

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ ЖОҒАРЫ БІЛІМ МИНИСТРЛІГІ**

**«Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ» КЕАҚ**

**Студенттер мен жас ғалымдардың  
«GYLYM JÁNE BILIM - 2024»  
XIX Халықаралық ғылыми конференциясының  
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ  
XIX Международной научной конференции  
студентов и молодых ученых  
«GYLYM JÁNE BILIM - 2024»**

**PROCEEDINGS  
of the XIX International Scientific Conference  
for students and young scholars  
«GYLYM JÁNE BILIM - 2024»**

**2024  
Астана**

**УДК 001**

**ББК 72**

**G99**

**«GYLYM JÁNE BILIM – 2024» студенттер мен жас ғалымдардың XIX Халықаралық ғылыми конференциясы = XIX Международная научная конференция студентов и молодых ученых «GYLYM JÁNE BILIM – 2024» = The XIX International Scientific Conference for students and young scholars «GYLYM JÁNE BILIM – 2024». – Астана: – 7478 б. - қазақша, орысша, ағылшынша.**

**ISBN 978-601-7697-07-5**

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**

**ББК 72**

**G99**

**ISBN 978-601-7697-07-5**

**©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия  
ұлттық университеті, 2024**

Қазіргі уақытта келесі стратегиялар кеңінен қолданылады:

- бірінші стратегия: тұрақты бақылау және стейкхолдерлерді өзара іс-қимыл процесіне барынша тарту, бұл стратегия негізгі топтарға (маңыздылығы мен ықпалының жоғары деңгейі) қолданылады;

- екінші стратегия: осы топтардың қанағаттанушылығын сақтау мақсатында білім беру ұйымының ұзақ мерзімді шешімдерін келісу бойынша консультативтік кездесулерді ұйымдастыру (ықпалдың жоғары деңгейі, бірақ маңыздылығының төмен деңгейі);

– үшінші стратегия: білім беру ұйымының мүддесі туралы хабардар ету, осы топтардың қолдауына ие болу мақсатымен өзекті мәселелерді жария талқылауға тарту (ықпалдың төмен деңгейі, маңыздылықтың жоғары деңгейі).

6-кезең: стейкхолдерлермен қарым-қатынасты басқару стратегиясының тиімділігін іске асыру және бағалау.

Осы кезеңде белгіленген мерзімдерде стейкхолдерлердің әрбір тобының қанағаттану дәрежесіне бақылау жүргізіледі, алынған нәтижелер бойынша түзету іс-шараларының жүйесі әзірленеді.

Қатысуды коммуникацияның нәтижесі ретінде қарастыра отырып, мүдделі тараптар топтарын тарту үшін мүдделі тараптарға сәйкес коммуникациялық стратегияларды енгізу өте маңызды. Коммерциялық емес ұйымдар ұйымдық жетістікке жету үшін сыртқы мүдделі тараптарға сүйенеді, алайда ішкі мүдделі тараптарға көп көңіл бөлінеді. Білім беру ұйымдарында сыртқы мүдделі тараптар ұйымдық мақсаттарға жету үшін өте маңызды және қоғамдастық сыртқы мүдделі тараптардың ең үлкен топтарының бірі болып табылады. Білім беру ұйымдарындағы қоғамдастықтың қатысуын мүдделі тараптармен өзара әрекеттесу нысаны ретінде қарастыруға болады.

Осылайша, тиімді стейкхолдер-менеджменттің болуы білім беру ұйымына шығындарды оңтайландыруға, бедел мен бәсекеге қабілеттілік деңгейін арттыруға, тұтынушылар мен тапсырыс берушілердің талғамына сәйкес сұранысқа ие және сапалы білім беру қызметтерін ұсынуға мүмкіндік береді деп айтуға болады.

#### **Қолданылған әдебиеттер тізімі**

1. Патрахина Т. Н. SWOT-анализ как инструмент планирования стратегии образовательной организации // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ» Том 7. № 2 (2018). — Режим доступа: <http://naukovedenie.ru/PDF/08PVN215.pdf>

2. Якубов Б. А. Совершенствование организации взаимодействия предпринимательских структур в рамках концепции стейкхолдер-менеджмента. Диссертация на соискание степени канд. эконом. наук.

3. Булатов А. Р. Эдвард Фриман. Люди. — Режим доступа: [http://www.peoples.ru/science/philosophy/r\\_edward\\_freeman/](http://www.peoples.ru/science/philosophy/r_edward_freeman/)

4. Екшикеев Т. К. Стейкхолдеры рынка образовательных услуг // Сибирский торгово-экономический журнал. 2019. № 9. КиберЛенинка научная библиотека.

5. Петров М. А. Теория заинтересованных сторон: пути практического применения. Вестник СПбГУ. Сер. 8. 2014. Вып. 2 (№ 16). С. 51–68

УДК 338.2

#### **MANAGEMENT OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN: PROBLEMS AND PREREQUISITES**

**Muzarap Gulzeinap Zhalgasbekkyzy**

[gulzeynep.muzarap@bk.ru](mailto:gulzeynep.muzarap@bk.ru)

Student of Economics Faculty, L. N. Gumilyov Eurasian National University,  
Astana, Kazakhstan

**Introduction.** The automotive industry in the Republic of Kazakhstan plays a key role in the country's economy, providing not only transportation needs, but also making a significant contribution to the overall industrial sector. However, as in many other countries, the management of the innovative development of this industry faces a number of problems and challenges. Today, the Kazakh automotive industry is included among the 12 priority areas of industrial development of the non-primary sector and is the object of consistent government support. By the end of 2019, the share of the automotive industry in the mechanical engineering of the Republic of Kazakhstan amounted to 26%, over 50 thousand units of equipment were produced, about 2.7 thousand cars were exported.

[1]

This article will consider the development and prospects, as well as the main problems and prerequisites related to the management of innovative development of the automotive industry in the Republic of Kazakhstan. The economic, technological, organizational and legal aspects that determine the directions of the industry's development will be analyzed and possible strategies for solving the identified problems will be identified.

**Methodology.** The machine building industry of Kazakhstan is becoming the locomotive of the processing segment, both in terms of output and in terms of the social significance of the segment. Thus, the volume of output in mechanical engineering in value terms in January–August 2023 has already amounted to 2.6 trillion tenge, which is almost 19% of the total output in the manufacturing industry of the country and about 9% of the total industrial production in the Republic of Kazakhstan as a whole.[2]

Also, the production of new types of products not previously produced in Kazakhstan has been mastered: freight and passenger wagons, electric locomotives, trucks, cars and buses, transformers, X-ray equipment, LED lamps, titanium ingots and slabs, medicines and others.

Kazakhstan is gradually implementing a policy of industrial and innovative development aimed at creating a high-performance and export-oriented manufacturing industry.

Foreign investors invest the most in the metallurgical industry and the production of finished metal products, except for machinery and equipment (\$3.7 billion or 76.8% of the total amount of foreign investments). The following industries made the greatest contribution to the development of the manufacturing industry in 2022: production of cars, trailers and semi-trailers (1.2 trillion tenge or 5.8%)

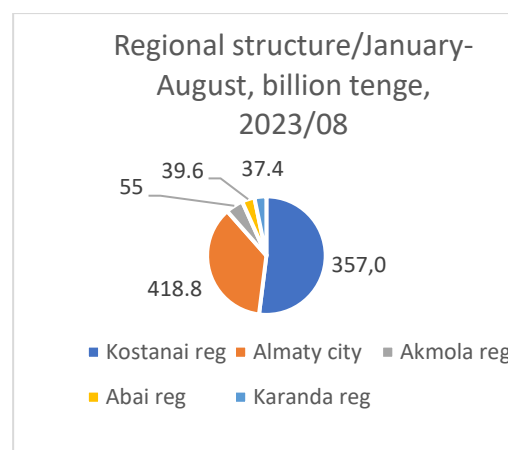
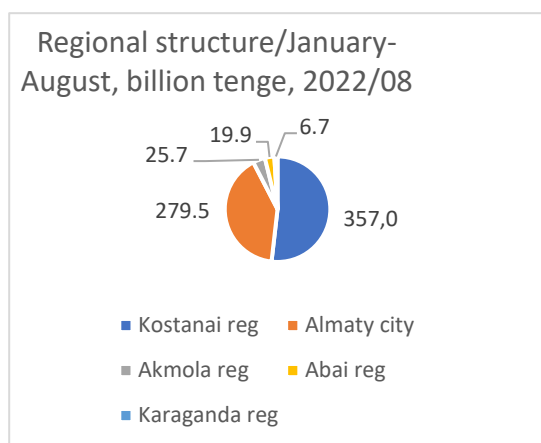
In the next 6 years, the priorities of development in ferrous metallurgy will be the production of new types of composite alloys using magnesium-chromium steel alloys for heavy machinery, in non-ferrous metallurgy - aluminum alloys with the addition of titanium and silicon for use in the automotive and aviation industries. [3]

**Results.** Today, all categories of motor vehicles are being produced in Kazakhstan. There are 167 car models assembled in the country, including 39 passenger models, 22 world brands.

Moreover, the capacity of the Kazakhstani mechanical engineering market is quite large and continues to grow continuously. According to the Kazakhstan Industry and Export Center "QazIndustry" JSC, for 7 months of 2022 its volume amounted to 11.6 billion dollars, while 81.5% (9.5 billion dollars) of needs were met through imports. From 2000 to 2018, the volume of production of machine-building products in the republic increased 24 times, reaching 1.1 trillion tenge in price terms.

The main volume of output (88%) of the automotive industry of the Republic of Kazakhstan is concentrated in Kostanay region (Allur) and Almaty (Hyundai Trans Kazakhstan and Hyundai Trans Almaty): 596.6 billion and 418.8 billion tenge, respectively. Another 55 billion tenge was provided by producers of the Karaganda region, 39.6 billion tenge — Abai, 37.4 billion tenge — Akmola. Other regions of the republic accounted for 9.1 billion tenge.

*Figure 1. Production of motor vehicles, trailers and semi-trailers.*



In the meantime, manufacturers are setting new records. So, in the eight months of 2023, 97.3 thousand vehicles were produced in the Republic of Kazakhstan (plus 41.4% for the year), among which 88.5 thousand were passenger cars directly (plus 41.5%).

In terms of factories in Kostanay (Allur), 57.8 thousand units of equipment were produced (plus 35.8% per year), in Almaty (Hyundai Trans Kazakhstan, Hyundai Trans Almaty) — 34.3 thousand (plus 50.4%) passenger and commercial vehicles, in Semey (SemAZ, Daewoo Bus Kazakhstan) — 2.6 thousand units. (plus 75.5%) of commercial vehicles, 803 buses in the Karaganda region (QazTehna), 776 units of commercial vehicles in Kokshetau (KAMAZ—Engineering).

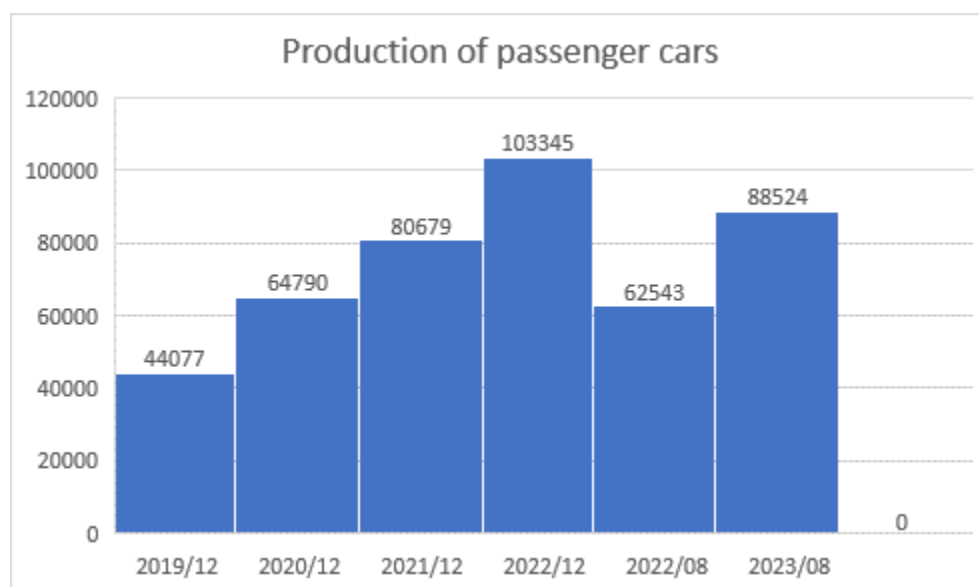


Figure 2. Production of passenger cars over the past 5 years

As for the car market, the figures are also very optimistic. So, in the eight months of the year before last, Kazakhstani dealers sold 120.3 thousand cars (plus 60.5% compared to the same period the year before last).

Brands produced in Kazakhstan are leading in terms of sales: Hyundai (31.4 thousand cars, plus 76.4% for the year), Chevrolet (28.8 thousand cars sold, plus 40.4%) and Kia (16.4 thousand cars, immediately plus 95.3%). In turn, Chery dealers have already sold almost 7 thousand cars, the annual growth is 3.7 times at once. Toyota closes the top five best-selling brands: 5.7 thousand cars (minus 11.1% per year). [\[2\]](#)

More than 14 thousand passenger cars were sold by Kazakhstani dealers in May 2023 – such data are provided by the Association of Kazakhstan Automobile Business (AKAB).

These are record sales figures – as much as 77.2% higher than in the same period in 2022. In total, in 5 months of 2023, Kazakhstan is purchased 66331 new vehicles. Hyundai is in the lead,

which has sold 4,333 cars. Chevrolet has sold 3,300 vehicles. [4]

And-It should be noted that a significant market share is also accounted for by the Chinese automotive industry, which is represented in Kazakhstan by Chery, Haval, Changan and Jac companies. Together, these companies sold cars in May 2015. All this indicates the increasing popularity of Chinese automotive products in the country. What such trends promise to the Kazakh automotive industry – economic columnist Yuri Masanov and General Director of AMAAR (Agency for Monitoring and Analysis of the Automotive Market) Artur Miskaryan helped us figure out this issue.

"Kazakhstan has been striving to develop its own automobile production for a long time," says Yu. Masanov. – There are several reasons for this. Firstly, thanks to this, it will be possible to saturate our own domestic market with domestically produced cars, satisfying the demand of citizens. Cars of domestic production are in demand among citizens. This shows the growth of their production. Thus, according to the Association of the Kazakh Automobile Business, in the first quarter of 2023, 28,758 passenger cars were produced in the country, and exports increased to 2,997 cars. This is 47.6% and 56% more than in the same period in 2022, respectively."

Secondly, according to him, automotive manufacturing is a technologically complex industry, and the location of such industries in Kazakhstan allows us to introduce sophisticated technologies in the country and train highly qualified personnel. "Actually, we see this on the example of car factories in Kostanay and Almaty: they are gradually deepening the localization of production through new production lines and the introduction of new operations."

At the same time, we see a third reason for the development of our own automotive industry – the creation of a multiplier effect. No car factory in the world can create all the components of a car by itself – from tires to interior lighting bulbs. Therefore, manufacturers of automotive components are developing – clusters of businesses are forming around automotive industries that sell the necessary parts to car factories. We can see this by the example of the appearance of a tire manufacturer in Sarani," Yu notes. Masanov. The expert also cited the example of the Kainar-AKB battery plant, which can supply its products to these car enterprises. [4]

Discussion. The automotive industry of the Republic of Kazakhstan is a vital foundation of the national economy, making a significant contribution to both transport infrastructure and overall industrial development. However, as in other countries, the management of the innovative development of this industry is fraught with a number of problems and obstacles. The Government of Kazakhstan has recognized the key role of the automotive sector, including it among the 12 priority areas of industrial development of the non-primary sector, reflecting the commitment to ongoing government support. Despite its prominence, the industry faces multifaceted challenges that require careful analysis and strategic intervention.

Although, global trends, such as the transition to electric vehicles and environmentally friendly technologies, emphasize the need for innovation and adaptation of the automotive industry in Kazakhstan. Despite the fact that the country has demonstrated its willingness to implement technological advances, there is still an urgent need for further investment in research and development, as well as for strengthening partnerships with technology leaders to increase competitiveness and sustainability.

Effective management of the automotive sector requires reliable organizational structures and strategic cooperation. Additionally, Kazakhstan is actively developing partnerships with global automakers and attracting foreign investment to stimulate the growth of the industry. It is also crucial to mention that changing the regulatory framework poses challenges to the sustainable development of the automotive industry. Although the Government applies various incentive measures, including tax incentives and promotional programs, ensuring clarity and consistency of regulation is of paramount importance. Achieving a balance between stimulating innovation and protecting the interests of consumers requires constant review and improvement of the existing legal framework.

To solve the above-mentioned problems and unlock the full potential of the automotive industry in Kazakhstan, it is necessary to fulfill a number of strategic tasks. First, it is necessary to create an enabling environment for investment and innovation through targeted incentives and policy

reforms. Secondly, it is necessary to give priority to the development of human capital by investing in education and advanced training to meet the changing needs of workers in the automotive industry. Thirdly, strengthening collaborative partnerships between industry stakeholders, academia and government agencies to facilitate knowledge sharing and technology transfer is crucial for sustainable growth and competitiveness.

Conclusion. In conclusion, the automotive industry in the Republic of Kazakhstan represents a pivotal sector within the nation's economy, characterized by sustained growth and innovation. Despite facing initial challenges stemming from economic transitions, Kazakhstan has successfully revitalized its automotive sector through strategic partnerships, investment incentives, and technological advancements. Moving forward, it is imperative for the government and industry stakeholders to continue fostering a conducive environment for innovation and investment, thereby ensuring the long-term sustainability and competitiveness of the automotive industry in Kazakhstan.

### **List of References:**

1. <https://primeminister.kz/ru/news/reviews/avtomobilnaya-promyshlennost-kazahstana-kak-razvivaetsya-i-kakovy-perspektivy> // Kazakhstan's automotive industry: how is it developing and what are the prospects // 19 Feb 2020
2. <https://energyprom.kz/ru/articles-ru/industries-ru/rost-proizvodstva-aktivnaya-lokalizaciya-i-novye-zavody-kak-razvivaetsya-avtoprom-rk/> // "Iron horses" are rushing on the road: the production of passenger cars in the Republic of Kazakhstan jumped by 42% // 16 Oct 2023
3. <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1800000846#z8> // On approval of the Concept of development of the manufacturing industry of the Republic of Kazakhstan for 2023-2029 // 20 Dec 2018
4. [https://www.inform.kz/ru/kakoe-budushee-u-kazhastanskoy-avtopromyshlennosti-mnenie-ekspertov\\_a4084940](https://www.inform.kz/ru/kakoe-budushee-u-kazhastanskoy-avtopromyshlennosti-mnenie-ekspertov_a4084940) // What is the future of the Kazakh automotive industry - experts' opinion // 30 June 2023

ОӘК 331.101.

### **КӘСІПОРЫН ПЕРСОНАЛЫН ҢНТАЛАНДЫРУ ЖҮЙЕСІН ЖЕТІЛДІРУ**

**Мухаматжанов Мухтар Ерденұлы**

[Iskakov82@mail.ru](mailto:Iskakov82@mail.ru)

«Бизнес әкімшілік» кафедрасының магистранты

Тұран-Астана университеті, Астана қаласы, Қазақстан Республикасы

Ғылыми жетекші – Исаков Б.М., э.ғ.к., қауымдастырылған профессор

Қазіргі уақытта кез-келген ұйымның ең маңызды ресурсы - оның қызметкерлері. Қызметкерлер еңбегінің тиімділігі – ұйымның табысына тікелей әсер етеді. Мысалға, менеджерлердің міндеті -персоналдың мүмкіндіктерін барынша тиімді пайдалану болып табылады. Басшылардың шешімдері қаншалықты күшті болса да, олардың әсері тек компания қызметкерлері сол шешімдерді сәтті түрде жүзеге асырған кезде ғана сезілуі мүмкін. Ал, кез-келген істің сәтті жүзеге асуы, тек қызметкерлердің сол іске деген ынтасына байланысты.

Бүгінгі таңда еңбекті ынталандырудың оңтайлы жүйесін құру немесе қызметкерлердің ынтасын ұйымның қаржылай жағдайына еш кесірін тигізбей арттыру – үлкен сұрақ астында. Еңбекті ынталандыру жүйесін құру үшін барынша қолайлы компаниялар, адамды, оны қандай да бір әрекеттерге итермелейтін әр-түрлі себептердің бар екенін ескеру қажет. Бұл үдерісті басқару өте қиын, өйткені құндылықтар мен уәждердің иерархиясы әркілі. Бұл жағдайда басшының негізгі міндеті – жұмыс жасаушы персоналмен жақсы қарым-қатынас жасай отырып, әрбір қызметкердің бейімділігі мен уәждерін анықтау және әрбір адамға оның тамаша жұмысы оның армандары мен жоспарларын орындауға әкелуі мүмкін екенін көрсету болып табылады.