқатар ірі көліктік-логистикалық компаниялар белсенді жұмыс істейді. Негізінен көлік ағындарын оңтайландыру және кедендік рәсімдерден өтуді жеңілдету үшін бүкіл өңірлер мен тіпті континенттерге өз ықпалын тарататын жаһандық бірлестіктер құрылады [7].

Еуропалық логистикалық жүйені дамыту қағидаттары Еуроодақтың логистикалық жүйесін жетілдірудің бірқатар нақты бағыттарын айқындайтын 2007 жылғы логистиканы дамыту бағдарламасында (Logistics Action Plan) бекітілген. Олардың негізгілері жүк тасымалдары туралы электрондық ақпарат жүйесін дамыту, мамандарды даярлау жүйесін жетілдіру, логистикалық процестерді жеңілдету, қалалық және қалааралық жүк тасымалдарында пайдаланылатын жүк көлігінің экологиялылығына қойылатын талаптарды қатаңдату болып табылады. Еуропалық іс-әрекет бағдарламасы орта мерзімді перспективада Еуроодақтың логистика жөніндегі комиссиясының жұмысын айқындайды [10]. Сонымен, бағдарламаға сәйкес комиссияның негізгі міндеттеріне ЕО көлік ағындарының оңтайлы жұмыс

істеуіне ықпал ету және жеке көлік бірліктерін бақылау және олардың логистикалық жүйелерге интеграциялануы жатады.

Қытайдың заманауи логистикалық нарығы оның дамуына белсенді инвестиция салатын шетелдік кәсіпорындардың назарын аударады. Жақында FedEx, UPS, TNT және басқа трансконтинентальды корпорациялар Қытайдың ірі логистикалық кәсіпорындарымен ынтымақтастықта. Бүгінгі таңда Қытайдың шығысында 4 ірі логистикалық аймақ қалыптасқан: Пекин орналасқан Бохай шығанағының айналасындағы логистикалық сақина; Шанхайда орналасқан Янцзы өзенінің Дельта аймағындағы логистикалық сақина; Тайвань бұғазы аймағындағы логистикалық сақина; Чжуцзян өзенінің атырауындағы логистикалық сақина, оның орталығында Гуанчжоу мен Шэньчжэнь орналасқан. Бұл ірі логистикалық сақиналар елдің орталық және батыс аймақтарының дамуын әртүрлі жолдармен ынталандырады.

Айта кету керек, Қытай логистикасының қалыптасуы бірқатар проблемалармен байланысты, олардың ішіндегі ең маңыздысы жергілікті операторлардың логистикалық қызметтерінің тар сегментіне мамандануы, бұл шаруашылықаралық шоғырлануды әлсіретеді және елдің жалпы логистикалық жүйесінің дамуын шектейді. Осы себепті мемлекет ДСҰ-ға қосылу аясында логистикалық секторға шетелдік инвестицияларды құптайды. Қытайда «WFOE» – Wholly Foreign-Owned Enterprises – толығымен шетелдік меншіктегі кәсіпорындар қалыптасуда. Қытайдағы логистикалық сектордың тағы бір проблемасы бұрын жүргізілген мемлекеттік саясатпен тікелей байланысты: бұрын логистикалық операторлар өзін-өзі бақылауда болған, бұл қызмет көрсету нарығының бөлшектенуіне әкелді. Тауарларды қарапайым тасымалдау шегінен шығатын логистикалық қызметтерді ұсынудың 3PL – жүйесін дамыту, оның ішінде қоймалау, артық тиеу, елеулі қосылған құны бар қосымша қызметтер, сондай-ақ қосалқы мердігерлерді пайдалану және т.б. белгіленген қателерді түзетуге көмектеседі [3]. Алайда, жаңа логистикалық байланыстарды қалыптастыру процесі баяу.

Қытай нарығына шетелдік интеграцияның оң салдары жергілікті операторларды шетелдік компаниялар деңгейіне дейін бәсекеге қабілеттілікті арттыру мақсатында дамытуға ынталандыру болып табылады. Оның ішінде даму логистиканы басқару процесіне алдыңғы қатарлы ақпараттық технологияларды енгізу және логистикалық операцияларды автоматтандыру мен ақпараттандыру деңгейін арттыру, логистиканың жаңа ақпараттық қызметтерінің спектрін әзірлеу, заманауи технологияларды қолдану арқылы жүзеге асырылады.

Қытай логистикалық жүйесінің жұмыс істеуінің айрықша ерекшелігі ЕО елдеріне және Қазақстанға қарағанда логистикалық инфрақұрылымға инвестициялау тек жеке сектор тарапынан жүзеге асырылады, ал мемлекеттің әрекеті интеграцияны, үйлестіруді және стандарттауды күшейтуді қолдауға бағытталған.

Қорытындылай келе, шетелде логистиканың елдер мен аймақтардың экономикалық өсуіндегі рөлін түсіну бұрыннан келе жатқанын атап өткен жөн. Бұл дамыған шет елдердің ішкі және сыртқы логистикалық байланыстары жүйесінің қалыптасуы мен дамуына әсер етті.

Индустриалды дамыған елдердегі логистиканың даму динамикасын талдау әр ел жағдайында логистиканың нақты теориялық аппаратын, әдіснамасын және практикалық құралдарын таңдау бірқатар жағдайлардың әсерінен қалыптасқан нақты экономикалық қажеттілікпен анықталатынын көрсетеді. Оларға өндіргіш күштердің даму деңгейі, ішкі және халықаралық нарықтардағы мамандандыру мен ынтымақтастықтың ерекшеліктері, технологиялық даму деңгейі, саяси жағдай, нарықтық қатынастардың даму сипаты мен деңгейі, белгілі бір мемлекет пен институттардың ұлттық және әлеуметтік дәстүрлері жатады.

Батыс Еуропа елдерінің, негізінен Германияның, Ұлыбританияның, Францияның, АҚШ-тың, Азия-Тынық мұхиты өңірінің, Жапонияның және Австралияның шетелдік ұйымдары мен фирмаларының практикалық тәжірибесін зерделеу логистикалық тәсілдердің дамуына түрткі болған себептердің бірі тұтынушыларға қызмет көрсету технологияларын сапалы ассортиментті жақсарту үшін сатып алынған ресурстық мүмкіндіктер болғанын көрсетеді. Соңғы онжылдықтардың беталысы нарық қажеттіліктерінің өнім ассортиментін кеңейту бағытында ғана емес, сонымен қатар оны жеткізу мерзімдерін қысқартуда, оның ішінде

тұтынушылардың орналасқан жерлеріне де өзгеруі болып табылады. Бұл жағдайлар өндірушілер мен сауда-саттыққа көлікпен өзара әрекеттесуді жақсарту, қойма операцияларын және тұтынушылардың басқа да қажеттіліктерін кешенді логистикалық қызмет көрсетуді ұйымдастыру арқылы орындау міндеттерін қояды.

Қазіргі уақытта логистиканың даму деңгейі бойынша Батыс Еуропа елдері мен дамыған Азия өңірлері сенімді көшбасшылықты алып отыр. Бірақ LPI рейтингінде көшбасшы болып табылатын дамыған елдердің логистикалық жүйелері көшіру үшін мінсіз үлгі болып табылмайды, өйткені олардың әрқайсысы біріншіден кемшіліктерсіз болмайды, ал екіншіден нақты өңірдің ерекшелігіне бағдарланған. Шетелдік логистиканы дамыту және оны инвестициялау әртүрлі елдерде ұлттық экономикалық саясаттың ерекшеліктеріне, географиялық, демографиялық ерекшеліктерге, урбанизацияға және нақты аймақтардың жалпы инфрақұрылымының даму деңгейіне түзетілген жеке сценарийлер бойынша жүзеге асырылды. Дамыған еуропалық, американдық және азиялық нарықтардың логистикалық жүйелерінің ортақ ерекшелігі қазіргі заманғы ақпараттық технологияларды енгізу және IT-қызметтер спектрін кеңейту есебінен жаңғыртуға бағдарлану болып табылады.

Логистикалық инфрақұрылымның даму деңгейі бойынша Қазақстан қазіргі уақытта дамыған елдерден едәуір артта қалып отыр. Алайда, соңғы уақытта елдің барлық аумағы бойынша автомобиль жолдарын салуға және қалпына келтіруге мемлекеттік инвестициялау көлемінің өсуі, Қазақстанның логистика жүйесін жаңғырту, өңірлік бюджеттер мен жеке сектор есебінен логистиканың өңірлік инфрақұрылымын дамыту және т.б. бөлігінде дамудың оң үрдісі байқалды. Бұл іс-шаралар жалпы қазақстандық логистикалық модель құрудың, оның ішінде алдыңғы қатарлы шетелдік идеялар мен халықтың тығыздығы салыстырмалы түрде жоғары емес, әлемнің басқа елдерімен салыстырғанда ең үлкен аумақты алып жатқан біздің еліміздің ерекшеліктерін ескере отырып қалыптастырылатын жүйелі элементтері болып табылады.

Осыны негізге ала отырып, қазіргі уақытта жоғары қазіргі заманғы стандарттарға әлі де сәйкес келмейтін қазақстандық логистикалық жүйені қалыптастыру нақты логистикалық модельдерді ғана емес, сондай-ақ оларды озық шет елдерде енгізу және жұмыс істеу тәжірибесін пайдалану есебінен айтарлықтай жеделдетілуі мүмкін. Нақты аймақтарда енгізілген және жұмыс істейтін қолданыстағы жүйелердің негізгі артықшылықтары мен кемшіліктерін жан-жақты талдау олардың ерекшеліктерін ескере отырып, көрші елдермен де, алыс шет елдермен де сыртқы байланыстарды дамытуға бағытталған бүкілресейлік логистикалық жүйені қалыптастыруға өзіндік көзқарасты қалыптастыруға, сондай-ақ оны жетілдірудің негізгі бағыттарын қалыптастыруға көмектеседі.

Қолданылған әдебиеттер тізімі

1. Кизим А.А. Эффективность складской логистики на основе WMS-систем. Экономика устойчивого развития. 2013. № 13. С. 134-142.
2. Кизим А.А., Козенко В.В. Виртуальная логистика: проблемы и перспективы. Экономика устойчивого развития. 2013. № 14. С. 89-99.
3. Промышленная логистика / пер. с нем. – СПб.: Политехника, 2008 – 165 с.
4. Рзун И.Г. Методы синтеза и анализа проходимых автоматов в управлении технологическими процессами. Диссертация на соискание ученой степени кандидата физико-математических наук – Саратов, 2005
5. Старков И.С., Старкова Н.О. Моделирование процесса управления изменениями в информационной системе предприятия. Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ). 2008. № 25. С. 153-157.
6. Старкова Н.О. Перспектива интеграции России с ЕС. Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ). 2010. № 32. С. 63-71.
7. Старкова Н.О., Саввиди С.М., Сафонова М.В. Тенденции развития логистических услуг на современном мировом рынке. Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета. 2013. № 85. С. 480-490.

8. Раимбеков Ж.С., Сыздыкбаева Б.У., Транспортно-логистическая система Казахстана: механизмы формирования и развития. - Алматы: Эпиграф, 2019. - 296 с.

9. Logistics Performance Index. International LPI // World Bank official site // URL: <http://lpi.worldbank.org/international>

10. EU Logistics Action Plan, 2007 // European Commission official site // URL: http://ec.europa.eu/transport/logistics/index_en.html

УДК 338.001.36

ӨЗІН-ӨЗІ ЖҰМЫСПЕН ҚАМТУДЫ РЕТТЕУДІҢ ШЕТЕЛДІК ТӘЖІРИБЕСІ

Стаева Ақбота Ертайқызы

stayeva_a@mail.ru

Қорқыт ата атындағы ҚУ «Экономика» мамандығының ІІ курс магистранты,

Қызылорда, Қазақстан

Ғылыми жетекшісі – Елпанова М.А.

Еңбек нарығының заманауи жалпы тенденциясы – еңбек ресурстарының ұтқырлығын арттыруға және қызметкердің жұмыс берушіге тәуелділігін төмендетуге негізделген стандартты емес жұмыспен қамту нысандарының артуы.

Әлемнің экономикасы дамыған елдерінде өзін-өзі жұмыспен қамтығандар еңбек нарығының маңызды бөлігі болып табылады. Өйткені олар жұмыспен қамтудың икемді шегін қалыптастырады, толық жұмыспен қамтуға ықпал етеді және көптеген басқа функцияларды орындайды.

Айта кету керек, халықтың осы санатының жағдайында экономикадағы рөлі, әлеуметтік қорғалуы және мемлекетпен қарым-қатынасы мен салық салынуы әр мемлекетте ерекшеленеді.

2016 жылдан бастап Ресейде өзін-өзі жұмыспен қамтыған азаматтардың – ресми жұмысқа тұрмайтын, бірақ жеке кәсіпкер ретінде өз бизнесін ашпайтын азаматтардың қызметі заңдастырылу шаралары басталды. 2017 жылы Әділет министрлігі Қаржы министрлігімен, Экономикалық даму министрлігімен және Еңбек министрлігімен бірлесіп «Ресей Федерациясындағы халықты жұмыспен қамту туралы «Ресей Федерациясы Заңының 2-бабына өзгерістер енгізу туралы» Федералдық заң жобасын дайындады. Заң жобасында өзін-өзі жұмыспен қамтыған азаматтар – жүйелі түрде пайда табуға бағытталған, жеке кәсіпкер ретінде тіркелмеген, жалдамалы қызметкерлері жоқ жеке тұлғалар үшін қызмет көрсету, жұмыстарды орындау бойынша өзінің жеке еңбекке қатысуына негізделген қызметті өз тәуекеліне дербес жүзеге асыратын жеке тұлға деген анықтама берілген.

2019 жылдың 1 қаңтарынан бастап Ресейде жаңадан кәсіби табыс салығы пайда болды. Ол бизнес пен қосымша жұмыс орындарын еш қиындықсыз заңдастыруға, рәсімдеудегі әбігерлікті азайтуға және салықты үнемдеуге көмектесетін жеңілдетілген салық режимі [1].

Бастапқыда жаңа салық тек төрт аймақта жұмыс істеді, ал 2020 жылдан бастап 23 аймақта жұмыс істей бастады. 1 жылдың 2020 шілдесінен бастап Ресейдің барлық басқа өңірлері бұл салық режимін өздері енгізді.

Кәсіби табыс салығын мына ставкалар бойынша төленеді:

- 4% — Қарапайым жеке тұлғаларға өткізу кезінде;
- 6% - Ұйымдар мен жеке кәсіпкерлерді сату кезінде.

Яғни, бір адам жеке тұлғаларға да, фирмалардан да ақша ала алады. Әр түсімнен салық әр түрлі ставкалар бойынша есептеледі [2].

Бүгінгі таңда өзін-өзі жұмыспен қамтығандардың екі түрі бар.

Біріншісіне іс жүзінде шағын кәсіпорынды ұйымдастыратындар, пайда табу үшін жұмысшыларды тарту, жабдықтар мен үй-жайларды жалға алу, ұйымдармен жеке және бейресми жұмыс жасау арқылы қызмет көрсететіндер жатады. Мұндай өзін-өзі жұмыспен қамтығандарға экономикалық бірлікті тіркеу рәсімінен өту және одан әрі салық салудың оңайлатылған схемасы бойынша жұмыс істеу қажет.