



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



ЖАС ҒАЛЫМДАР КЕҢЕСІ

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.enu.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

сдачи в экономическую зависимость.

Безусловно, основная ответственность, связанная с надежностью и курсообразованием региональной резервной валюты ляжет на Российскую Федерацию.

В свою очередь, страны СНГ с опасением относятся к перспективе иметь российский рубль в качестве региональной валюты. Для осуществления расчетов они будут вынуждены держать значительную часть валютных резервов в российских рублях, тем самым разделяя с ней риски.

Отсюда – понятна позиция стран – участников Содружества, опасющихся быстрого перехода на российский рубль считающих наиболее верной идею постепенного перехода к единой валюте.

Для стран СНГ наиболее вероятным в случае создания валютной зоны является либо переход к использованию российского рубля в качестве региональной резервной валюты, либо к какой – либо новой наднациональной валюте. Наиболее активно за введение новой валюты выступает Республика Казахстан. Президент Казахстана Нурсултан Назарбаев считает, что со временем в Содружестве Независимых Государств, должна быть введена единая и при том новая валюта, отличная от российского рубля. "Считаю, что ни одна национальная валюта, включая, конечно, мощный рубль не годится. Должно быть другое название, другая валюта", - заявил Назарбаев в Москве. По словам казахстанского Президента, "это - дело будущего".

"Вообще, интеграционное объединение начинается так: сначала создается зона свободной торговли, потом Таможенный союз, потом Единое экономическое пространство, потом экономический союз. Потом расчетная единица", - сказал Н.А. Назарбаев.

И все же каковы возможные преимущества введения единой валюты для стран Содружества? Перспективы в создании единой валюты для стран Содружества это:

Увеличение товарооборота; повышение потенциала интеграционной группировки.

Вместе с тем есть и сложности к которым следует отнести:

Разный уровень экономической развития; отличие правовых систем; необходимость работы по улучшению и стабилизации принятой единой валюты и другие.

Однако создание единой валюты СНГ не является утопией, но оно возможно только в долгосрочной перспективе. Слишком много правовых, экономических и политических изменений должно этому предшествовать. На данном этапе идеальным было бы использование национальных валют в расчетах между странами СНГ. Отказ от доллара и евро мог бы помочь экономической интеграции СНГ.

Список использованных источников

1. Интернет-портал СНГ. <http://www.e-cis.info/>
2. Глазьев С.Ю. Интеграция против глобального кризиса //Евразийская интеграция: право, экономика, политика. 2009 №5.
3. Буторина О. "Трудный путь к единой европейской валюте"//МЭМО №1 1998
4. Чувахин Л.Г. Таможенный союз и ВТО: российские реалии //Научно-исследовательский финансовый институт. Финансовый журнал – 2013. №1.
5. Шишков Ю. Кризис еврозоны: выводы для архитекторов ЕврАзЭС //МЭМО №6 2012.
6. Захаров А.В. О концепции единого валютного пространства СНГ. - М.: ЗАО «Юридический Дом «Юстицинформ».

УДК 658.7

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОДХОД РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В КАЗАХСТАНЕ

Каримова Фариза

Логистика – это наука о планировании, контроле и управлении транспортированием, складированием и другими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе доведения сырья и материалов до производственного предприятия, внутризаводской переработки сырья и материалов, доведения готовой продукции до потребителя в соответствии с интересами и потребностями последнего, а также передачей хранения и переработки соответствующей информации и соответствующих финансовых потоков [1, с.12].

Главная проблема рынка логистики Казахстана заключается в отсутствии инфраструктуры, в отсутствии развитой логистической сети по всему Казахстану.

Отмечается высокая изношенность имеющейся дорожно-эксплуатационной техники. Значительная часть автотранспортной инфраструктуры эксплуатируется за пределами нормативного срока.

В республике недостаточно развита сеть железных дорог, растет износ основных средств в железнодорожной отрасли дефицит пассажирского подвижного состава; низкий уровень сервиса и отсутствие конкуренции; недостаточное финансирование обновления и развития железнодорожного транспорта; действующие принципы тарифообразования и механизм регулирования исключают ориентированность перевозчика на клиента.

Транспортному комплексу республики, представленному железнодорожным, автомобильным, речным, воздушным видами транспорта, автомобильными и железными дорогами, судоходными путями, отводится важнейшая роль в осуществлении межхозяйственных и межгосударственных связей. Доля транспорта во внутреннем валовом продукте республики составила в 2013 году 7,4% на 2013 года.

По состоянию на 1 января 2014 года транспортная сеть общего пользования Казахстана состояла из 14,7 тыс. км железных дорог; 97,4 тыс. км автомобильных дорог; 4,04 тыс. км внутренних водных судоходных путей.

Густота путей сообщения в 2013 году на территории республики на 1000 кв. км территории составляет по железнодорожным путям общего пользования 5,5 км, по автомобильным дорогам с твердым покрытием общего пользования 31,5 км.

Объем перевозок грузов всеми видами транспорта с учетом оценки объема перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками, составил за 10 месяцев 2013 года 2 631,6 млн. тонн, что на 8,6 % больше объема аналогичного периода 2012 года.

Перевозки пассажиров с учетом оценки объема перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками, за 10 месяцев 2013 года увеличились на 7,6 % и составили 16 409,6 млн. человек.



Рисунок 1 - Железнодорожная карта Казахстана

В транспортной системе Казахстана железнодорожному транспорту принадлежит ведущая роль. Большие расстояния транспортировки, сравнительно дешевые тарифы на перевозки пассажиров и грузов делают железнодорожный транспорт наиболее востребованным со стороны пользователей.

Эксплуатационная длина железных дорог Казахстана составляет 14,7 тысяч км (в том числе двухпутных линий – 4,8 тысяч км (34 %), электрифицированных линий – 4,1 тысяч км (29 %), плотность – 5,5 км на 1000 квадратных км, грузонапряженность – 21,8 миллионов км.

Основные производственно-экономические показатели акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан теміржолы» (далее – АО «НК «КТЖ»).

Таблица 1 – Финансовые результаты: «Қазақстан теміржолы»

Показатели	Ед. изм.	Период			
		2010 год	2011 год	2012 год	10 месяцев 2013 года
Перевезено грузов	млн. тонн	267,7 (+8%)	248,8 (+4,4%)	294,7 (+5,4%)	287,7 (-2,4%)
Перевезено пассажиров	млн. пасс.	213,2 (+8%)	223,6 (+4,9%)	235,8 (+5,4)	230,9 (-2,1%)
Доходы	млрд. тенге	15 (+7,1%)	16,5 (+10%)	19,5 (+18,1%)	19 (-2,6%)
Расходы	млрд. тенге	13991 (+8,3%)	14649 (+4,7%)	16708 (+14%)	16917 (+1,2%)
Финансовый результат	млрд. тенге	506,4 (+22,2%)	611,9 (+20,8%)	690 (+12,7%)	669,1 (-3%)
Примечание: [2]					

Доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте и пассажирообороте страны составляет около 60%, при этом его доля в доходах от перевозок всеми видами транспорта 20%.

При реализации реформ на железнодорожном транспорте в течение последних 10 лет были определены следующие цели:

- 1) адаптация железнодорожного транспорта к рынку при условии сохранения

государственного контроля над магистральной железнодорожной сетью (далее – МЖС);

2) обеспечение доступности, эффективности, безопасности и качества услуг железнодорожного транспорта за счет развития конкуренции в перевозочной и обеспечивающей деятельности;

3) создание институциональных условий для вовлечения частной инициативы и инвестиций в отрасль;

4) развитие импортозамещающей производственной базы железнодорожного транспорта.

В ходе реформы железнодорожной отрасли Республики Казахстан были достигнуты следующие промежуточные результаты:

1) выделены непрофильные виды хозяйственной деятельности и социально-бытовые активы, такие как школы и больницы, и переданы местным органам власти;

2) выделены ремонтные предприятия в конкурентный сектор;

3) осуществлено организационное и финансовое разделение пассажирских и грузовых перевозок. Начато частичное государственное субсидирование пассажирских перевозок.

По итогам 2013 года парк локомотивов насчитывает 1 892 локомотивов, в том числе 556 ед. электровозов, 1 336 ед. тепловозов. Состояние локомотивного парка характеризуется высоким износом, достигающим 66,7%.

По итогам 2013 года общий парк грузовых вагонов Республики Казахстан составляет 180 138 единиц, из них 65 366 единиц или 36,2% являются инвентарными, а 114 772 единиц или 63,7% собственными. Основной проблемой инвентарного парка грузовых вагонов является его высокий износ, достигающий 47,7%.

Отсутствие ценового регулирования на услуги по предоставлению грузовых вагонов собственников грузовых вагонов создает благоприятные условия для обновления подвижного состава [2].

По состоянию на 2013 год парк вагонов, предназначенных для перевозки пассажиров, составил 2 043 единицы. Количество вагонов, в течение 2013 года подлежащее исключению из инвентарного парка по сроку эксплуатации, составляет 102 единицы или 5,3% от инвентарного парка. Для компенсации выбытия пассажирских вагонов с учетом роста пассажирооборота в период до 2014 года необходимо приобрести 757 пассажирских вагонов.

При этом в период 2012 – 2014 годы за счет бюджетных средств на кредитной основе запланировано приобретение 420 пассажирских вагонов «Тальго».

Также приобретено за счет собственных средств:

– в 2011 году – 34 пассажирских вагона;

– в 2012 году – 49 пассажирских вагонов;

– в 2013 году – 49 пассажирских вагонов.

Уровень износа парка в настоящее время составляет 60,2%.

В настоящее время в республике железнодорожные пассажирские перевозки в межобластных сообщениях осуществляют государственные и частные компании по государственному социальному заказу на конкурсной основе с выделением субсидий.

В конкурентной модели отрасли компаниям, осуществляющим пассажирские перевозки, необходимы полный контроль и ответственность за обновление активов, задействованных в перевозочном процессе, а именно вагонов и локомотивов.

Согласно действующей практике регулирования дифференцированы тарифы в зависимости от вида сообщения и рода груза. В результате доходы от перевозок различаются в зависимости от сегмента рынка, определяемого видом сообщения и родом груза.

Из указанных сегментов перевозок можно выделить три группы:

1 – низкодоходные перевозки: каменный уголь (экспорт, межобластное сообщение), руда (экспорт, межобластное сообщение), строительные грузы (импорт), хлебные грузы (экспорт, межобластное сообщение), остальные грузы (межобластное сообщение);

2 – высокодоходные перевозки: нефтяные грузы (экспорт), черные металлы (экспорт, импорт, межобластное сообщение), химические и минеральные удобрения (экспорт, импорт,

межобластное сообщение), остальные грузы (импорт);

3 – самокупаемые перевозки: каменный уголь (импорт), нефтяные грузы (импорт, межобластное сообщение), руда (импорт), строительные грузы (экспорт, межобластное сообщение), хлебные грузы (импорт), остальные грузы (экспорт).

В настоящее время АО «НК «КТЖ» является единственным перевозчиком грузов на рынке Республики Казахстан. При этом для осуществления перевозок АО «НК «КТЖ» использует подвижной состав АО «Локомотив», АО «Қазтеміртранс», инвентарные вагоны других железнодорожных администраций и частный парк вагонов операторских компаний.

Таблица 2 - Перевезено грузов по видам сообщениям

Показатели	Ед. изм.	Период			
		2010 год	2011 год	2012 год	2013 год (10 месяцев)
Внутри-республиканское	млн. тонн	140,9 (+7,1 %)	148,7 (+5,5%)	158,8 (+6,8%)	123,6 (-22,4%)
экспорт		96,0 (+12%)	97,9 (+2%)	100,9 (+3,1%)	81,2 (-19,5%)
импорт		16,9 (+6,9%)	17,9 (+5,9%)	18,7 (+4,7%)	15,9 (-14,9%)
транзит		14,0 (-5,4%)	15,1 (+7,9%)	16,3 (+7,8%)	13 (-20,2%)
Примечание: [3]					

К 2018 году планируется оздоровить около 4 тыс. км магистральной сети, приобрести 564 ед. локомотивов и 19 369 ед. грузовых вагонов.

Таблица 3 - Основные инфраструктурные проекты:

п/п	Проекты	Ед. изм.	Стоимость млрд. тг.	Источник финансирования	Сроки реализации
Строительство железнодорожных линий					
	Бейнеу – Жезказган	988 км	561	РБ, собственные средства АО «НК «КТЖ», заемные средства	2012 – 2016
	Аркалык – Шубарколь	214 км	133	РБ, собственные средства АО «НК «КТЖ», заемные средства	2012 – 2015
	Жетыген – Куркудук	61 км	27,9	Концессия	2015-2017
Другие проекты					
	Строительство вокзального комплекса в г. Астане	1	158	РБ, собственные средства АО «НК «КТЖ», заемные средства	2013-2016
Примечание: [3]					

В железнодорожной отрасли недостаточно развита сеть железных дорог, растет износ основных средств, дефицит пассажирского подвижного состава. Присутствуют низкий уровень сервиса и отсутствие конкуренции, также сказывается недостаточное

финансирование обновления и развития железнодорожного транспорта. Действующие принципы тарифообразования и механизм регулирования исключают ориентированность перевозчика на клиента. Необходимо максимально эффективно реализовать транзитный потенциал страны и привлечь новых (частных) субъектов на развитие железнодорожных линий, которые в свою очередь позволят сформировать конкурентную среду в транспортно-коммуникационном комплексе и увеличить парк транспортных средств.

Зарубежный опыт субсидирования предусматривает компенсацию выпадающих доходов перевозчика по социально значимым перевозкам с учётом покрытия операционных и инвестиционных потребностей и заключения долгосрочных контрактов между государством и перевозчиком.

Что касается прибыльности пассажирских перевозок, то мнение о том, что все перевозки являются однозначно убыточными, не совсем правильно. Есть страны, в которых пассажирский транспорт приносит прибыль — это, например, Швейцария и Япония. В то же время в большинстве остальных стран, включая США, Францию, Германию и многие другие государства, пассажирский комплекс в целом является убыточным.

Экономическая политика, допускающая на протяжении многих лет перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых, а также других отраслей экономики (горнодобывающая, строительная и агропромышленный комплекс) за счет падения железнодорожных тарифов относительно роста цен, приводит к «вымыванию» активов отрасли и ухудшению качества транспортной инфраструктуры государства.

Накопленный износ основных фондов отрасли создает опасность потери технологической устойчивости железнодорожного транспорта и определяет значительную потребность в инвестициях в обновление вырабатывающих свой ресурс подвижного состава и объектов инфраструктуры.

Эффективность железнодорожного транспорта, существующий ассортимент, доступность и качество услуг, предоставляемых пользователям, уровень внедрения инноваций в деятельность не в полной мере отвечают современным требованиям рынка.

Учитывая значение работы железнодорожного транспорта для всех отраслей экономики государства, Министерством совместно с АО «НК «КТЖ» была проведена масштабная, системная работа по разработке комплексных подходов по дальнейшему развитию железнодорожного транспорта Республики Казахстан, составивших основу раздела железнодорожного транспорта Государственной программой развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года.

При этом основной задачей данной программы является формирование оптимальной системы функционирования железнодорожной отрасли и создание условий для конкурентоспособности и развития национальных перевозчиков грузов и пассажиров.

Также программой предусматривается развитие грузовых перевозок, развитие пассажирских перевозок, развитие и модернизация железнодорожной инфраструктуры, модернизация и развитие вокзального хозяйства, обновление и модернизация основных средств производства железнодорожной отрасли, развитие отечественного железнодорожного машиностроения.

Таблица 4 - Вагоны по состоянию на 2013 год:

Наименование	Инвентарный парк	Рабочий парк	Нерабочий парк
пассажирские вагоны, ед.	1 919	1 877	42
грузовые вагоны, ед.	65 366	59635	5731
АО «НК «Қазақстан темір жолы»	419	419	-
АО «Қазтеміртранс»	63 861	58175	5686
АО «Қазтранссервис»	477	436	41

Таблица 5 - Локомотивы по состоянию на 2013 год:

ед

Наименование	Инвентарный парк	Эксплуатируемый парк	Неэксплуатируемый парк
магистральные тепловозы, ед.	722	590	132
электровозы, ед.	528	447,5	80,5
маневровые тепловозы, ед.	538	445	93
Примечание: [3]			

Отмечаются высокая изношенность имеющейся дорожно-эксплуатационной техники; высокая капиталоемкость восстановительных работ, недостаточное финансирование развития сети автодорог республиканского значения и соблюдения межремонтных сроков службы дорог, низкие технические параметры существующих автодорог (по расчетной нагрузке на ось, категории и т.д.), высокий риск аварийности и смертности на дорогах с 2-х полосным движением, низкий уровень развития автомобильных дорог областного и районного значений, вследствие недостаточного финансирования из местных бюджетов, и отсутствие подъездных автодорог с твердым покрытием к 1 861 сельским населенным пунктам.

Казахстану необходимо разработать долгосрочную программу развития логистики (например, до 2015 года). Для развития логистики на законодательном уровне необходимо принять ряд законов, связанных с международной торговлей.

На 2014 год внутренняя логистика по Казахстану, приближенная к международным стандартам качества, присутствует только в Алматинском регионе, где консолидировано много складов класса «А» и присутствует конкуренция на рынке логистики. В Астане логистическая инфраструктура только появляется. Наибольшая потребность состоит в качественной логистике в регионах Казахстана [3].

В связи с ростом перспективности рынка логистических услуг в Казахстане, специалисты уже сейчас думают над тем, как поднять сервис транспортных компаний на самый высокий профессиональный уровень, соответствующий всем мировым стандартам.

Известно, что Казахстан является страной с достаточно сложной логистической системой. Большие расстояния порой не позволяют предпринимателям развивать свой бизнес в разных регионах страны по причине высоких логистических издержек. Именно эту проблему и должны решить логистические компании, снизив затраты и увеличив скорость доставки грузов.

Находясь в центре важных транспортных линий Евроазиатского материка, Казахстан является стратегическим партнером многих государств, о чем свидетельствует участие в выставке транспортных предприятий и компаний из стран ближнего и дальнего зарубежья.

Уверен, что встречи и дискуссии специалистов ведущих транспортных компаний, их конструктивные предложения относительно состояния и перспективы развития транспортно-коммуникационного комплекса страны и предприятий внесут существенный вклад в развитие транспортной отрасли Республики Казахстан и будут способствовать дальнейшему развитию взаимовыгодных партнерских отношений.

По нашему мнению хочется отметить некоторые выводы для улучшения логистических перевозок

- Развитие логистики как интегрированной цепи поставок;
- Инвестиции в транспортную и логистическую инфраструктуру;
- Повышение базовой эффективности логистических видов деятельности;
- Создание безбарьерной среды;

- Развитие ключевых компетенций персонала в сфере логистики;
- Формирование новых логистических продуктов и решений;
- Консолидация логистических компетенций, создание партнерств.

В соответствии с поручениями Главы Государства Назарбаева Н.А. о становлении Казахстана деловым и транзитным хабом, возрождении Шелкового пути и создании на базе АО «НК «Қазақстантеміржолы» Национальной транспортно-логистической компании международного уровня, обновлена миссия и динамично трансформируется бизнес Компании.

Список использованных источников

1. О транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года. Указ Президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 года №86// "Казахстанская правда" от 13 апреля 2006 года, №87 (25058)
2. Послание Президента РК Н.Назарбаева народу Казахстана «Казахстан на пути ускоренной экономической, социальной и политической модернизации» (18.02.2005г.).
3. Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 год

ӘӨЖ 331.5(574)

ЕҢБЕК НАРЫҒЫНЫҢ КЕЙБІР ТЕОРИЯЛЫҚ МӘСЕЛЕЛЕРІ

Кәрім Жұлдыз Қайратқызы

zhuldyzkarim@mail.ru

Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ, Әлеуметтік ғылымдар факультетінің 2 курс студенті,
Астана, Қазақстан

Ғылыми жетекшісі – Н.О. Молдашов

Еңбек адамның табиғи жетістігі болып табылады. «Адамды адам еткен еңбек» деген Адам эволюциясы теориясының негізін қалаушы Ч.Дарвиннің пікірі де бекер емес. Еңбек – адам мен қоғамның өміріне және қажеттіліктерін қанағаттандыруға қажетті материалдық, рухани және басқа да құндылықтарды жасауға бағытталған адам қызметі [1, 46]. Сонымен қатар, еңбек адамның өмір сүруінің маңызды жағдайы болып табылады, себебі: ол адамның өмір сүруінің материалдық және рухани қажеттіліктерін, басқаша айтқанда, тамақтануға, баспана иеленуге, киінуге, адамдармен араласуға, білімге, қағазға, өнерге және тағы басқа өмір сүру қажеттіліктерін қанағаттандырады. Кең мағынада еңбек тек адамның ғана емес, сонымен қатар да табиғи қажеттігі болып табылады, себебі, қоғамның материалдық негіздерін қалыптастырады. Адам еңбек арқылы табиғатқа әсер етеді.

Сонымен қатар қазіргі нарықтық экономика кезеңінде адамның кез келген еңбек қызметі, атап айтқанда, ой- қуаты, энергиясы, уақыт шығындары нысанына, жұмыстың тәсіліне қарамай еңбек болып есептеледі. Ал енді нарық дегеніміз не? Басында нарық дегенді әр түрлі тауарларды сатумен байланысты жұртқа жария орын ретінде түсіндіреді. Алайда, уақыт өте келе қоғам дамыған сайын, оның экономикалық құрылымы күрделенген сайын нарық ұғымы да өзгеріп отырады. Сондықтан оған бір ғана анықтама беру жеткіліксіз. Нарық (рынок) дегеніміз 1) тауарлар мен қызметтерді сату және сатып алумен байланысты барлық экономикалық қатынастар жиынтығы; 2) өзара айналым сферасын сипаттайтын тауар – ақша қатынастары; 3) сатушылар мен сатып алушылардың мүдделерін келістіріп отыратын сиқырлы құрал немесе тетік; 4) тауарлар мен қызметтер арқылы кез келген салада әрекетке түсетін экономикалық агенттердің кез келген жағдайда өзара үйлесім табуы; 5) сұраныс, ұсыныс және баға арқылы өзін өзі реттейтін механизм. Міне осы түсініктерге байланысты нарық жағдайында, сұраныс пен ұсыныстың бітпейтін өзара әрекеттестігі сипатталады [2,