

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



G•GLOBAL

Х Астана экономикалық форумы аясындағы
**«ӘЛЕУЕТТІ МҮМКІНДІКТЕР НЕГІЗІНДЕ ҚАЗАҚСТАННЫҢ ҰЛТТЫҚ
ЭКОНОМИКАСЫНЫҢ БӘСЕКЕГЕ ҚАБІЛЕТТІЛІГІН АРТТЫРУ ЖӘНЕ
ӘРТАРАПТАНДЫРУЫН ЖЕДЕЛДЕТУ»**

жас ғалымдардың халықаралық ғылыми конференциясының

ЕҢБЕКТЕР ЖИНАҒЫ

I БӨЛІМ

15 маусым 2017ж.

СБОРНИК ТРУДОВ

международной научной конференции молодых ученых

**«УСКОРЕНИЕ ДИВЕРСИФИКАЦИИ И ПОВЫШЕНИЕ
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ
КАЗАХСТАНА НА ОСНОВЕ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ»**

под эгидой X Астанинского экономического форума

ЧАСТЬ I

15 июня 2017г.

PROCEEDINGS

of the international scientific conference of young scholars

**«ACCELERATING DIVERSIFICATION AND IMPROVING THE
COMPETITIVENESS OF KAZAKHSTAN'S NATIONAL ECONOMY BASED
ON POTENTIAL OPPORTUNITIES»**

in the framework of the X Astana Economic Forum

PART I

15 June 2017

Астана, Қазақстан
Astana, Kazakhstan

УДК 330.(063)
ББК 65.01
Ә53

Редакционная коллегия:

Декан Экономического факультета д.э.н., профессор Макъш 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 «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.
Заведующий кафедрой «Туризм» к.э.н., доцент Дуйсембаев А.А., к.э.н., и.о. доцента Мусина К.П.

Ә53 Әлеуетті мүмкіндіктер негізінде Қазақстанның ұлттық экономикасының бәсекеге қабілеттілігін арттыру және әртараптандыруын жеделдету: Жас ғалымдардың халық. ғыл. конф. еңбектер жинағы. – Астана: Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, 2017.

Ускорение диверсификации и повышение конкурентоспособности национальной экономики Казахстана на основе потенциальных возможностей: Сб. материалов межд. науч. конф. молодых ученых. – Астана: Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, 2017.

Proceedings of the international scientific conference of young scholars «Accelerating diversification and improving the competitiveness of Kazakhstan's national economy based on potential opportunities » Astana, L.N.Gumilyov Eurasian National University, 2017.

ISBN 978-996-31-870-2
ISBN 978-9965-31-869-6

Халықаралық ғылыми конференциясының еңбек жинағында әлеуетті мүмкіндіктер негізінде Қазақстанның ұлттық экономикасының бәсекеге қабілеттілігін жоғарылату және әртараптандыру жеделдетудің және ел экономикасының бәсекеге қабілеттілігін жоғарылату мәселелері қарастырылған.

В сборнике материалов международной научной конференции рассмотрены актуальные вопросы диверсификации национальной экономики Казахстана на основе потенциальных возможностей.

The collection of materials in the international scientific conference considers important issues of Kazakhstan's national economy diversification based on potential opportunities and development of recommendations for improving the competitiveness of the country's economy.

ISBN 978-996-31-870-2
ISBN 978-9965-31-869-6

УДК 330.(063)

- повышение эффективности существующего оснащения в результате уменьшения расходов на выпуск одной единицы продукции;
- увеличение объемов производства;
- повышение качества производимой продукции;
- повышение экономической эффективности производства.

Кроме того, необходимо учесть, что техническое перевооружение или модернизация производства – это многоступенчатый процесс, в котором каждый этап очень важен и только в комплексе с остальными дает желаемый эффект.

Так, например, проект модернизации ПНХЗ предполагает строительство новых и реконструкцию существующих технологических установок (изомеризации, сплиттер нефти, регенерации амина и др.), а также объектов общезаводского хозяйства. Предусмотрены работы по реконструкции существующих технологических установок ПНХЗ, что позволит обеспечить потребителей Республики Казахстан качественными нефтепродуктами, соответствующими требованиям экологических классов К4, К5 и снизить вредное воздействие на окружающую среду за счет внедрения новых технологий, повышения автоматизации управления, рационального использования природных ресурсов.

Сложность и глубина требуемых преобразований в соответствии с глобальными тенденциями определяют необходимость комплексного системного анализа понятий модернизации, технического перевооружения.

На современном этапе развития рыночной экономики нефтегазовый комплекс является драйвером развития экономики, что обусловлено его способностью аккумулировать достижения информатизации и технологизации, определять формирование других секторов экономики. Следует отметить значительный мультипликативный эффект, связанный с влиянием нефтегазового комплекса на другие отрасли и сектора экономики.

В соответствии с Посланием Президента Республики Казахстан Н.Назарбаева народу Казахстана от 31 января 2017года [3] нефтегазовый комплекс страны по прежнему должен сохранить свое стратегическое значение для обеспечения устойчивости экономического роста. Ускоренная технологическая модернизация экономики, в том числе и нефтегазового комплекса должна сохранить роль нефтегазового сектора как одного из драйверов глобальной конкурентоспособности.

Литература:

1. Бурмистров Н.А.Формирование модернизационной стратегии развития предприятий пищевой промышленности: автореф. дис. ... канд. эконом. наук. Саратов, 2011.
2. Крупнейший сборник онлайн-словарей [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.onlinedics.ru/slovar/soc/m/modernizatsija.html>
3. Третья модернизация Казахстана: глобальная конкурентоспособность. Послание Президента Республики Казахстан Н.Назарбаева народу Казахстана. 31 января 2017г.

ЛОГИСТИКАЛЫҚ ЖҮЙЕ РЕТІНДЕ ҚҰРҒАҚ ЖӘНЕ ТЕҢІЗ ПОРТТАРЫНЫҢ ДАМУЫ

Шарипбекова К.Е., Раимбеков Ж.С.

Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Астана қ., Қазақстан Республикасы

E-mail: kunduz.sharipbekova@gmail.com

Көптеген теңізге шыға алмайтын елдер әрдайым теңізден жеткізу тізбегімен және басқа елдермен жоғары сауда-саттық шығындарымен байланысты физикалық оқшаулық кедергілер мәселелерімен түйіседі [1]. Осындай кедергілерді жою мақсатында дүниежүзі бойынша құрғақ порт тұжырымы дамуда. Контейнерлік кемелер мөлшерлерінің және қуаттылықтарының ұлғаюынан теңіз порттары импорттық және экспорттық жүктерді ұдайы

түрде өңдей алмайтын мәселелеріне ұшырайды. Бұл тұрақты жүк көліктері мен тасымалдау құралдарының ұзақ уақыт күтуінен әртүрлі теңіз порттарында шамадан артық жүк тиеуге әкеледі. Мультимодалдық көліктік және құрғақ порттары жеткізу тізбегінде және логистикалық стратегияларды енгізуде орталық аясына айналды, алғаш рет АҚШ-да және дамыған Еуропа елдерінде ендіріліп, содан соң Шығыс Азия, одан кейін Африка және қалған дүниежүзі бойынша ендірілді [2]. Бұл, негізінен, сауда-саттыққа бағытталған тойымсыздықтан пайда болды, қайтарылымдылықтың төмендеуіне, тиімділіктің айтарлықтай төмендеуіне, шамадан тыс жүктілікке әкелді.

Құрғақ порт түсінігі көптеген зерттеушілермен жан-жақтан анықталды, оның физикалық объектісі, функциялары мен мақсаттары жағынан ескереміз. Келесі кілтті терминдер «құрғақ порт» сөзіндегі дұрыс мағынасын анықтауда негізгі болып табылады:

Контейнерлеу: Бұл құрғақ порттардың теңіздік және ішкі контейнерді өңдеумен байланысты, сондай-ақ басқа да ажырамалы жүктер, шамадан тыс жүк, деконсолидация мен кіші желілі өндіріс секілді интермодалдық қызмет түрін айтады.

Бөлінген желі сілтемесі: құрғақ порттар үлкен өткізетін сыйымдылығы бар дәлізбен байланысты болады. Әдетте рельстер мен баржалар ұсынылатын байланыстар болып табылады, дегенмен жүк көліктік авто көлік тасымалдаулары да қоланылуы мүмкін.

Ауқымдылық: құрғақ порт шығындары мен тарату үрдісі уақытының төмендеуі ақпарат масштабының өсуі арқылы үнемділікті қамсыздандырады. Минималды өзіндік құны мен ең қысқа мерзімде үлкен көлемдермен жұмыс істейтін жеткізу тізбегі желілеріне оңтайлы ықпал етуіне ең бірінші маңызға ие болады [1].

Дегенмен ішкі контейнерлік депосы мен құрғақ порттардың айырмашылығын да атап кеткен жөн. Контейнерлік депосы тек контейнерлік жүктерді өңдеумен айналысса, құрғақ порттар жоғарыға атап кеткен жұмыстарға қосымша қызметтерді де атқарады. Ғылыми-зерттеу жалғаса келе, құрғақ порттар көптеген функциялар мен маңызға ие болып келеді. Шетелдік және отандық авторлардың берген анықтамаларынан құрғақ порт келесідей деп аталады: ішкі аймақта құрылған және жүктерді тасымалдау үшін теңіз портымен байланысты ақпараттық технологиялар мен мультимодалдық көліктік теорияларына сүйенетін көліктік бекет. Оның негізгі функцияларына жүк терминалы қызметтері, кедендік рәсімдеу, инспекция, карантин, басқа да логистикалық арна мен платформа нысандарды қамтиды.

Сонымен қатар, құрғақ порттың бағытталған дамыту жөніндегі порттар және ішкі терминалдар арасындағы ынтымақтастықтың стратегиясына бағытталған. Олар құрғақ порт терминалының иесінің және құрылтайшының перспективасын пікірін қабылдауға және олар терминал бастапқы кезеңде жұмылдырылған, және де, қандай субъект дамушы қозғаушы күші болып табылатыны да.

Қазақстанның ашық теңізге шыға алмайтын болғандықтан, көптеген сырттан келетін кедергілерге ұшырайды. Қорғас құрғақ порты Қазақстанның оңтүстік-шығысында, Алматы облысында Алтынкөл теміржол станциясы мен Жаркент автокөлік жолдары арқылы Еуропа, Орталық Азия, Түркия және Парсы шығанағы елдерімен жүктерді тасымалдауға арналған мультимодалдық порт. Құрғақ порт негізінен «Қорғас-Шығыс қақпасы» арнайы экономикалық аймақтың бір бөлігі. 129,8 га жалпы ауданы, логистика біріктірілген (224,9 га) және өндірістік (224,6 га) облыстарында негізделген. Басқару моделі мемлекет тарапынан басқарылады, бақылауға «Қазақстан Теміржол» АҚ және құрғақ порт операторы АҚ «ҚТЖ-Экспресс» еншілес компаниясының ЖШС «KTZE-Қорғас Gateway» берілген [3].

Қазақстан құрғақ порты негізгі аймақ ауданы 4 591,5 га құрайтын және темір авто жолдарын дамытуға бағытталған, алыс ашық теңізден орналасқан болып табылады. Ляньюнгань порты(Қытай) мен Алматы қаласының арасында 3 468 км-ден астам және құрғақ порттары арасында теңізден ұзақ орналасқан порттарға кіреді. Қорғас-Шығыс қақпасы Қытай мен әлемдік нарық үшін стратегиялық объект ретінде қарастырылады және логистикалық хаб ретінде жұмыс істейді. Батыс және Солтүстік бөліктерінде Пиджим (2,2км) және Жаркент автожолымен, Алтынкөл станциясы(0,8км) теміржол бекеті орналасқан. Батыс Еуропа – Батыс Қытай жобасының бір бөлігі және негізгі жұмыс істеу [4].

Қазіргі уақытта, теңіз порттары жеткізу тізбегі (Supply Chain) желісінің негізгі бөлігі болады. Теңіз порттары қызметтердің кең спектрін қамтамасыз етеді, оның ішінде жүк жөнелтушілер, экспедиторлар, көлік компаниялары мен логистикалық операторлар секілді клиенттердің кең ауқымына қызмет ететін маңызды экономикалық кеңістік болып табылады. Олардың негізгі міндеттері ішкі және халықаралық сауда тауарларын көбінесе үлкен ауқымдарда ілгері жылжыту болып табылады (сурет 2).

Ақтау теңіз порты – Қорғас құрғақ порты. Екі порт та Қазақстанның шекаралық аймақтарында орналасқан, Ақтау теңіз порты Батыс Қазақстанда орналасып, Еуропа елдеріне (730 млн. Тұтынушылар), оның ішінде Әзірбайжан арқылы Стамбул (Түркия) және Констанса (Румыния) порттық қалаларына байланысады және Иран арқылы Араб елдеріне байланысады. Ал Қорғас құрғақ порты Қазақстанның Шығыс шекарасында Қытай еліндегі (1,4 млрд. тұтынушылар) Ляньюнгань теңіз портымен байланысып, Батыс Еуропа мен Шығыс Азия арасында халықаралық көлік дәліздерімен транзиттік қызметтерді іске асырады. Ақтау теңіз порты – Қорғас құрғақ порттары 2013 жылдан бастап, «Қазақстан Ұлттық Компаниясы» АҚ-мен басқарылады және жаһанданушылық порттар мен терминалдарды басқаратын DP World техникалық және басқарушылық көмек көрсетеді. Ляньюнгань теңіз порты мен Стамбул порты арасындағы арақашықтық 10 650 км құрайды және Қазақстан арқылы транзиттік уақыты 20-23 күннен тұрады. Ляньюнгань теңіз порты мен Санкт-петербург арасындағы теміржол ұзақтығы 11 500 км және 10-15 уақытаралығын құрайды [3].



2 - Сурет – Теңіз және құрғақ логистикалық орталықтарының қолдану аясы және әлеуетті

*ТҰК – трансұлттық компаниялар

Ақпарат көзі: [5-7] негізінде автормен құрастырылған.

Ақтау портын толық жұмыс істеу жобасы үш кезеңнен тұрады және 2018 жылда толық жұмыс істеуге бағытталған. 1 кезеңде Гидротехникалық құрылыстарды (мол, волнол) ғимараты құрастыру (аяқталды). 2 кезең - Теңіз түбін тереңдету жұмыстары (15 ай); 3 кезең - Құрғақ жүк терминалының құрылысы (25 ай). 2-3 кезеңдер жұмыс істеу барысында. Тек 2015 жылы Ақтау портына 2 735,9 млн. теңге жұмсалынды, оның ішінде инфрақұрылымды жаңарту және қайта құру - 233,8 млн теңге, негізгі құралдар мен жабдықтарды сатып алу – 30,6 млн. теңге жұмсалынды. Сонымен қатар Ақтау портында 79700 шаршы метр ашық алаңдары және 2000 шаршы метр жабық транзиттік қойма, жалпы жүктерді, контейнерлер, ро-ро типті кемелерді өңдейтін үш құрғақ айлағы бар [3].

ҚТЖ АҚ мәліметтері бойынша, 2016 жылдың қаңтар-шілде айларында Қытай-Қазақстан-Еуропа теміржол дәлізі бойынша жүк тасымалдау көлемі 4,5 млн тоннаны құрап, 2015 жылдан 3% жоғары болған. 2017 жылы бұл көрсеткіш 11,5 млн тоннаны құрайтын болатынын ҚТЖ ҰК вице-президенті мәлімдеген. Қорғас-Шығыс қақпасының негізгі серіктестеріне Самұрық-Қазына, Қазтеміртранс, DP World компаниялары кіреді. DP World компаниясының 2016 жылғы есебіне сай, дүниежүзі бойынша 78 теңіз және ішкі

терминалдар, 103 елдерді қамтитын және 36 500 жуық жұмысшысы бар, күніне 174 000 TEU өндіреді, жылына 66 000 жуық кемелерге қызмет етеді [3].

Ақтау теңіз порты Каспий теңізінде орналасқан және теңіз арқылы Иран, Ресей, Әзірбайжан елдерімен теңіз арқылы сауда-саттық жасайды. Бірақ ашық теңізге шыға алмайтындықтан Қытаймен шектелес Қорғас құрғақ портымен тікелей байланысты. Ақтау теңіз портының негізгі қызметтеріне құрғақ жүктерді, шикі мұнай мен мұнай өнімдерін ауыстырып тиеумен және мұнай, металл, азық-түлік, паромдық өндеумен айналысады. Кестеге қарағанда, жалпы шикі мұнай өнімдерін тасымалдауы соңғы үш жылда азайып, металл өнімдері мен бидай тасымалы көбейген.

Кесте 1

Ақтау теңіз портының 2014-2016 жылдар аралығында қызмет көрсету іс-әрекеті

Жылдар (9 ай аралығында атқарылған жұмыстар)	2014 қыркүйек	2015 қыркүйек	2016 қыркүйек
<i>Барлық өгделген құрғақ және мұнай құю жүктері мың тонна, оның ішінде:</i>	7703,6	4691	4144
мұнай құю жүктері	4403,9	3010	1717
металл өнімі	908,5	858	1071
паромдық жүктер	1510,7	320	720
бидай	541,4	241	411
басқа жүктер	338	263	228
Ақпарат көзі: [3] негізінде автормен құрастырылған			

Негізінен Ақтау порты арқылы Баку-Ақтау-Баку тұрақты паром бағыты жұмыс істейді және Ақтау портында 79.700 ашық аумақтарды шаршы метр және транзиттік қойма жабылған - 2000 шаршы метр ауданы бар.

Қазақстанның құрғақ порты келесідей функцияларды атқарады және негізгі қызметтеріне жатады: контейнерлік поездарды қабылдау, авто көлікпен және теміржолмен жүктерді өңдеу, қоймалау, тиеу, сақтау, сұрыптау, тасымалдау, орау, өлшеу, кедендік рәсімдеу, сақтандыру және кепілдік т.б. жұмыстар. Қазақстан ашық теңізге шыға алмайтын болғандықтан теңіз порты да, алыс орналасқан құрғақ порт негізінде жұмыс істейді және екі порттың негізгі міндеттеріне кіреді:

–көлік және логистика және экспорттық-импорттық және транзиттік трафикті терминалдық қызметтерді дамыту;

–Ұлы Жібек жолы бойынша туризм инфрақұрылымын, көлік және коммуникация дамуын және халықаралық туризмнің дамыту;

–сауда, логистика және туризмді дамыту;

–шетелдік компаниялармен бірлескен кәсіпорындар құрылысына бизнесті жүргізу мүмкіндігі;

–темір жол көлігі қоспағанда, тауарлар мен жолаушыларды ішкі және халықаралық жүк, соның ішінде заңды және жеке тұлғаларға экспедиторлық қызмет, қамтамасыз ету және т.б.

Қорытынды

Бұл зерттеу ұзақ уақыт бойы логистикалық даму сипаттамасы арқылы теңіз порты-құрғақ порт диадалық тұжырымдамасына әсер етеді, және сол арқылы ол тұжырымдамасын түсінігін жақсартады. Мысал ретінде диадалық жұмыс істеу көрсетілді және бастапқы саты ретінде іштен-сыртқа моделімен жұмыс істейді. Одан кейін аралыс екі модельді де қолдана бастайды, себебі сырттан- ішке моделі де жаһандану нарығында оң әсерлерін көрсетеді. Теңізге шығу жоқ дамымаған елдер үшін құрғақ порттардың дамуы келесідей мәселерді туындауы мүмкін:

• Құрғақ порт ең теңіз порттарының үлкен қашықтығы осы жеткізу тізбектері арасында өзара төмен сәйкестенуі;

• Жүк жөнелтушілер құрғақ порттар жайында сенімділігі мен тиімділігін төмен сенім болуы мүмкін. Осы себепті, қатаң маркетингтік жоспар қажетті және осы компаниялар құрғақ порты мен теңіз порты арасындағы жоғары үйлестіруді қамтамасыз ету керек

• Көлік операторлары жұмыс орындарынан айрылып қалу қаупі бар, атап айтқанда, шекаралық транзиттік көлік жүргізушілер;

• Мемлекеттік бастамалармен жұмыс істейтін жеке меншік логистикалық компаниялар;

• Нашар инфрақұрылымы мен логистикалық қызметтер жеткізу тізбегінің уақытын әлде қайда ұзарту мүмкін.

• Теңізге шыға алмайтын елдер мен ашық теңіз порттарының мемлекеттер арасында келісім шарттардың саясатқа тура тәуелділігі

• Қосылған құн қызметтерінің үлкен айырмашылығы арасында импорт пен экспорт арасында теңгерімсіздік;

• Қауіпсіздік мәселері арқасында экспорт пен импорт арасында немесе тауар үшін жоғары тәуелділік; Қауіпсіздік деңгейі халықаралық кеме және теңіз порттары стандарттарына сай болуы керек.

Қорыта келе, теңізге шыға алмайтын аймақтарда құрғақ порттар келесілерден тұрады:

• шекаралы аймақтан ішкі аудандарға тасымалдау торабындан;

• сервистік қызметтердің кедендік рәсімдеу,

• шекаралық аудандардың ерекше экономика-географиялық орналасу;

• темір, авто, әуе жолдарымен жабдықталу;

Ғасырлар бойы Еуропалық теңіз порттары сыртқы қоршаған ортаға өз қызметін бейімдеу арқылы эволюцияланды. Саяси өзгерістер, ұлы географиялық ашылыстар, соғыстар, Еуропа елдерінің отарлық кеңейту, экономикалық даму, әлеуметтік дағдарыс, техникалық дамуы немесе өндірістік революция теңіз порттарын дамуына әсер ететін сыртқы факторларының бірі. Бұл факторлар, порттардың дамуын ынталандырды және олардың жұмыс істеуі мен ұйымдастыру үшін қағидаларына әсер етті. Теңіз порттарының түрлі мақсаттық және кеңістік функциялары елдің заңнамасының өзгеруіне әсер етеді, сондай-ақ аймақтың немесе қаланың көліктік және экономикалық жағдайын анықтау үшін құрылды және әрі дамуда.

Осылайша, құрғақ порттар келесілерді жетуге көмектеседі: (1) құрғақ порт теңіз порттарын бәсекеге қабілеттілігін арттырады (2) олар қарқынды даму және тауарларды жеткіліксіз жабдықтау арасындағы қайшылықты шешеді, (3) олар құрғақ порттар мен теңіз порттарын арасындағы үздіксіз байланысты орнатуға көмектеседі.

Құрғақ порттар аймақтық экономикалық интеграцияны бақылауға және логистикалық тізбектердің және олардың желілік жүйесінің үздіксіз дамуы түйіндік сызықтардың дамыған жүйесіне байланысты, мұнда түйін ретінде теңіз порттары интеграцияланған логистикалық орталықтар болып табылады. Сондықтан олар қалаланған аудандарда бөлу жүйелерінің негізгі элементтері айналады, себебі кеңістік спектрге негізделген, ұсынысты оңтайландыру үшін көліктік, экспедициялау және логистикалыққа байланысты шамадан тыс кептелістер мен сыртқы көліктік шығындарды төмендетуге алып келеді.

Әдебиет:

1. Gerald Wanzala Werikhe, Jin Zhihong, A Comparative Study of Dry Ports in East Africa and China // *Developing Country Studies* - 2015 – Volume 5 – 2 – 12 p.

2. Anu Bask, Violeta Roso, Dan Andersson, Erkki Hämäläinen. Development of seaport–dry port dyads: two cases from Northern Europe // *Journal of Transport Geography* – 2014 - pp. 85–95

3. Khorgos dry port official site <http://sezkhorgos.kz/kz> and Astana, the logistics center site <http://c-l.kz/okompanii/>; Aktau sea port site <http://www.portaktau.kz/>, DP World Annual Report and Accounts 2016 – 153 p.

4. Bart Wiegman, Patrick Witteb, Tejo Spit. Inland port performance: a statistical analysis of Dutch inland ports // *Transportation Research Procedia* – 2015 – 8 – pp. 145 – 154

5. Bidisha Lahiri. Landlocked Countries: A Way to Integrate with Coastal Economies // Journal of Economic Integration – 2012 – Volume 27 – 4 – pp. 505-519
6. Andrzej Montwiłł. The role of seaports as logistics centers in the modelling of the sustainable system for distribution of goods in urban areas // Social and Behavioral Sciences – 2014 - 151 – pp. 257 – 265
7. Blessing Charuka. Unlocking the landlocked : appraising the economic viability of dry ports for Zimbabwe // World Maritime University - 2014 – 102 p.

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ СОЦИАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ КАЗАХСТАНА

Джанарова К.К.

Кокшетауский государственный университет им.Ш.Уалиханова,
г. Кокшетау, Республика Казахстан
E-mail: kadisha59@mail.ru

В условиях политической модернизации нашего общества особо актуальной задачей является проведение новой социальной политики. С каждым годом первостепенное значение социальной политики четко фиксируется в обращениях Президента Н.А.Назарбаева народу Казахстана. Так, в «Стратегии вхождения Казахстана в число 50-ти наиболее конкурентоспособных стран мира» в качестве приоритетного направления дальнейшей модернизации общества обозначена «современная социальная политика, защищающая наиболее уязвимые слои населения и поддерживая развитие экономики» [1].

Наиболее масштабной задачей социально ориентированной экономики государства в формирующемся рыночном хозяйстве Казахстана является деятельность по социальной защите всех слоев общества и по выработке стратегии эффективной социальной политики. Формой ее реализации выступает фактический образ действий государства, воплощенный в социальную политику, которая охватывает все сферы экономических отношений в стране. Одним из важнейших направлений его деятельности является регулирование занятости и стимулирование высококвалифицированного и производительного труда и, как следствие, увеличения национального дохода.

Социальная политика в Казахстане реализуется через разработку социальной стратегии и социальных программ. При разработке конкретных стратегий и социальных программ должны учитываться следующие принципы:

1. Государственное вмешательство должно соответствовать требованиям рынка и механизм цен должен работать при этом как сигнальное устройство.
2. Механизм социальной защиты должен формироваться не на основе государственной благотворительности, а как совокупность государственных гарантий, которые предоставляются каждому человеку. Для такой системы социальной защиты необходимо разработать систему социальных нормативов, которые должны отражать условия труда и быта людей.
3. Должен осуществляться дифференцированный подход к различным слоям и группам населения в зависимости от социального положения, возраста, трудоспособности и степени экономической самостоятельности.
4. Система социальной защиты должна быть многоуровневой и интегрированной.
5. Перераспределение не должно ориентироваться на уравнение всех, для того, чтобы стимулировать эффективность труда.

Анализ тенденций текущего состояния и тенденций развития системы образования, здравоохранения, защиты населения невозможен без комплексного учета социально-экономических и демографических факторов. В условиях модернизации и реформирования образования, здравоохранения и системы социальной защиты населения многое зависит от состояния нормативно-правового обеспечения данных систем и