



VII Международная студенческая
научно-практическая конференция

*«Молодые акулы
бизнеса»*



International
Academy of
Business

YOUNG SHARKS OF BUSINESS

БИЗНЕСТІҢ ЖАС ТАРЛАНДАРЫ

МОЛОДЫЕ АКУЛЫ БИЗНЕСА

Collection of articles

Мақалалар жинағы

Сборник статей

Almaty, April 28, 2014
Алматы қ., 2014 жылдың 28 сәуірі
г. Алматы, 28 апреля 2014 г.

**Международная
Академия
Бизнеса**

СБОРНИК СТАТЕЙ

**VII Международной студенческой
научно-практической конференции
«Молодые акулы бизнеса»**

28 апреля 2014 года

Алматы, 2014

УДК 378
ББК 74.58
М75

Редакторы:

Шакирова С.М., к. филос. н. - редактирование статей на русском языке, подготовка сборника к печати

Абдрасилова Г.З., к. филос. н. - редактирование статей на казахском языке

Все статьи прошли проверку на уникальность текста в системе Advego Plagiatus v.1.2. (не ниже 60%).

Сборник статей VII Международной студенческой научно-практической конференции «Молодые акулы бизнеса» - Алматы, 28 апреля 2014 г./ Международная Академия Бизнеса – 396 с.

ISBN 978-601-7470-20-3

Настоящий сборник предназначен для студентов, магистрантов, молодых исследователей, интересующихся актуальными экономическими проблемами Казахстана, теорией и практикой современного менеджмента, учета, аудита, финансов, философии бизнеса и межкультурных коммуникаций.

УДК 378
ББК 74.58

ISBN 978-601-7470-20-3

№	Автор	Название статьи	Научный руководитель	Вуз	Стр.
3. Развитие транспортно-логистического кластера Казахстана в ходе подготовки ЕХРО-2017					
1	Ли Елена В., Потапова Виктория Г.	Формирование транспортно-логистического кластера в Казахстане	Бодаубаева Г.А.	Международная Академия Бизнеса, «Логистика», 2 курс	149
2	Русанов Антон Сергеевич, Абдыкулов Азиз Талгатулы	Разработка нового транспортного коридора, соединяющего восток и запад Казахстана	Бодаубаева Г.А.	Международная Академия Бизнеса, «Логистика», 2 курс	152
4. Менеджмент и маркетинг в предпринимательстве					
1	Phang Eva	The Effects of Brand Image Benefits on Brand Satisfaction and Loyalty Intention in the case of smart phones	Oh YM	Taylor's University, Malaysia	157
2	Аверина Марина Сергеевна	Оценка персонала как фактор стратегических изменений в организации	Баяхметова А.Т.	Университет Международного Бизнеса, «Менеджмент», магистратура, 2 курс	161
3	Алимбекова Рената Айбаровна, Кубеева Дарья Игоревна	Воздействие слогана на выбор потребителей	Сохатская Н. П.	Международная Академия Бизнеса «Маркетинг», 2 курс	164
4	Балакина Валерия Вадимовна	Социально-этический маркетинг	Момынова С.А.	Международная Академия Бизнеса, «Маркетинг», 3 курс	166
5	Бекетаева Енлик Кадырбековна	Разрушая стереотипы о маркетинге	Марданов Д.Т.	Международная Академия Бизнеса, «Регионоведение», 2 курс	168
6	Галкин Артемий Аркадьевич	Важность управления человеческими привычками на предприятии	Шалбаева Ш. Е.	Международная Академия Бизнеса, «Менеджмент», 3 курс	170
7	Драган Игорь Александрович	Методы и приемы партизанского маркетинга в ресторанном бизнесе	Пак Э.Ю.	Международная Академия Бизнеса, «РД и ГБ», 2 курс	173
8	Дуйшоналиев Тимур Нурланович	Типы менеджеров в условиях казахстанского бизнеса	Шалбаева Ш. Е.	Международная Академия Бизнеса, «Менеджмент», 3 курс	176
9	Ешмагамбетова Асель Жанатовна	Внедрение интегрированной системы менеджмента в Акционерном Обществе «Алатау Жарык Компаниясы»	Залучёнова О.М.	Международная Академия Бизнеса, «Менеджмент», 4 курс	178

Ранжирование регионов по приоритетности формирования транспортно-логистических центров

Актуальность создания транспортно-логистического кластера в Казахстане заключается в необходимости интеграции региона в евроазиатскую систему транспортных связей посредством использования главного преимущества нашей страны - удобного геостратегического расположения. Создание кластера способствует росту экономики, как региональной, так и национальной, что достигается благодаря таким факторам как:

- повышение конкурентоспособности транспортных коридоров и привлечение дополнительных грузопотоков;
- развитие взаимодействия между видами транспорта за счет внедрения информационных технологий;
- создание и развитие терминально-логистической инфраструктуры;
- снижение логистических издержек;
- объединение логистических организаций в единую логистическую концепцию, обеспечивающую управление цепями поставок;
- позиционирование Казахстана как международного транспортного хаба, который способен обеспечить консолидацию транзитных и экспортно-импортных грузопотоков в евроазиатских связях и стать основным центром грузопереработки [1,2].

Мировой опыт показывает, что развитие транспортно-логистических кластеров влияет на развитие конкурентоспособности и увеличение производственных комплексов.

К примеру, мы рассмотрели страны, в которых развиты данные системы. В Центральной и Восточной Европе функционируют около 85 транспортно-логистических кластеров. В это число входят компании, занимающиеся предоставлением портовых услуг, экспедированием и доставкой грузов. Морской кластер Великобритании функционирует в интересах 500 морских компаний региона, годовой оборот кластера составляет 1,3 млрд. фунтов стерлингов. В Эстонии объединились 19 крупных транспортных и транзитных организаций в кластер и направили свою деятельность на разработку логистиче-

ских проектов совместно со странами России, Прибалтики и Казахстана. Портовой кластер Валенсия в Испании имеет наиболее выгодное транспортно-географическое положение из всех Средиземноморских портов и составляет 85% трафика кластера. На границе между Данией и Германией расположен крупнейший транспортно-логистический кластер Падборг - первый в Центральной Европе в области логистики продовольственных товаров. Благодаря этому кластеру автомобильный транспорт вышел на доминирующую позицию в Падборге, при этом полностью вытеснил железнодорожные перевозки [3].

Грузовой хаб Франкфурта занимает 1-е место в Европе, причиной тому является выгодное расположение города на стыке автомагистралей по линиям север-юг и восток-запад. Благодаря порту в городе имеется выход в Бельгию, Францию, Нидерланды, Швейцарию, через канал Рейн-Майн-Дунайк к Северному и Черному морям [4].

В РК имеется несколько проблем, которые препятствуют формированию транспортно-логистического кластера:

- неразвитость уровня развития логистических услуг, что выражается в недостатке интегрированных мультимодальных перевозок и отсутствии на рынке услуг комплексного логистического планирования. Для наглядности, по оценкам экспертов, объем общего рынка транспортных услуг составляет около 10%, для сравнения, в Западной Европе данный показатель равен 60%;
- вследствие неразвитости рынка существует недостаток заказчиков, в том числе иностранных, что приводит к торможению спроса на данные услуги;
- недостаток современных технологий, ограниченное использование инновационных автоматизированных систем управления грузопотоками, отсутствие квалифицированных кадров;
- недостаточная пропускная способность функционирующих ТЛЦ, слабое присутствие Казахстана в основных точках соз-

дания и погашения грузов за пределами территории страны – в Китае, России и Западной Европе;

- дефицит и высокий износ подвижного состава и путей сообщения;
- разрозненность элементов системы, преследование индивидуальных целей, отсутствие стремления к достижению общих целей системы;
- недостаток финансирования формирования и реализации транспортно-логистического кластера [5, 6].

В целях выявления приоритетных регионов формирования транспортно-логистических центров, составляющих основу транспортно-логистического кластера нами сделана попытка оценки логистического потенциала. На наш

взгляд, для межрегиональных сравнений логистического потенциала наиболее удобным является индексный метод. В качестве базовых индикаторов развития логистических кластеров нами рассмотрены: 1) грузооборот по регионам, 2) внешнеторговый оборот.

Для базовых индикаторов по единой формуле рассчитываются частные индексы:

$$I_n = (K_{\text{факт.}(n)} - K_{\text{min}(n)}) / (K_{\text{max}(n)} - K_{\text{min}(n)}),$$

где $K_{\text{факт.}(n)}$, $K_{\text{min}(n)}$, $K_{\text{max}(n)}$ – соответственно, фактическое, минимальное и максимальное значения компонента n в транспортно-логистическом потенциале.

Интегральный индекс рассчитывается как их средняя арифметическая величина (таблица 1).

Табл. 1. Показатели интегрального индекса транспортно-логистического потенциала, 2013 год

№	Область	Грузооборот, ткм	Внешнеторговый оборот, тыс. долларов	Индекс грузооборота	Индекс внешнеторгового оборота	Интегральный индекс
1	Павлодарская	30 722,53	2 848 683,20	0,575	0,325	0,45
2	Атырауская	51 464,79	313 932,20	1,000	0,028	0,514
3	Восточно-Казахстанская	13 100,31	1 836 869,00	0,214	0,207	0,211
4	Карагандинская	9 667,46	1 819 409,80	0,144	0,204	0,174
5	Костанайская	9 869,19	1 552 701,10	0,148	0,173	0,161
6	Актюбинская	5 264,86	1 497 958,70	0,054	0,167	0,111
7	Южно-Казахстанская	7 616,91	716 217,70	0,102	0,075	0,089
8	Алматинская	6 829,39	615 899,90	0,086	0,194	0,14
9	Северо-Казахстанская	3 223,31	792 499,20	0,012	0,063	0,038
10	Западно-Казахстанская	2 626,43	806 921,70	0,000	0,086	0,043
11	Кызылординская	14 106,32	79 058,00	0,235	0,0002	0,118
12	Мангистауская	8 590,51	217 747,50	0,122	0,017	0,070
13	Ақмолинская	4 767,81	414 284,50	0,044	0,040	0,042
14	Жамбылская	2 716,65	76 991,00	0,002	0,000	0,001
15	г. Астана	6 795,55	2042825,90	0,085	0,231	0,158
16	г. Алматы	18911,57	8598965,2	0,333	1,000	0,667

Источник: [6]

Таким образом, нами проранжированы регионы по степени приоритетности формирования региональных транспортно-логистических кластеров (РТЛК). Региональный транспортный логистический кластер даст возможность организовать вокруг себя все организации, функционирующие в сфере транспортных перевозок.

При этом надо учитывать, что для упрощения расчетов мы взяли только два базовых индикатора. Для полноты и точности расчетов можно также принять за базовые индикаторы такие показатели, как количество функционирующих логистических компаний, наличие под-

вижного состава, общие площади складских помещений и т.д.

Региональные логистические кластеры разделены нами на 3 ранга в соответствии с данными показателями интегрального индекса. В состав РТЛК 1 ранга входят такие области, как: г. Алматы, Атырауская, Павлодарская, Восточно-Казахстанская; ЛЦ 2 ранга: Карагандинская, Костанайская, г. Астана, Кызылординская, Актюбинская, Алматинская; ЛЦ 3 ранга: Южно-Казахстанская, Мангистауская, Западно-Казахстанская, Ақмолинская, Северо-Казахстанская, Жамбылская области.

РТЛК	Области
РТЛК 1 ранга	г. Алматы, Атырауская, Павлодарская, Восточно-Казахстанская
РТЛК 2 ранга	Карагандинская, Костанайская, г. Астана, Кызылординская, Актюбинская, Алматинская
РТЛК 3 ранга	Южно-Казахстанская, Мангистауская, Западно-Казахстанская, Ақмолинская, Северо-Казахстанская, Жамбылская

Формирование РТЛК приведет впоследствии к интегрированию на республиканском уровне в национальный транспортно-логистический кластер, что будет способствовать сбалансированному взаимодействию всех видов транспорта. Это позволит значительно развить и добить-

ся более высоких показателей в транзитных перевозках, обеспечит финансовые поступления в бюджет государства. При создании всех условий повысится эффективность экономики Казахстана и конкурентоспособность страны в целом.

Источники:

1. http://www.np.kz/2013/12/05/logika_logistiki.html
2. Третьяк В. П. Кластеры предприятий / Москва: Издательство Август Борг, 2006
3. S.Y.Sorensen et al, EMCC case studies. Transport and logistics sector: Padborg cluster, Denmark, Danish, Technological Institute, 2008
4. http://www.uls-global.ru/info/uslugi/transportnie_perevozki
5. Берназарова Р.Д. Перспективы развития транспортно-логистической системы Казахстана. <http://www.group-global.org/ru/publication/view/5568>
6. Бодаубаева Г.А. Региональные логистические центры как фактор развития территорий / Collections of Materials of the 2nd International Scientific Conference 'Problems and Prospects of Territories' Socio-Economic Development' (April 25-29, 2013, Opole, Poland). – Berdyansk: Publishing Tkachuk, 2013
7. www.stat.gov.kz