

Қорыта келгенде, әлеуметтік міндетті медициналық сақтандыру тек қана мемлекет үшін емес, сонымен қатар халықтың мүддесі үшін қажет. Халықтың өзінің денсаулығына деген жауапкершілігін арттыру, көптеген ауруларды алдын ала анықтау, яғни профилактикалау, сонымен қатар денсаулықты жоғары бағалау мақсатында 2017 жылдан бастап жоспарланған әлеуметтік медициналық сақтандыру жүйесі енгізілмек. Ондағы басты мақсат: денсаулық сақтау саласын басқаруды жетілдіре отырып, халықтың өмір сапасын арттыру болып табылады.

#### Әдебиеттер

1. «100 нақты қадам» Қазақстан Республикасы Президентінің 2015 жылғы 20 мамырдағы бағдарламасы
2. «Сақтандыру» оқу құралы. Г.И.Джемпеисова, О.Н.Чикуннов, С.Н. Сүйеубаева
3. «Сақтандыру» жоғары оқу орындарына арналған оқулық, Қарағанды 2015. Сембекова А.К., Серикова Г.С

**Ержанова С.К., к.э.н., доцент (КарГУ им. академика Е.А. Букетова)**  
**Кемал Б.М., магистрант (Центрально-Казахстанская академия)**

### **ИННОВАЦИОННЫЕ МЕТОДЫ УПРАВЛЕНИЯ «ЗЕЛеной» ТЕХНОЛОГИИ В ЛОГИСТИКЕ**

В современных глобальных условиях логистика играет ключевую, а в некоторых случаях определяющую роль в индустриальном развитии стран. В ряде стран правительство сделало ставку именно на развитие логистики как основного фактора стимулирования индустриального развития. Глава государства Н.А. Назарбаев неоднократно называл развитие транспортной логистики одной из важнейших задач, стоящих перед экономикой Казахстана. Так, на 25 пленарном заседании Совета иностранных инвесторов он объявил о начале реализации проекта «Казахстан – Новый Шелковый путь» и отметил, что Казахстан намерен стать крупнейшим транзитным и логистическим хабом региона, «мостом» между Европой и Азией. Позже в своем Послании «Казахстан-2050» Глава государства определил одним из приоритетных направлений развитие транспорта и логистических услуг: «Транспортная инфраструктура – это кровеносная система нашей индустриальной экономики и общества... Необходимо развивать сектор логистических услуг. Прежде всего, речь идет о максимальном использовании территории Таможенного союза для транспортировки наших грузов» [1].

По рейтингу наиболее объективного на сегодняшний день международного показателя оценки уровня развития логистики – LPI (Logistics Performance Index), рассчитываемого Всемирным банком, Казахстан по результатам 2014 г. занимает 86 место из 160 стран мира (лидирует Германия, Китай на 17-м, Россия – на 94-м) [2]. Исследование состояния современной логистической системы Казахстана позволяет выявить комплекс проблем как в развитии инфраструктуры, так и технологий, информационной поддержки, создания единого информационного пространства.

Расходы на логистику в нашей стране очень велики и в разы превышают уровень развитых стран. Так, сегодня в Казахстане доля логистических издержек может достигать до уровня 25% от стоимости конечной продукции. При этом среднемировой показатель находится на уровне 11%, в Китае – 14%, в странах ЕС на уровне 11%, в США и Канаде – 10% и т.д. В результате экономика Казахстана вынуждена нести транспортную нагрузку в два раза больше чем в развитых странах. По показателю грузоемкости экономика Казахстана примерно в 5 раз менее эффективна. Так, на каждую единицу ВВП в долларовом исчислении приходится не менее 9 тонно-километров работы транспорта, а в странах Европейского Союза грузоемкость составляет менее 1 тонно-километра [3].

В настоящее время существующие объемы транзита очень низки в сравнении с казахстанским транзитным потенциалом. Потенциал нашей страны оценивается в сумму порядка более 2 млрд. долл. США в год. Сейчас же реально республика получает порядка

800 млн долл. США. Через Казахстан в основном следуют грузопотоки регионального транзита: между Россией и Центральной Азией, Китаем и Центральной Азией. Практически не освоен транзит между странами Юго-Восточной Азии и Россией, государствами Европы [3].

Тем не менее, в настоящее время в этой сфере наметились положительные перспективы. Казахстан, находясь в центре Евразийского материка и обладая широкой транспортно-коммуникационной сетью, имеет достаточный потенциал быть значимым звеном трансконтинентального моста Европа Азия. В республике уже создана достаточно развитая сеть транзитных маршрутов, проходящих через Казахстан по трем приоритетным направлениям: Россия, страны Европы и Балтии; Китай, Япония и страны Юго-Восточной Азии; Страны Центральной Азии, Закавказья, Черного моря, Персидского залива и Турция.

Для реализации транзитно-транспортного потенциала Казахстана, Правительство РК планирует инвестировать в транспортную инфраструктуру к 2020 г. до 58 млрд. долл. В частности, акцентируется внимание на новых маршрутах, проходящих через территорию Казахстана. Транзитные коридоры позволяют значительно сократить расстояние. К примеру, при осуществлении сообщения между Европой и Китаем через Казахстан расстояние перевозок уменьшается в два раза по сравнению с морским путем.

Разработка «зеленых» технологий в логистике напрямую зависит от состояния транспорта, поэтому очень важно транспорт и транспортную инфраструктуру Казахстана привести в соответствие международным требованиям.

Как показало исследование «SMART 2020», проведенное некоммерческой организацией «The Climate Group», благодаря поддержке новых информационных и коммуникационных технологий до 2020 г. можно снизить выбросы углекислого газа по всему миру на 15% и сэкономить на энергии 600 млрд. евро. Отраслевая ассоциация ВITКОМ отмечает вторичные эффекты, за счет которых «умные» информационные технологии позволят сэкономить в пять раз больше углекислого газа, чем требуется для реализации этих технологий.

Благодаря инновационным методикам управления ресурсами «зеленые» решения, основанные на применении «умного» логистического программного обеспечения, позволяют реализовать принципы зеленой логистики на всех уровнях: от внутрипроизводственной оптимизации до усовершенствования взаимодействия между разными точками и предприятиями, а также разработки и планирования цепей поставок.

Программное обеспечение «Green through IT» позволяет реализовать зеленые решения. Миссия «умного» перспективного логистического программного обеспечения «Green through IT» – зеленые решения благодаря информационным технологиям.

К примеру, при управлении парком транспортных средств, планировании перевозок и организации рейсов с помощью системы управления транспортировкой PSI-tms, можно более эффективно использовать возможности транспортировки, избежать порожних рейсов и недоукомплектованных перевозок. Интегральная система планирования и управления PSI-global разработана для отображения, анализа, управления и оптимизации многоступенчатых, многомодальных логистических сетей, она предназначена для постоянного контроля и анализа логистических процессов, создания стоимости и в явной форме предоставляющая функции оптимизации по экологическим параметрам. С помощью функции определения затрат и выбросов вредных веществ или многомодальной оптимизации логистических цепей можно сопоставить аспекты расходов и обслуживания с экологическими критериями (например, постоянством и сокращением выбросов вредных веществ) и добиться оптимальных соотношений в зависимости от желаемых условий и параметров.

Транзитный потенциал Казахстана необходимо рассматривать как точку экономического роста страны. Для этого нужно обеспечить повышение привлекательности и создание самой современной эффективной транспортно-

логистической системы в СНГ. А также совершенствование транспортнологистических операций на любом виде транспорта с учетом предоставления широкого спектра услуг, предложения конкурентоспособных тарифов; дальнейшее совершенствование коридоров для транзитных грузопотоков на постоянной линейной основе, где будут четко определены сроки прохождения, стоимость и систематичность использования данных коридоров; организация и разработка оптимальных условий и инфраструктуры для входящих и выходящих грузопотоков с последующим локальным распределением до конечных пунктов назначения и т. д.

С учетом стратегического расположения между емкими рынками Европы и Азии в первую очередь необходима активизация торговых потоков, которые придадут импульс инвестиционным процессам. В целом, современная логистика Казахстана должна представлять собой интегрированный комплекс, призванный предоставить необходимый объем количественных и качественных услуг, обеспечить беспрепятственную транспортировку в любые направления, на любые расстояния, для любых товаров и услуг. Кроме того, как и другие инфраструктурные системы, логистическая система должна вносить свою лепту в повышение конкурентоспособности отечественной продукции путем сокращения времени доставки, снижения стоимости, диверсификации пунктов назначения и т.д. При этом, логистика должна оставаться прибыльной, самокупаемой с высоким уровнем реинвестирования в собственное развитие.

Одним из инструментов обеспечения международных стандартов логистического сервиса является реализация «принципа 5С» – скорость, сервис, стоимость, сохранность и стабильность. Внедрение «принципа 5С» позволит не только улучшить показатели эффективности отрасли, но и даст возможность добиться синергетического эффекта.

#### Литература

1. Послание Президента Республики Казахстан Н. Назарбаева народу Казахстана. Стратегия «Казахстан-2050». Новый политический курс состоявшегося государства [Электрон. ресурс]. – URL: [http://www.akorda.kz/ru/page/page\\_poslanie-prezidenta-respubliki-kazakhstan-n-nazarbaeva-narodukazakhstana-14-dekabrya-2012-g\\_1357813742](http://www.akorda.kz/ru/page/page_poslanie-prezidenta-respubliki-kazakhstan-n-nazarbaeva-narodukazakhstana-14-dekabrya-2012-g_1357813742)
2. International Logistics Performance Index (LPI) [Электрон. ресурс]. – URL: <http://lpi.worldbank.org/international>
3. Информационный дайджест Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» [Электрон. ресурс]. – URL: [http://www.kazlogistics.kz/ru/useful/information\\_digest/](http://www.kazlogistics.kz/ru/useful/information_digest/)
4. Щербанин Ю. А. Интермодальный транспорт: некоторые теоретические аспекты: логистические технологии // Логистика и управление цепями поставок. – 2008. – № 1. – С. 29-37.

**Романько Е.Б. к.э.н., доцент (КарГУ им. академика Е.А. Букетова)  
Нуржанова Т.М., магистрант (КарГУ им. академика Е.А. Букетова)**

### **«ЗЕЛЕНАЯ ЭКОНОМИКА» КАК ПРИОРИТЕТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЯ КАЗАХСТАНА**

Мировой кризис очевидно показал исчерпание жизнеспособности модели экономического роста техногенного типа, характерными основными чертами которого являются: быстрое и истощающее использование невозобновляемых видов природных ресурсов; сверхэксплуатация возобновляемых ресурсов темпами, превышающими возможности их воспроизводства и восстановления; накопление огромных объемов загрязняющих веществ и отходов сверх природных ассимиляционных способностей. Такая экономическая система предполагает расточительное использование природных ресурсов, игнорирует экологические требования и отрицательные последствия экономической активности – ущерб человеческому здоровью и деградацию окружающей среды.