

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

Л.Н.ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ
L.N. GUMILYOV EURASIAN NATIONAL UNIVERSITY



IX Астана экономикалық форумы аясындағы
**«ЖАҒАНДАНУ ЖАҒДАЙЫНДА ЖАҢА ИНДУСТРИЯЛАНДЫРУ -
ҚАЗАҚСТАННЫҢ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ӨСУІНІҢ ДРАЙВЕРІ»**
жас ғалымдардың халықаралық ғылыми конференциясының
ЕҢБЕКТЕР ЖИНАҒЫ

II БӨЛІМ

25 мамыр 2016 жыл

СБОРНИК ТРУДОВ

международной научной конференции молодых ученых
**«НОВАЯ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯ КАК ДРАЙВЕР ЭКОНОМИЧЕСКОГО
РОСТА В КАЗАХСТАНЕ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ»**
под эгидой IX Астанинского экономического форума

ЧАСТЬ II

25 мая 2016 г.

PROCEEDINGS

of the international scientific conference of young scholars
**«NEW INDUSTRIALIZATION AS A DRIVER OF ECONOMIC
GROWTH IN KAZAKHSTAN IN TERMS OF GLOBALIZATION»**
in the framework of the IXth Astana Economic Forum

PART II

25 may 2016

Астана, Қазақстан
Astana, Kazakhstan

УДК 338.28(574)(06)
ББК 65.9(5Қаз)-551я431
Ж 28

Редакционная коллегия:

Декан Экономического факультета д.э.н., профессор Макыш С.Б.,
Заместитель декана по научной работе, к.э.н., и.о. доцента Бакирбекова А.М.
Заведующий кафедрой «Экономика» к.э.н., и.о. профессора Рахметулина Ж.Б.
Заведующий кафедрой «Финансы» д.э.н., и.о. профессора Садвокасова К.Ж.
Заведующий кафедрой «Туризм» к.э.н., доцент Дуйсембаев А.А.
Заведующий кафедрой «Учет, аудит и анализ» к.э.н., доцент Алибекова Б.А.
Заведующий кафедрой «Менеджмент» д.э.н., профессор Толысбаев Б.С.
Заведующий кафедрой «Экономическая теория и антимонопольное регулирование» к.э.н.,
доцент Бабланов Т.К., к.э.н., и.о. доцента Ауелбекова А.К.

Ж28 Жаһандану жағдайында жаңа индустриаландыру – Қазақстанның экономикалық өсуінің драйвері: Жас ғалымдардың халық. ғыл. конф. еңбектер жинағы. – Астана: Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, 2016.

Новая индустриализация как драйвер экономического роста в Казахстане в условиях глобализации: Сб. материалов межд. науч. конф. молодых ученых. – Астана: Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, 2016.

Proceedings of the international scientific conference of young scholars «**New industrialization as a driver of economic growth in Kazakhstan in condition of globalization**» Astana, L.N.Gumilyov Eurasian National University, 2016.

ISBN 978-9965-31-762-0

ISBN 978-9965-31-762-0

Халықаралық ғылыми конференциясының еңбек жинағында жаһандану жағдайындағы жаңа индустриаландыру мен экономикалық өсудің өзекті мәселелері қарастырылған.

В сборнике материалов международной научной конференции рассмотрены актуальные вопросы новой индустриализации и экономического роста в условиях глобализации.

The collection of materials in the international scientific conference considers important issues of the new industrialization and economic growth in globalization.

ISBN 978-9965-31-762-0

УДК 338.28(574)(06)
ББК 65.9(5Қаз)- 551я431

ISBN 978-9965-31-762-0

изменения за счет корректировки действий. Это свидетельствует о том, что кадровая политика предприятия может и должна меняться в зависимости от стадии жизненного цикла организации и решаемых задач. Это позволит предприятию активно развиваться, иметь структуру организации, соответствующую требованиям рынка и обеспечит конкурентные преимущества.

Литература:

1. Багриновский К. А., Бендиков М. А., Фролов И. Э., Хрусталева Е. Ю. Научно-исследовательский сектор экономики России: состояние и особенности развития. — Автореф. дис. канд. техн. наук. — Москва, 2011. — 21 с.
2. Варфоломеев В.П. Управление высокотехнологичным производством. – М.: Экономика, 2009. – 512 с.
3. Козлова, М.В. Инновационные стратегии в системе управления качеством и конкурентоспособностью инновационных предприятий //Проблемы современной экономики. – 2011. - №1. – С.14-19.

АКТУАЛЬНОСТЬ, ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ЛОГИСТИКИ В СОВРЕМЕННОМ КАЗАХСТАНЕ

Сулейменова У.Ш., Бекенов А.С.

Евразийский Национальный Университет им. Л.Н. Гумилева,

г.Астана, Республика Казахстан

E-mail: umit888@mail.ru, aidar_bekenov92@mail.ru

Проблемы логистики уже более 25 лет в нарастающих масштабах привлекают внимание ученых, специалистов, руководителей фирм, предприятий и корпораций развитых стран мира. Этот острый интерес проявляется в научном и практическом планах. Проникновение логистики в сферу экономики в существенной степени обязано компьютеризации управления. В действительности мы имеем дело с быстро развивающейся инфраструктурой в сфере экономики и организации производства и с новым научным направлением. Эта инфраструктура основывается на современных достижениях науки и техники.

Актуальность логистики заключается в пяти факторах: экономическом, организационно-экономическом, информационном, техническом и специфическом (для казахстанских условий), связанном с регулированием хозяйственных процессов.

Интерес к проблемам развития логистики в промышленно развитых странах исторически был связан, прежде всего, с причинами экономического характера. В условиях, когда рост объемов производства и расширение внутринациональных и микрохозяйственных связей привели к увеличению издержек сферы обращения, внимание предпринимателей сконцентрировалось на поиске новых форм оптимизации рыночной деятельности и сокращении затрат в данной сфере.

Развитие логистики определили следующие 2 фактора:

1. Усложнение системы рыночных отношений и повышения требований к качественным характеристикам процесса распределения.
2. Создание гибких производственных систем [1].

С середины 80-х годов в западных странах наметился новый подход к развитию логистики. Его специфика – в выходе логистической системы за пределы экономической среды и учете социальных, экологических и политических аспектов.

Понятие логистической системы является одним из базовых понятий логистики. Из всего множества разнообразных систем логистические системы выделяются составом элементов, характером связей между ними, организацией и интегративными свойствами [2].

Внедрение логистических подходов в управлении товародвижением приобрело большую актуальность на современном этапе развития казахстанской экономики. Это связано с интенсификацией и расширением товарно-денежных отношений, с динамичным увеличением горизонтальных хозяйственных связей между предприятиями и организациями сопряженных отраслей. Возросли возможности для улучшения их взаимодействия на основе расширения хозяйственной самостоятельности и инициативы посреднических структур и транспортных предприятий, совершенствование их договорных отношений и взаимного экономического стимулирования.

На основе логистических подходов экономические методы должны получить воплощение в практике производственных структур – у изготовителей и производственных потребителей, а также в системе коммерческо-посреднических организаций и предприятий. С помощью этих методов обеспечивается экономическая заинтересованность хозяйствующих субъектов в повышении эффективности конечных результатов хозяйственной деятельности за счет экономии и прибыли от логистических операций и услуг.

Другая группа задач совершенствования материалопотоков касается взаимодействия коммерческих посредников между собой, с другими субъектами товарного рынка и транспортными предприятиями, развития и повышения эффективности системы складирования продукции. Решению этих задач также в значительной мере способствуют логистические формы и методы управления [3].

Правительства многих стран делают ставку на развитие логистики, которая является основным фактором для стимулирования экономического развития. В современных условиях логистике отводится ключевая, а в некоторых случаях определяющая роль для индустриального развития страны, так как все грузоперевозки в Казахстан и доставляемые товары из Казахстана зависят от правильных логистических схем. В Казахстане, который занимает большие территории и имеет тесные связи с другими странами СНГ, этот инструмент может существенно повлиять на эффект индустриального рывка.

Перенимая опыт экономически развитых стран Европы, Республика Казахстан пытается стимулировать логистическое обслуживание новых и уже действующих транспортных предприятий. К этим мерам относится ускорение, упрощение и понижение стоимости, прежде всего, внутренних перевозок, когда речь идёт о снабжении различных предприятий сырьём или о доставке готовой продукции потребителю. Важную роль логистика приобретает и при транспортировке продукции или грузов, которые трудно транспортировать, при транспортировке на дальние расстояния или в труднодоступные районы страны. Следующий важный фактор – это экспортные услуги транспортных компаний Казахстана, то есть логистика, которая стимулирует привлечение транзитных перевозок через территорию страны. Особенная роль отводится логистике, которая активизирует инвестиционные процессы в экономике страны. Это так называемый внешний логистический эффект, когда иностранные инвесторы принимают решение об инвестиционных проектах на территории Казахстана, ориентируясь на развитую логистическую систему.

Особенно важен тот факт, что неотъемлемым компонентом успешного экономического развития, является реализация, на практике реализация внутреннего компонента – Логистической Карты Казахстана. Этот инструмент планирования всей транспортно – логистической системы даёт 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 для госструктур. Важным внешним инструментом должна стать реализация проекта Новый Шёлковый путь, нацеленного на казахстанский транзит. Казахстан здесь будет иметь сразу несколько преимуществ, главные из которых – это сроки доставки: замораживание финансов и время; маршрут, который в основном пройдёт по

территории Китая, также строительство зелёного коридора – Торгово–транспортного Хаба и немаловажный фактор – исторический маршрут Шёлкового пути.

Сегодня неразвитость логистической инфраструктуры существенно отражается на экономическом развитии Казахстана. Сейчас перед логистикой стоят очень важные задачи – обеспечить доступность и конкурентоспособность услуг, увеличить пропускную способность, ликвидировать диспропорции, создать интегрированную систему логистических центров и обеспечить информационную поддержку. Расходы на логистику в Казахстане очень велики и во много раз превышают уровень расходов в развитых странах. Доля логистических издержек достигает 25% от стоимости продукции, что на много выше среднемирового показателя, который находится на уровне 11%, а в Канаде и США он равен 10 процентам. Динамика развития экономики требует эволюции транспортной системы, которая эффективно сможет обслуживать логистические требования новой экономики. Казахстану срочно нужна развитая транспортно–логистическая система, которая сможет обслуживать экономику страны [4].

Логистика это больше, чем просто транспортные услуги. ЭКСПО 2017 – это новые транспортные коридоры и необходимость для казахстанских и немецких компаний усиления логистического присутствия. С началом работы Таможенного Союза открылся огромный многомиллионный потребительский рынок. Отечественный рынок логистики начинает формироваться внешними факторами – ценовой политикой игроков ТС, изменением законодательства и требований ТС, приходом сильных игроков из России, появлением огромного рынка сбыта в более чем 200 млн потребителей. В связи с ростом перспективности рынка логистических услуг в Казахстане, уже сейчас надо думать над тем, как поднять сервис транспортных компаний на самый высокий профессиональный уровень, соответствующий всем мировым стандартам.

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. Главные проблемы логистических компаний заключаются в недостаточности внутренних коммуникаций и недостатке квалифицированных кадров. Среди основных проблем можно выделить такие, как слабое качество предоставляемых услуг, неразвитость транспортной инфраструктуры, неразвитость складского хозяйства, низкий профессионализм логистических операторов, узкий ассортимент предоставляемых услуг.

Для повышения результативности логистическим компаниям необходимо кооперироваться. Нужно думать не в рамках своей компании, нужно думать об интеграции. Интеграция означает становление, выращивание партнерства. Нужно быть готовым к быстрым решениям. Нужно разрабатывать стандарты, использовать технологическое развитие, приводить инвестиции в технологии. Казахстанский рынок должен активно сотрудничать с государством, убеждая снижать определенные требования и устранять существующие преграды. Также необходима качественная подготовка специалистов в области логистики, которые смогут работать с самыми новейшими технологиями, обеспечивая тем самым высокий уровень оказания логистических услуг [5].

Нынешний кризис показал как неэффективно работают транспортные предприятия, а также вся логистическая система транспортной сети в Казахстане. Это означает, что вся транспортная логистика, не включая перевозку населения, ориентирована на промышленный сектор и упадки цены на нефть, резко отреагировала на убыточность предстоящих проектов и на прибыльность. Яркий пример тому одна из наиболее крупных перевозчиков Казахстана «Қазақстан Темір Жолы» которая в 2016 году за счет ЕНПФ привлекла облигационный заем в размере 50 млрд. тенге для рефинансирования своих валютных обязательств. Следовательно, нужно переориентировать рынок на другие сферы перевозок и улучшением имеющихся сильных сторон для полноценного развития транспортировки в РК. Среди

сильных сторон можно учитывать пассажирские перевозки наряду с грузоперевозками, которые год за годом растут в объеме.

Для урегулирования этой проблемы нужно учитывать ряд решений, таких как:

- постройки дорог I категории и внедрение покрытия микросюрфейсинга для меньшего износа дорог;
- замена старых автобусов на новые модели;
- внедрение стандартов в обслуживании населения;
- внедрение online покупки билетов на межгородские и международные перевозки (автобус, грузы);
- набор сотрудников по квалификационным требованиям;
- улучшение и разработка платежных систем альтернативой «Онлай»;
- постройка логистических центров на границах с соседними странами.

Сама экономика, будь она на макро или микроуровне, - одна большая логистика, и в ней заключается механизм рыночной экономики.

Литература:

1. Гаджинский, А.М. Логистика [Электронный ресурс]: учебник для студентов вузов . - Москва: Дашков и К, 2012 г.
2. Раимбеков, Ж.С. Экономика логистических систем предприятия: учебное пособие. - Алматы: Эверо, 2014 г.
3. Раимбеков, Ж.С. Логистика региональной системы - Алматы: Эверо, 2014 г.
4. www.whitehawk.kz.
5. www//vlast.kz.

ЖИНАҚТАУШЫ ЗЕЙНЕТАҚЫ ЖҮЙЕСІН ДАМЫТУДЫ ТЕЖЕУШІ ФАКТОРЛАРЫ ЖӘНЕ ОЛАРДЫ ТӨМЕНДЕТУ МӘСЕЛЕЛЕРІ

Егізбаева Ж., Қанағатова Р.

Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия Ұлттық университеті,
Астана қ., Қазақстан Республикасы
E-mail: egizbaeva_zht@enu.kz

Соңғы жылдары әлемдік қоғамдастықтың бірқатар елдерінде жүзеге асырылып жатқан зейнетақы жүйелерін реформалау әлеуметтік-экономикалық тұрақсыздық пен халықтың жаһандық қартаю процесінің жылдамдауынан туындап отыр.

Экономикалық ынтымақтастықты дамыту ұйымдары елдерінің көпшілігінде жүргізіліп жатқан зейнетақы реформалары мыналарды:

1) ең төменгі кепілдіктерді қамтамасыз ете отырып, таратушы және жинақтаушы схемаларын үйлестіретін көпдеңгейлі зейнетақы жүйелерін енгізуді/сақтауды;

2) еңбек қатынастарын заңдастыруға және көлеңкелі жұмыспен қамтуды қысқартуға бағытталған зейнетақы бағдарламаларын қаржыландыруды сақтандыру тетіктерін күшейтуді;

3) зейнеткерлік жасты 65-67 жасқа дейін көтеруді және зейнетақы бағдарламаларын қаржыландыру ауыртпалығын азайту, белсенді еңбек ету мерзімін ұзарту әрі халықтың қартаюы жағдайында еңбек ресурстарының санын тұрақтандыру мақсатында зейнетке мерзімінен бұрын шығу шарттарын қатаңдатуды;

4) еңбек еткен бүкіл өмірінде зейнетақы резервтерін қалыптастыруға қатысуынан зейнетақы мөлшерінің тәуелділігін күшейтуді (Италия, Швеция, Польша, Ресей Федерациясы);

5) зейнетақы қорларының қаржылық қызметін бақылауды және қадағалауды күшейтуді (мысалы, Германияда қаржы тәуекелдерін тәуелсіз қадағалауды және басқаруды