

Л.Н.ГУМИЛЕВ ат. ЕУАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТИ
ЕВРАЗИЙСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ имени Л.Н.ГУМИЛЕВА
L.N. GUMILYOV EURASIAN NATIONAL UNIVERSITY
Л.Н. ГУМИЛЕВ ат. ЕҰУ ЖАНЫНДАҒЫ ЗАМАНАУИ ЗЕРТТЕУЛЕР ИНСТИТУТЫ
ИНСТИТУТ СОВРЕМЕННЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ ЕНУ имени Л.Н.ГУМИЛЕВА
IMS OF LN GUMILYOV ENU
ЭКОНОМИКАЛЫҚ ЗЕРТТЕУЛЕР ИНСТИТУТЫ
ИНСТИТУТ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ
ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE
«ҚАРЖЫЛЫҚ БҰЗУШЫЛЫҚТАРДЫ ЗЕРТТЕУ ЖӨНІНДЕГІ ОРТАЛЫҚ» РМҚ
РГП «ЦЕНТР ПО ИССЛЕДОВАНИЮ ФИНАНСОВЫХ НАРУШЕНИЙ»
RSE «CENTRE FOR FINANCIAL VIOLATIONS RESEARCH»



**«ӘЛЕМДІК ЭКОНОМИКАНЫҢ ТУРБУЛЕНТТІЛІК РЕЖИМГЕ КІРУ
ЖАҒДАЙЫНДА ЕЛДІҢ СЫРТҚЫ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ҚЫЗМЕТІ»**

Халықаралық ғылыми- тәжірибелік конференциясының

ЕҢБЕКТЕРІ

ТРУДЫ

Международной научно-практической конференции

**«ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СТРАНЫ
В УСЛОВИЯХ ВСТУПЛЕНИЯ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ
В РЕЖИМ ТУРБУЛЕНТНОСТИ»**

Works of the international scientific- practical conference

**«FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY OF THE COUNTRY IN CONDITIONS
OF ENTRY OF THE WORLD ECONOMY TO THE MODE
OF TURBULENCE»**

2 часть

2015

Астана

УДК 339.9(063)
ББК 65.5
Ә 52

Редакция алқасы

МАДИЯРОВА Д.М. – төрағасы, э.ғ.д., профессор
РАХМЕТУЛИНА Ж.Б. – төраға орынбасары, э.ғ.к., профессор, Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ «Экономика» кафедрасының меңгерушісі
АХМЕТЖАНОВА С.Б. - э.ғ.д., профессор, Ғылыми экономикалық сараптама орталығының директоры, Экономикалық зерттеулер институты
АЗАТБЕК Т.А. – э.ғ.д., профессор
ЕГЕМБЕРДИЕВА С.М. – э.ғ.д., профессор
РАИМБЕКОВ Ж.С. – э.ғ.д., профессор
ШАЛБОЛОВА У.Ж. – э.ғ.д., профессор
КӘРІБАЕВ Ә.А. - э.ғ.к., Қолданбалы ғылыми зерттеулер бөлімінің меңгерушісі, Республикалық бюджеттің атқарылуын бақылау жөніндегі есеп комитетінің «Қаржылық бұзушылықтарды зерттеу жөніндегі орталық»
СЫДЫҚНАЗАРОВ М.Қ. - ф.ғ.к., саясаттану PhD докторы, Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ жанындағы Заманауи зерттеулер институтының директоры
ТЛЕСОВА Э.Б. - э.ғ.к., доцент

Ә 52 «Әлемдік экономиканың турбуленттілік режимге кіру жағдайында елдің сыртқы экономикалық қызметі» халықаралық ғылыми- тәжірибелік конференциясының еңбектері. - Астана: Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, 2015.-577б.

Труды международной научно-практической конференции «Внешнеэкономическая деятельность страны в условиях вступления мировой экономики в режим турбулентности».- Астана: Евразийский национальный университет им.Л.Н.Гумилева, 2015.-577с.

Works of the international scientific- practical conference «Foreign economic activity of the country in conditions of entry of the world economy to the mode of turbulence».- Astana: L.N. Gumilyov Eurasian National University, 2015.-p.577.

ISBN 978-601-301-521-7

УДК 339.9(063)
ББК 65.5

© Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, 2015
© Евразийский национальный университет им. Л.Н.Гумилева, 2015

ISBN 978-601-301-521-7

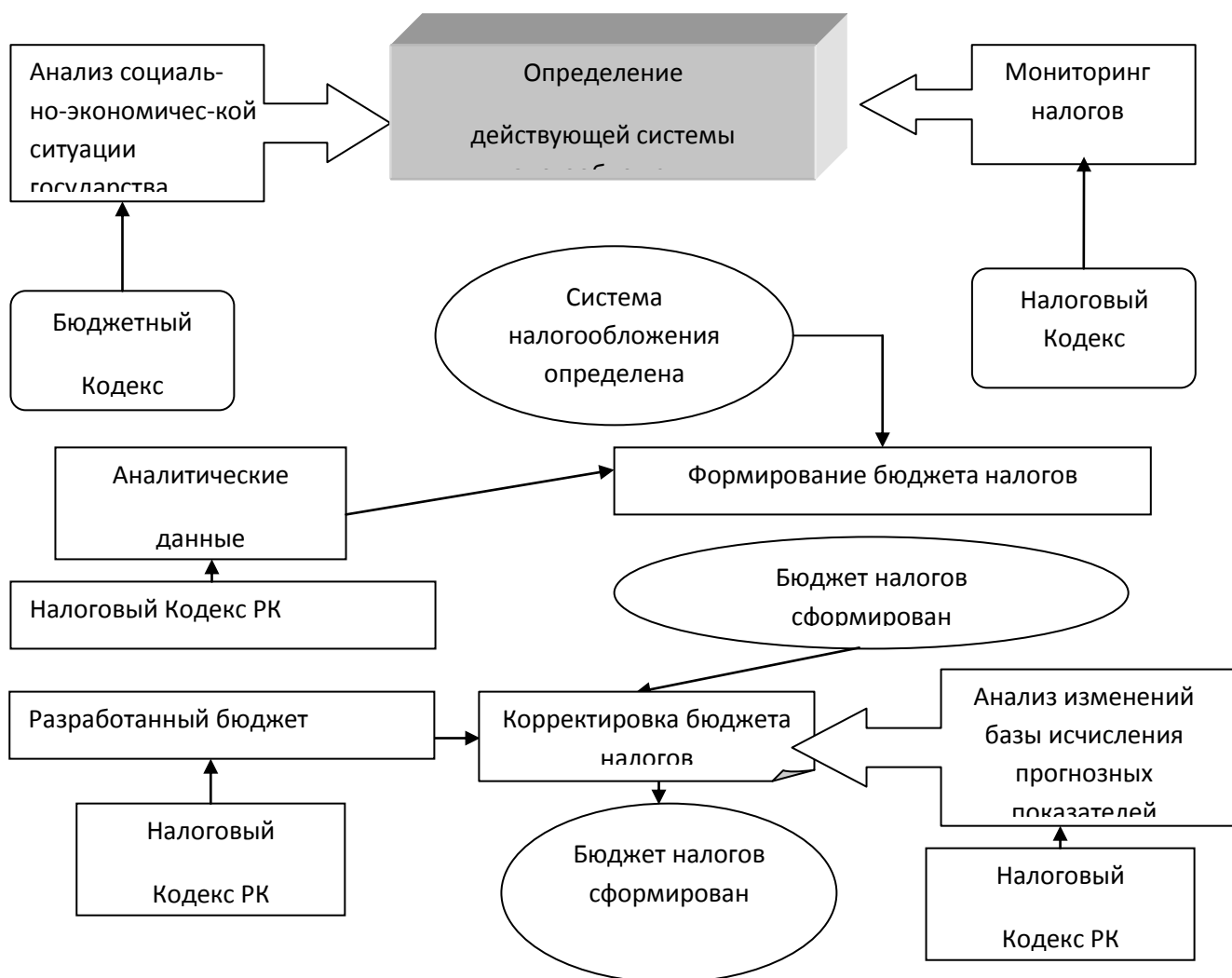


Рисунок 2 - Методология прогнозного бюджетирования налогов

Список литературы

1. Ежегодное послание Президента Республики Казахстан Н.Назарбаева народу Казахстана 11 ноября 2014г. «Нұрлы жол – путь в будущее»
2. Бюджетный кодекс Республики Казахстан от 4 декабря 2008 года № 95-IV
3. Официальный сайт Министерства финансов РК.

ПРОБЛЕМЫ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В КАЗАХСТАНЕ

А. Бекенов

Евразийский национальный университет имени Л.Н. Гумилева, г.Астана, Казахстан

В настоящее время актуальными вопросами развития логистических услуг в Казахстане являются: неразвитость транспортной инфраструктуры, проблематичность складских помещений, плохое качество и ограниченный

спектр предоставляемых логистических услуг. Видение будущего за счет нефтегазового сектора закончилось и надо развивать те сектора, в котором нынешняя экономика страны может мобилизоваться и за счет притоков зарубежных денежных средств оправиться от воздействия девальвации. Перенимая зарубежный опыт, нужно создавать свои методы логистических систем. Так, за 1 полугодие 2015 года доходы казахстанских грузоотправителей составили около 837 млрд. тенге (рисунок 1).

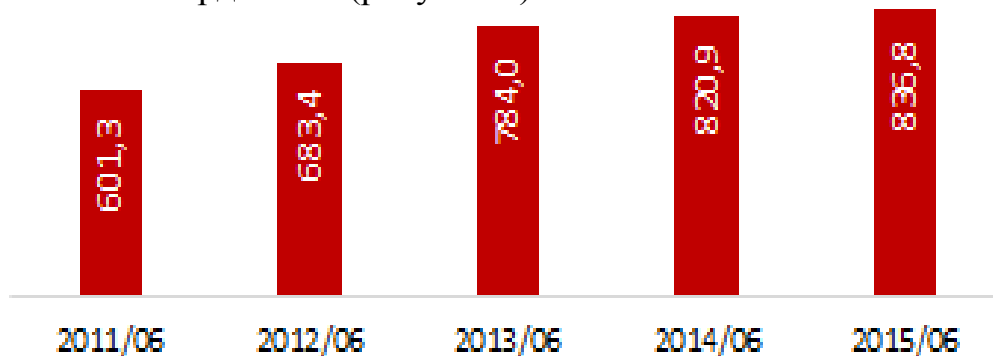


Рисунок 1- Доходы предприятий транспортной отрасли (млрд тг)

Если сравнивать с 2011 годом, то прирост за четыре года в 235,5 млрд. тенге внушительен и это только в короткий период времени развития. Потенциал страны безграничен и очень удобная географическая расположенность между Европой и Азией дает определенные логистические особенности и преимущества. В общей сложности в Казахстане пять международных транзитных автодорог и несколько трубопроводных путей, это не считая автомагистрали Западная Европа – Западный Китай и не учитывая те возможности, что открывает перед нами ЕХРО.

Во-первых, это новые транспортные коридоры, которые могут быть использованы с максимальной выгодой.

Во-вторых, Казахстан может стать центром для притяжения зарубежного капитала и инвестиций

В третьих, инфраструктурное развитие и прирост благосостояния страны

За 2014 год экспертами был оценен товарооборот между Европой и Азией около 400 млрд.\$ с перспективой роста до 1 триллиона \$, а общая протяженность международного транзитного коридора по территории Казахстана составляет 2787км, это 1/3 от всей автомагистрали (8445 км).

Следовательно, нам нужно создать условия для благоприятного развития логистики в бизнесе, внести в этот сектор новшества и инновации, перенимая лучшие качества и опыт зарубежных стран. Проблема рынка заключается в следующем:

- Неразвитость инфраструктуры и малая плотность населения по территории страны
- Отсутствие ветвей логистико-транспортных центров в таких городах как Алматы, Атырау, Уральск, Шымкент
- Плохое качество предоставляемых логистических услуг и высокая цена, неравномерность цены и качества

- Износ большинства дорог и не предусмотренные внедрение инновации по постройке дорог

Главным событием в 2015 году стало то, что в Астане открылся первый транспортно-логистический центр класса «А». Есть большие возможности, но один ТЛЦ не может в будущей перспективе удовлетворить столь растущий спрос на логистические услуги. Если же поэтапно к 2020 будут построены ЛЦТ в таких городах как Алматы, Атырау, Уральск, Шымкент это создаст линию, где можно будет бесперебойно работать и развивать рынок. Открытие ЛЦТ также создадут новые рабочие места, снизив при этом уровень безработицы и создать свою логистическую систему, при этом открыв и показав новые возможности инвесторам и зарубежным странам.

Внедрение новых технологии и инновации в дорожные участки, значительно снизит долю транспортной составляющей в себестоимости товаров и услуг, даст импульс для развития и создания новых объектов придорожного сервиса.

Сларри Сил или микросюрфейсинг- вид тонкого покрытия автомобильных дорог для превентивного метода содержание дорожных одежд. Слой сларри сил защищает основные слои дорожной одежды от негативного воздействия климатических факторов, проникновения влаги и преждевременного старения. При своевременном правильном превентивном содержания капитальный ремонт может никогда не потребоваться. На примере системы сларри сил был покрыт автобан Астана-Щучинск и за 2013 год эта дорога принесла в бюджет около 500 млн. тенге. Технология сларри сложна, но если научиться этой высокой культуре, то износ большинства дорог будет исключен.

Высокая цена – это еще не означает высокий уровень качества и сервиса транспортных услуг. Отсутствие профессионального предоставление услуг и разрозненность рынка, получение услуг от первых лиц, все это негативно сказывается на цене и качестве логистических услуг. От расходов на транспортные услуги зависит эффективность любого бизнеса.

Урегулирования ценовой политики и стандартов качества включает оптимизацию всех маршрутов по доставке грузов, что позволит снизить себестоимость транспортных услуг и повысить качество. Внедрение логистических моделей и систем улучшит качество предоставляемых услуг.

Ниже приведен график тенденции цен на 2015 год (рисунок 2).

В заключение нужно отметить, что рынок логистических услуг и динамика ее развития требует эволюции транспортной системы. На сегодняшней день развитие транспортно-логистической инфраструктуры обеспечит интеграцию Казахстана в мировую транспортно-логистическую систему.



Рисунок 2- Динамика изменения цен в 2015 году на грузоперевозки по Казахстану, тент 20 тонн

Список литературы

1. Транспортная инфраструктура казахстана, новые технологии/ Рашитов Д.А.- Таразский государственный университет им.М.Х.Дулати,Тараз, 2013.
2. www.brif.kz/blog/?p=1947
3. vlast.kz/jekonomika/logistika_v_kazahstane_problemy_i_vozmozhnosti
4. tengrinews.kz/kazakhstan_news/pervyyi-transportno-logisticheskiy-tsentr-zapusc
5. Савенкова Т.И. Логистика: Учеб. пособие — М.: Омега, 2008. — 225 с.
6. Громов Н.Н., Персианов В.А. Менеджмент на транспорте. Учеб. пособие. — М.: Академия, 2003 — 186 с.
7. Джонсон Дж. С. Современная логистика. —Киев: Вильямс, 2005 — 386 с.
8. Логистические транспортно-грузовые системы: Учебник/ Под ред. В.М.Николашина. — М.: Академия, 2003 —242 с.
9. Назарбаев Н.А. Программа «Стратегия «Казахстан - 2050»: новый политический курс состоявшегося государства.

УДК 658.5

УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ АГРАРНОГО СЕКТОРА ОСНОВНОЙ СПОСОБ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРОДОВОЛЬСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СТРАНЫ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ МИРОВОГО РЫНКА

А.С. Бельгибаева

Кокшетауский государственный университет имени Ш.Уалиханова, г.Кокшетау, Казахстан

Одной из центральных проблем в системе экономической безопасности стран является продовольственная безопасность. Продовольственная безопасность страны – неотъемлемая часть её национальной безопасности.