

Мысалы, 2019 жылы бизнес ортаны дамыту және сауда қызметін реттеу мәселелері бойынша заң қабылданған. Онда электрондық сауданы одан әрі дамыту жөніндегі жүйелі шаралар қарастырылған. Атап айтқанда, электрондық сауда ұғымы заңнамалық деңгейде бекітілген. Ол тауарлар мен қызметтер саудасын қамтиды. Тұтынушылардың құқықтарын қорғау институты күшейтілді. Енді сатып алушы электрондық саудада әдеттегі саудадағыдай шамада қорғалған. Тауарларды экспортқа декларациялау тәртібі оңайлатылды. Яғни, электрондық саудаға қатысушылардың құқықтары мен міндеттерінің шектері айқындалды.

Сондай-ақ, Қазақстанда 2018 жылдың 1 қаңтарынан бастап интернет-дүкендердің иелері «Цифрлы Қазақстан» мемлекеттік бағдарламасы шеңберінде табыс салығы мен корпоративтік салықты төлеуден босатылды. Салық жеңілдігін алу үшін кәсіпкерге төмендегідей шарттарды сақтау қажет:

- тауар үшін есеп айырысу қолма-қол ақшасыз тәсілмен жүргізілуі тиіс;
- келісімшарт онлайн-режимде жасалуы тиіс;
- жеке жеткізу қызметі немесе тауарды тасымалдауды, жіберуді жүзеге асыратын тұлғамен жасалған шарт болуы қажет.

Бұл ретте, тауарлардың электрондық саудасын жүзеге асырудан түскен табыстар заңды тұлғаның жылдық жиынтық табысының немесе жеке кәсіпкердің салық кезеңінде жиынтық алынған табысының кемінде 90% құрауы маңызды.

Қорытындылай келе, электрондық сауда экономиканың одан әрі өсуіне серпін береді және біз оның біртұтас экожүйе ретінде дамуы үшін бар күшімізді салуымыз керек. Отандық нарықтың әлеуетін арттыра отырып, транзиттік мүмкіндіктерді тиімді пайдалану керек.

#### Әдебиеттер тізімі

1. "Цифрлық Қазақстан" мемлекеттік бағдарламасын бекіту туралы Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2017 жылғы 12 желтоқсандағы № 827 қаулысы.

2. [www.ranking.kz](http://www.ranking.kz)

#### Қазақстанның көлік-логистикалық жүйесін дамытудағы экономикалық басқару

С.К.Ержанова<sup>1</sup>, Б.Е.Айғожин<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Менеджмент кафедрасының доценті, э.ғ.к.

<sup>2</sup> «Мемлекеттік және жергілікті басқару» мамандығы бойынша 1 курс магистранты  
[salta\\_27@mail.ru](mailto:salta_27@mail.ru), [aigozhin90@mail.ru](mailto:aigozhin90@mail.ru)

<sup>1,2</sup> академик Е.А. Бөкетов атындағы Қарағанды университеті, Қарағанды қ.

Түйіндеме: Қазақстандағы көлік-логистикалық жүйесінің қазіргі ахуалы, дамытудың жолдары және экономикалық көрсеткіштері ұсынылған. Дамытуға қатысты жауапты орындаушылар мен орындау мерзімдері қарастырылған.

Түйінді сөздер: көлік-логистикалық жүйе, экономика, инфрақұрылым, тасымалдау көрсеткіштері, тиімділік.

Көлік саласының қызметтері шикізат пен ресурстарды өндіру мен қайта өңдеуден бастап, дайын өнімді түпкілікті тұтынушыға, оның ішінде сыртқы нарықтарға жеткізуге дейін өнім өндіру мен тұтынудың әрбір кезеңінде қажет.

Көлік қосылған құн мен өндірістік шығындар тізбегін қалыптастыруға үлкен үлес қосады және осылайша өнімнің бәсекеге қабілеттілігіне және тұтастай алғанда мемлекет экономикасына айтарлықтай әсер етеді. Бұл ретте көлік саласының жұмыс істеуі халық пен

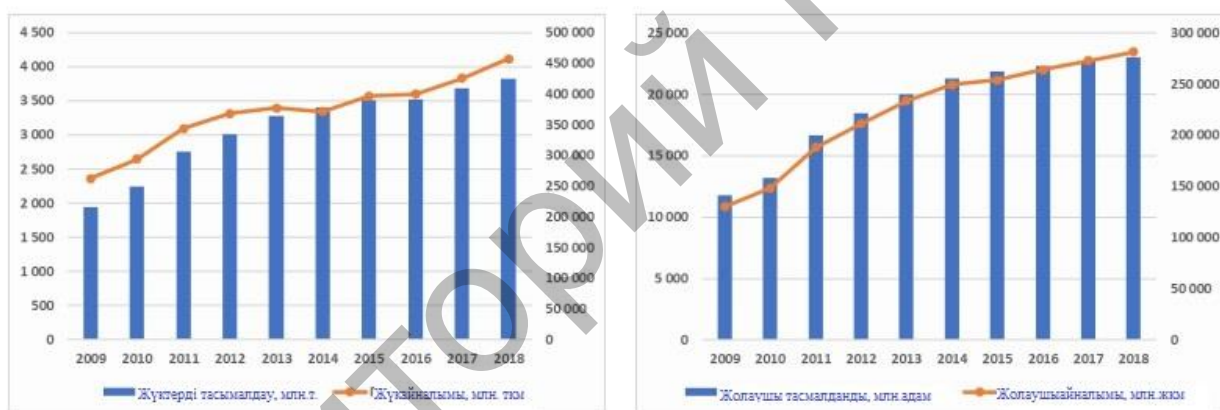
бизнесті ортақ пайдаланудағы тиімді және жеткілікті көлік инфрақұрылымымен қамтамасыз етусіз мүмкін емес, бұл мемлекеттің тікелей міндеті мен функциясы болып табылады.

Көлік саласы Қазақстан экономикасының маңызды секторларының бірі болып табылады, оның ЖІӨ құрылымындағы үлесі 2017 жылы 7,4% - ды құрады, бұл ретте Көлік қызметтерінің жалпы қосылған құны жылдық мәнде іс жүзінде 4 трлн теңгеге жетті.

Соңғы 10 жылда көліктің барлық түрлерімен тасымалданған жүк көлемі 2007 жылғы 2,1 млрд.тоннадан 2018 жылы 4,1 млрд. тоннаға дейін 1,9 есе өсті. Осыған ұқсас кезеңде жүк айналымы 1,7 есе 350 453,6 млн.ткм-ден 609 533,2 млн. ткм-ге дейін өсті, жыл сайын орта есеппен 5,3% - ға ұлғайды.

Жолаушылар тасымалының өсуі 2009 жылғы 11 807 млн.адамнан 2018 жылы 23 013 млн. адамға дейін 1,9 есе құрады. Осы кезеңде жолаушылар айналымы 130 834 млн.жкм-ден 281 484,1 млн. жкм-ге дейін 2,2 есе өсті.

Халық пен бизнес тарапынан көлік қызметтеріне сұраныстың тұрақты өсіп келе жатқанынан көлік саласының Қазақстан Республикасының дамуындағы маңызды әлеуметтік-экономикалық рөлін айғақтайды. [2]



Сурет 1. 2009-2018 жылдардағы көлік қызметтері көлемінің динамикасы

Өз кезегінде, бәсекеге қабілетті көлік саласының дамуы, әдетте, ірі трансұлттық ойыншылар мен дамыған экономикалар белгілейтін көптеген сыртқы және ішкі факторлардың жиынтығымен анықталады.

Қазақстанның көлік саласының жұмыс істеуі мен дамуына әсер ететін сыртқы ортаның саяси (P), экономикалық (E), әлеуметтік (S), технологиялық (T), экологиялық (E) және құқықтық (L) аспектілерін анықтау үшін осы бағдарламада PESTEL-талдау пайдаланылды, оның нәтижелері тұтастай алғанда көлік саласын және атап айтқанда көлік инфрақұрылымын дамыту бағыттарын айқындау кезінде назарға алынды. Бұл жерде экономикалық дамыту бағыты бойынша жұмыс атқарылды.

Жүктерді транзиттік тасымалдау Қазақстанның көлік жүйесінің маңызды құрамдас бөлігі болып табылады. Көлік логистикасының кең аумағы, едәуір қашықтығы және технологиялық ерекшеліктері 2018 жылы транзиттің жалпы көлемінде темір жол транзиттік тасымалдарының үстемдігін (90%) қамтамасыз етті. Бұл ретте транзиттің негізгі жүк базасы басты жүктерді, кенді, ауыл шаруашылығы өнімдерін, металдарды, мұнай мен мұнай өнімдерін тасымалдау есебінен қалыптасқан.

1990-жылдардың басында бұрынғы КСРО-ның өнеркәсіптік және сауда кәсіпорындары арасындағы қалыптасқан жеткізу тізбектерінің үзілуі теміржол транзиті көлемінің 1989 жылғы 104,1 млн.тоннадан 1999 жылы 4,9 млн. тоннаға дейін 20 еседен астам төмендеуіне әкелді.

Қазақстанның, ТМД мен Балтық жағалауы елдерінің халықаралық сауда қатынастарын дамытудың арқасында теміржол транзиті жылына 5,6 млн. тоннаға жеткен 2001 жылы ғана

жағдай тұрақтанды. Белсенді көлік және инвестициялық саясат 2012-2014 жылдары Қазақстан Республикасының аумағы бойынша жүктерді транзитпен тасымалдау көлемін 16 млн.тоннаға дейін арттыруды қамтамасыз етті. 2018 жылы Қазақстан Республикасы арқылы көліктің барлық түрлерімен транзит 19,2 млн.тоннаны құрады, оның 17,6 млн. тоннасы теміржол көлігінің үлесіне тиді.

Контейнерлік транзиттік тасымалдарға өсіп келе жатқан сұраныс басты жүктер үшін ғана қолданылатын практикадан кезең-кезеңімен кете отырып, тасымалдарды ұйымдастыру технологиясына және инфрақұрылымдық өткізу қабілетін қамтамасыз етуге жаңа тәсілдерді талап етеді.

Халықаралық сарапшылардың болжамы бойынша Қытай мен Еуразия өңіріндегі негізгі нарықтар арасындағы сауда көлемі таяудағы 4-5 жылда 1,5 есе өсіп, 1 трлн АҚШ долларынан асады, оның ішінде 850 млрд. АҚШ доллары Қытай – ЕО, Ресей, Орталық Азия елдері, Түркия және Иран бағыттарына тиесілі. Оң динамика Қытайдың сыртқы сауда көлемінің 9,7% - ға өсуі бойынша 2018 жылдың қорытындыларымен расталады, бұл 4,5 трлн АҚШ долларына жетеді (2010 жылы – 2,97 трлн. АҚШ долл.). Осы тасымалдардың 90% - дан астамы интермодальдық контейнерлерді қолдана отырып, теңіз көлігінің үлесіне келеді. [1]

#### Кесте 1

Көлік инфрақұрылымы субъектілерінің және тасымалдаушылардың экономикалық тиімділігі мен бәсекеге қабілеттілігін арттыру көрсеткіштері

№	Тікелей нәтижелер көрсеткіштері	Дерек теркөзі	Өлшем бірлігі	Жауапты орындаушылар	2018 нақты	2019 (бағалау)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
<b>Автожол инфрақұрылымы</b>												
1	Республикалық маңызы бар ақылы өзін-өзі ақтайтын автомобиль жолдарының жалпы ұзақтығындағы үлесі	ИИДМ	%	ҚАЖ (келісім бойынша), ИИДМ	1	3	11	19	27	33	39	45
<b>Автомобиль көлігі</b>												
2	Автокөлік қызметтерінің халықаралық нарығындағы қазақстандық жүк тасымалдаушылардың үлесі	ИИДМ	%	ИИДМ	45	47	49	51	53	55	57	59
3	Жалпы пайдаланымдағы автомобиль көлігінің жолаушылар айналымы	ҰЭМ СК	Млн. жкм	ИИДМ	247931,2	251748,8	266738	277296	288272	299682	311545	232876
4	Жалпы пайдаланымдағы автомобиль көлігінің жүк айналымы	ҰЭМ СК	Млн.ткм	ИИДМ	185197,3	176132	185199	191796	198627	205702	213029	220617

5	Тұрақты халықаралық жолаушылар автомобиль маршруттарының саны	ИИДМ	Бірл.	ИИДМ	114	114	115	116	117	118	119	120
---	---	------	-------	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Кесте 1 жалғасы

Теміржол инфрақұрылымы және теміржол көлігі												
6	Пайдалану мерзімі 25 жылдан астам жылжымалы темір жол құрамы үшін:											
6.1	жолаушы локомотивтері	ҚТЖ	%	ҚТЖ	57,7	57,7	53,2	52,7	50,9	39,4	31,7	22,7
6.2	жолаушы вагондары	ҚТЖ	%	ҚТЖ	42	42	44	37	27	23	20	15
7	Жалпы пайдаланудағы темір жол көлігінің жолаушылар айналымы	ҰЭМ СК	Млн.жкм	ИИДМ, ҚТЖ	18562	19117	19743	20390	21059	21750	22463	23200
8	Темір жол көлігімен жүк тасымалдаудың жалпы көлеміндегі контейнерлік тасымалдар үлесі	ИИДМ	%	ҚТЖ	2,1	2,8	3,3	3,7	3,9	4,1	4,3	4,4

Жоғарыдағы кестеде еліміздегі көлік-логистикалық жүйеде басым орын алатын авто және темір жол көліктері қарастырылған. Ал, басқа көлік түрлерінің үлес салмағы аз болғандықтан ұсынылмады.

"Бір белдеу – бір жол" бастамасын іске асыру есебінен ҚХР-ның батыс және Орталық провинцияларынан экспорттың одан да қарқынды өсуі болжанып отыр. 2018 жылдан бастап 2023 жылға дейінгі кезеңде нысаналы елдерге Жалпы экспорт 3,7% - ға ұлғаяды деп күтілуде, бұл ретте тауарларды нарықтарға жеткізу үшін негізінен жерүсті көлік шешімдері пайдаланылатын болады. [1]

Елдің әлеуметтік-экономикалық даму көрсеткіштеріне қол жеткізу көбінесе көлік-инфрақұрылымдық кешеннің жұмыс істеу тиімділігіне және соның салдарынан түпкілікті тұтынушы үшін өнімдер мен қызметтердің құнын қалыптастыруға тікелей әсер ететін экономиканың көлік сыйымдылығының шамасына байланысты болады.

Мемлекет тарапынан күш жұмсаудың негізгі бағыттары мемлекеттік қолдауды қамтамасыз ету, сондай-ақ көлік және көлік инфрақұрылымы субъектілерін дамыту, олардың бәсекеге қабілеттілігін, экономикалық және технологиялық тиімділігін арттыру үшін институционалдық жағдайлар жасау қажет.

Осы бастаманы іске асыру шеңберінде МЖӘ тетіктерін қолдана отырып, көлік инфрақұрылымы объектілерін дамыту бағытында мемлекеттік қолдауды қамтамасыз ету, сондай-ақ кредиттер мен лизинг бойынша пайыздық мөлшерлемені субсидиялау және жолаушыларды әлеуметтік маңызы бар тасымалдауды жүзеге асыру кезінде шығыстарды

жабуға атаулы субсидиялар бөлу сияқты қаржы құралдарын пайдалана отырып, жылжымалы құрам паркін жаңарту жөніндегі іс-шаралар кешені әзірленіп, іске асыру қажет.

Атап айтқанда, мемлекеттің, қаржыландыратын ұйымдардың және отандық өндірушілердің белсенді қатысуымен көлік құралдары паркін жаңарту процесінде субсидиялау тетіктерін кеңейту және жетілдіру, сондай-ақ Қаржы-шаруашылық қатынастардың қазіргі заманғы нысандарын ескере отырып, тасымалдау саласындағы тарифтік реттеу тәсілдері мен қағидаттарын жетілдіруге негізге алу керек.

### Әдебиеттер тізімі

1. Государственная программа инфраструктурного развития Республики Казахстан на 2020-2025 гг., Нур-Султан, 2019.

2. Стратегический план развития Республики Казахстан до 2025 года, утвержденный Указом Президента Республики Казахстан от 15 февраля 2018 года № 636

### Қазақстандағы персоналды жалдау ерекшеліктері

З.А.Ескерова<sup>1</sup>, С.Б.Жеңісбай<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Менеджмент кафедрасының аға оқытушысы, э.ғ.м

<sup>2</sup>«Мемлекеттік және жергілікті басқару» мамандығы бойынша 3 курс студенті  
zamirra\_e@mail.ru, zhenisbais@mail.ru

<sup>1,2</sup> академик Е.А.Бөкетов атындағы Қарағанды университеті, Қарағанды қ.

Түйіндеме: Мақалада мемлекетіміздегі персоналды жалдау моделі қарастырылған. Оларды атап өтетін болсақ, жұмысқа қабылдау кезінде кандидаттарды талдау, лауазымдарға үміткерлердің іскерлік қасиеттерін бағалаудың негізгі әдістері. Әрбір көрсетілген бағалау әдістерінің негізгі ерекшеліктері көрсетілген.

Түйінді сөздер: персонал, персоналды жалдау, бағалау әдістері, нарық

Мемлекет басшысы Қазақстан халқына «Жаңа жағдайдағы Қазақстан: іс-қимыл кезеңі» атты жолдауында «Цифрландыру – сәнге айналған үрдіске ілесу емес, ұлттың бәсекеге қабілеттілігін арттырудың негізгі құралы» деп атаған. Бұл құрал әсіресе коронавирус індетінің салдарынан дүниежүзіндегі барлық үдерістер қашықтықтан жүзеге асырылып жатқандықтан үлкен сұранысқа ие. Сондықтан да шетелдік, отандық топ менеджерлер персоналды басқаруда осы құралды қолданылады. Ал бұл өз кезегінде әлемде болып жатқан дағдарыс жағдайында персоналды басқару жүйесінің тиімді басқаруға мүмкіндік береді. Персоналды – бұл кез - келген ұйымның сәтті қызмет етуінің негізі болып келеді.

Қазақстан Республикасының еңбек нарығын қарастыратын болсақ, 2020 жылдың қорытындысы бойынша жұмыс күшінің негізгі өзгеруі өзін-өзі жұмыспен қамтыған халық санының азаюы есебінен 2019 жылғы 8,78 млн. адамнан 2020 жылы 8,73 млн. адамға дейін 0,6% - ға азаюына байланысты болды. Мәселен, бір жыл ішінде олардың саны 2,6% - ға азайып, 2 045 мың адамды құрады. Өзін-өзі жұмыспен қамтыған халықтың құрылымында жылдық мәнде өнімді өзін-өзі жұмыспен қамтығандар санының 3,4% - ға қысқаруы байқалды, ал өнімсіз өзін-өзі жұмыспен қамтығандар саны 5,8% - ға өсті (Сурет 1).