

Зиябсков Н. К. Вопросы регулирования денежных факторов инфляции в Казахстане... 140

ЗАРУБЕЖНАЯ ЭКОНОМИКА

Тагаев Х. К. Распределение регионов Кыргызской Республики по величине ВВП на душу населения и потребления на душу населения в 2011 году.....143

Орозалиева А. С. Управление занятостью населения в условиях трансформации экономики.....146

Орозалиева А. С. Миграция населения Кыргызстана: проблемы и перспективы.....149

Бавланкулова Д. Д. Внешнеторговые аспекты деятельности Кыргызстана: проблемы и приоритеты.....153

Catherine Buon Language Assessment in French.....156

СОЦИАЛЬНАЯ И ОТРАСЛЕВАЯ ПОЛИТИКА

Чудрова В. У., С'адыхова Г. А. Мероприятия по стимулированию занятости на Западно-Казахстанской области.....161

Кадыралыс А. Т. Источники финансирования деятельности городского пассажирского транспорта (на примере зарубежных стран).....164

Абдиганар С. Е., содокладчики Основные аспекты реализации системы управления проектом по технологии инновационного развития на примере деятельности Консорциума отечественных фирм «СулуНур».....167

Абдиганар С. Е., Попова Г. Д., Абилканова Г. А., Абдиганар Д. С., Туманчисва Б. А. Инновационный проект «Образовательного Центра поддержки инноваций «Оркен-деу»».....171

Темірбекова А. Б., Тастандиева Н. Б. АГРО ӨНЕРКӘСІП КЕШЕНІНДЕГІ ЛОГИСТИКАЛЫҚ ЖҮЙЕНІҢ ДАМУЫ.....174

Ибадуллаева У. С., Ділбарханов Р. Д., Сакинова З. Б., Қожанова К. К- АЛЫНҒАН ПРЕПАРАТТЫҚТҰРАҚТЫЛЫҒЫ МЕН САҚТАУ МЕРЗІМІН АНЫҚТАУ.....176

Тагаев Х. К. Подходы количественной оценки социально-экономического потенциала региона и его компонентов.....179

Таршилова Л. С. Устойчивое развитие агропромышленного комплекса как основа продовольственной безопасности региона.....182

Хаяти Тюфекчиоглы, Торгаева Б. Т., Ошлакова И. Г. Взаимодействие банковского сектора и СМИ в реализации социально ответственных проектов.....185

Айтжанова Д. А., Тілегенов Н. Д. Қазақстанда тау-кен металлургиялық кешенінің даму бағыттары.....188

Серикбай Б. Б. Совершенствование методики учета затрат и калькулирования себестоимости продукции в пищевой промышленности РК.....194

Алимова А. Б. Показатели социально-экономического развития Алматы за первые три месяца 2012 года.....199

КАЗНУ им. Аль-Фараби - центр подготовки конкурентоспособных специалистов. 201

Адрес редакции:

Республика Казахстан

050042

г. Алматы,

ул. Рыскулбекова, 39-а.

Тел./факс:

727-309-61-78

727-317-45-89

8 771 402 6957

www.cooperation.kz

e-mail:

alpari@cooperation.kz

alpariwww@mail.ru

stronghold90@bk.ru

АГРО ӨНЕРКӘСІП КЕШЕНІНДЕГІ ЛОГИСТИКАЛЫҚ ЖҮЙЕНІҢ ДАМУЫ

Темірбекова А.Б.
э.ғ.д., профессор,

Халықаралық Бизнес Академиясы
Тастандиева Н.Б.

э.ғ.к., доцент,

Халықаралық Бизнес Академиясы

Халық шаруашылығының ең негізгі маңызды саласы-ауыл шаруашылығы екені белгілі. Оның маңыздылығы - ең алдымен халықты азық-түлік өнімдерімен, ал өңдеуші өнеркәсіпті қажетті ауыл шаруашылық шикізатымен қамтамасыз ету. Ауыл шаруашылығы еліміздің экономикалық, әлеуметтік өмірінде айрықша орын алады және де ауыл шаруашылығының дамуы көбінесе елдің әлеуметтік артықшылығын анықтайды. Ауыл шаруашылығының қазіргі таңдағы жағдайы нарықтық экономикада өзекті мәселелердің біріне айналу- да.

Сондықтан да созылған дағдарысты жеңу және Қазақстанның агроөнеркәсіп кешенін (АӨК) тұрақты даму жолына шығару – елдің экономикалық дамуының басымдылығы мәселелерінің бірі. Онымен бірге, соңғы он жыл ішінде жинақталған АӨК мәселелерін шешу үшін жаңа отандық экономиканың шаруашылық құралдарын дамыту қажетті деп болжанатын жүйелік, кешендік тәсілдерді талап етеді. АӨК көбірек талап етілген логистика саласына - ғылыми және тәжірибелік басқарулардың материалдық, қаржылық және ақпараттық ағындарын жатқызуға болады.

Қазақстан Республикасының Президенті Н.Ә. Назарбаев 11 қараша 2011 жылғы агроөнеркәсіптік кешені жұмысшыларының Республикалық форумындағы өз сөз сөйлеуінде, көлік-логистиялық инфрақұрылымдарды жасауларға және дамытуларға деген қажеттілікте ықыласты ерекше атап өтті. Бұл отандық ауыл шаруашылық өнімдерін өндірушілер үшін экспорттық дәлізді кеңейтуге қатысты аталды.

Қазіргі кезде Каспий өңірінде астықты экспортқа шығару үшін Кавказ елдері мен Иранға елдері нарығына арнап көлік – логистиялық инфрақұрылымы құрылды. Әзірбайжандағы Бакуға және

Иранның Әмірабад елдеріне Ақтау портында жаңа астық терминалы енгізілді және бар қуаты күшейтілді. Алдағы уақытта Қазақстан - Түрікменстан – Иран – Персид шығанағы жобасының іске асуына орай қазақстандық жүктердің жеткізілімі арттырылатын болады, оның ішінде Персид шығанағы, Шығыс Жерорта теңізі және Солтүстік Африка елдері нарығына арналған тағамдар да бар. Тағы бір «Жетіген - Қорғас» темір жол желісі аяқталуға жақын және халықаралық көлік – логистиялық «Хоргос» хабасының енгізілуі Қытай мен Тынық мұхит аймақтары нарығына шығуға мүмкіндік береді. Қазақстандық астықты Вьетнамға жеткізуге мүмкіндік бар. Қазақстан, Ресей және Беларусь арасындағы Кедендік Одақ және Бірыңғай экономикалық аймақтың құрылуы қазақстандық кәсіпкерлер үшін нарықтарын Бресттен Владивостокқа дейін жылжуларына мүмкіндік береді [1].

Осыған орай, АӨК логистиканы дамыту ауыл шаруашылық өнімдерін тарату, фермерлер табысын арттыру, тауардың өзіндік құнын төмендету үшін, яғни толығырақ айтқанда, аграрлық сфераның тұрақты дамуы үшін ең қажетті фактордың біріне айналуға.

Аграрлық сферадағы логистикалық жүйені дамытудың қажеттігі АӨК саласы үшін өндірістік процесстерді аймақтық оқшауландырудың жоқтығы сипатына байланысты. Ауыл шаруашылық өнімдерін қайта өңдейтін өнеркәсіптік кәсіпорын әдеттегідей шикізат көздерінен алыстатылғанына орай олардың материалдық ағындарын уақыт арқылы да, кеңістік арқылы да алып өту қажеттілігі туындап отыр. Толығырақ қарастырсақ, АӨК құрылымындағы материалдық, қаржылық және ақпараттық ағындар үш түрлі бағытпен іске асырылады:

- ауыл шаруашылық

кәсіпорындары және қайта өңдейтін өнеркәсіптік кәсіпорындар ↔ соңғы пайдаланушылар (азық-түлік нарығы), бұлардың арасындағы өзара байланыс логистикалық байланыс арқылы іске асырылады, яғни материалдық- қаржылық - ақпараттық ағындармен;

- ауыл шаруашылық кәсіпорындары ↔ тамақ және қайта өңдейтін өнеркәсіптері (ауыл шаруашылығының шикізат нарығы);

- ауыл шаруашылық кәсіпорындары ↔ қайта өңдейтін өнеркәсіптіктер (тағамдарды қайта өңдейтін нарық).

Ауыл шаруашылық өнімдерін өндірушілерді ресурстармен қамтамасыз ету және олардың өнімдерін нарыққа жеткізу логистика негізінде айтарлықтай экономикалық, әлеуметтік және экологиялық нәтижелік береді. Негізінде логистика агроөнеркәсіп кешенінің барлық саласын қамтиды, яғни барлық экономикалық ағындарды, барлық логистикалық тізбектерді және қайта өңдеу процесінің барлық кезеңдерін. АӨК логистика ауыл шаруашылық өнімдерін өндіру, бөлу, тұтыну және айырбастау саласындағы экономикалық ағындарды басқарудың ғылымы мен тәжірибесі болып табылады. Ол өзі АӨК ресурстармен қамтамасыз етуді және даяр өнімді өткізуді де қамтиды. АӨК логистикасының басты мақсаты азық-түлікпен, ауыл шаруашылық шикізаттарымен және оны қайта өңдейтін өнімдермен халық шаруашылығын және тұрғындардың қажеттіліктері мен мұқтаждарын толық қанағаттандыру болып табылады. Логистикалық шығындарды оңтайландырудың салдары болып табылатындар: маусым уақытындағы жоғарғы сұраныс кезінде – өнімдері жеткізудің реттелген жүйесі есебінен ең жоғарғы деңгейдегі са- тылым көлемін қамтамасыз ету; сұраныс азайған кезеңде – тауар- лар қорын сақтаудағы шығындарды

оңтайландыру, арнайы әдістермен бейімделген сақтау есебінен өнімдердің сақталымын қамтамасыз ету. Өнімдер қозғалысы кезіндегі қашықтық пен уақытты еңсерудегі өнімнің тиімді жеткізілім қызметін ұйымдастыру да логистиканың негізгі шартының бірі болып табылады. Алға қойған мақсатқа жету үшін кез-келген кәсіпорынның тиімділікті жұмысының аса мән беретін қызметтері қатарына жататындар - тасымалдау, сақтау қоймалары, өнімдер тапсырыстарына қызмет көрсету.

Логистиканың маркетингпен өзара байланысының бүгінгі күндегі ең жарамды нұсқасы экономикадағы басқару жүйесі болып табылады. Ол өндіріс пен маркетинг арасындағы стратегиялықты ұйымдастырушылық позициясында орын алады. Бағалық саясат және орамдау – логистика мен маркетингтің біріккен міндеті. Материалдық ресурстарды сатып алу және даяр өнімдерді жеткізу – логистика, өндіріс және маркетингтің өзара байланысының мысалына жатады.

Қазақстанның көлік күндері аясында өткен «ТрансЕуразия–2011» VIII халықаралық конференцияның ашылуында ҚР премьер-министрінің орынбасары – индустрия және жаңа технология министрі (ИЖТМ) Әсет Исекешев көлік-логистикалық жүйесін дамыту 5С принципі: күн, сервис, жылдамдық, сақталу және тұрақтылық бойынша жүргізілетінін мәлімдеді.

ҚР осы принциптердің кейбіреулерінің тәжірибедегі сақталынуын қарастырайық. Беларусьтағы бір контейнер жүктің экспорттық құны 1,8 мың долларды құрайды, Ресейде - 1,85 мың доллар, ал Қазақстанда - 3 мың доллар, яғни Беларусь мен Ресейге қарағанда бір жарым есе қымбат. Сондықтан да «Бизнес жүргізу -2011» БЖ рейтингісінің «халықаралық сауда» көрсеткіші бойынша Беларусь 128 орынды иеленсе, Ресей 162 орында, ал Қазақстан -183 орында [3]. Яғни, шетке шығарудың құндарын төмендетулер ерекше маңызды мәселе болып тұр. «Жылдамдық» принципі келсек, оны Әлемдік банктің (ӘБ) деректерінің сипатталуынан көруге болады: экспорттық жеткізілімдердің уақытша шығындары Беларусьта -15 күн,

Ресейде 36 күн, Қазақстанда – 81 күн. Яғни Қазақстанда экспорттық жеткізілімдердің рәсімдеулері Ресеймен салыстырғанда 2,5 есе ұзақ, ал Беларусьпен салыстырғанда алты есеге жуық уақытта рәсімдейді» [3]. Өзге принциптер бойынша да үлкенірек мәселелер кездеседі.

Отандық экономикадағы экономикалық өсу 1999-2005ж. арасында мұнай саласы, банктік секторда және құрылыс саласындағы дамулардың есебінен байқалған. Көлік логистикасына үкімет қызығушылық танытпады. Мұның ақыры инфрақұрылымдағы толық күйреуге апарып тіреді.

ҚР Президенті Н. Ә. Назарбаев 2011ж. 18 мамырда шет ел инвесторлар советінің 24- отырысында сөйлеген сөзінде Қазақстанды 2016 жылға әлемдік сауда-логистикалық және іскерлік хаб ретінде көтеру мәселесін алға қойды. Бұған қоса, Қазақстан «кәдуілгі көлік жүйесінен» көлік логистикалыққа өтуі тиісті [2]. Бұл мақсатты іске асыру үшін 2011ж. қыркүйек айында үкімет ҚТЖ аясында ұлттық логистикалық оператор ретінде Ұлттық көлік логистикалық даму орталығын (ҰКЛДО) құруды анықтады. Ондағы мақсат көлік саласындағы мемлекеттің саясатын іске асырудың негізі болып табылатын мастер-жоспарлауды әзірлеу болып табылады. Логистиканы дамытудың тежеуші факторына барлық көлік түрлеріндегі қарым-қатынастың үзілуін атауға болады. Осы себепті де Н. Ә. Назарбаев «Бір орталық – темір жолы да, автомобиль жолы, авиация, су көлігі – барлығы да: бізде барлық тасымалдау бар, ал ведомстволық бытыраңқылық жоқ атты бір мақсатта бірігуі керек»,- деп атап айтты [1]. Президент өз кезегінде «Самұрық-Қазына» қорымен біріккен ҚТЖ аясында халықаралық деңгейдегі көлік-логистикалық қуатты компания құруды тапсырды. мастер-жоспарлауды әзірлеу процесіне қатысты жаңа отандық көлік - логистикалық жүйені диагностикалау жүргізгенде келесідегідей біршама мәселелер анықталды:

- жаңа автокөлік инфрақұрылымдағы кемшіліктер;
- жаңа мультифункционалды интермодальді көлік-логистикалық орталықтағы (КЛО) жетіспеушілік;
- темір жолдағы жылжымалы құрамның жоғарғы тозуының нәтижесінен

болған тапшылық, құрылған отандық вагонқұрылысы индустриясы аясында 2011 жылдың маусым айының бас кезінде Экібастұз қаласында жүк вагондарын шығару заводы іске қосылды. 2011 жылдың басынан Қазақстанда бірнеше жүздеген жүк вагондары шығарылды, алайда жылжымалы құрамның тапшылығы мәселесі өзекті күйінде қалып отыр;

- негізгі көлік түрлеріндегі әлсіз интеграциялаудың нәтижесінен контейнерліктің төменгі деңгейі және контейнерлік тасымалдау артықшылығы бизнесінен хабарсыздық;

- толығымен алғанда ірі интегратордың, әр түрлі көліктердің жүк ағындары бойынша бірыңғай үйлестіретін реттеуші механизмнің жоқтығы;

- автотасымалдау сегментіндегі ірі өзара шарттарға қызмет көрсете алмайтын кішігірім операторлардың басым болуы;

- шекара пунктеріндегі тоқтап қалуларға себепші кедендік рәсімдердің ашық еместігі;

- автокөліктерді басқару мехагизмдерінің жетілмегендігі;

- вагондардың жетіспеушілігі (жыл сайын осы себептен 10% дейінгі қазақстандық өнімдер экспортқа шықпай қалады), жылжымалы құрамның 70 % дейінгі тозығы [3].

Осындай кездесетін мәселелерді шешуде үкімет пен нақты министрлік жағынан біршама бағдарламалар іске асырылуда. Мәселен, көлік-логистикалық орталық (КЛО) құру бағдарламасы қабылданып, оның аясында автодәлізді қайта жөндеу, Алматы облысы территориясында төрт халықаралық көлік-логистикалық орталық тұрғызу, «Қорғас-Шығыс қақпасы» еркін экономикалық аймақ (ЕЭА), Алматы, Ақтөбе, Батыс Қазақстан облысының Тасқала ауданында және Шымкентте, сондай-ақ Орал, Ақтөбе, Қарабұтақ, Арал, Байқоңыр, Қызылорда, Түркістан, Шымкент, Тараз, Шу, Алматы, Қорғас қалалары мен елді мекендерде 12 өңірлік көлік-логистикалық орталық (КЛО) құру жоспарланды. Қазіргі уақытта халықаралық класстағы көлік-логистикалық орталық (КЛО) тек Ақтөбеде ғана ашылды.

Сондай-ақ, 2006-2011 жылдары АӨК дамытуға республикалық бюджеттен тартылатын қаржы-12980,5 млн. теңгені құрайды. Қаржы ре-

сурстары: агроөнеркәсіптік кешенді техникалық қайта жабдықтауға - 2750,0 млн. теңге, өсімдік шаруашылығын тұрақты дамытуға - 322,4 млн. теңге, малшаруашылығын дамытуға - 203,5 млн. теңге, ветеринарлық қауіпсіздікке - 704,3 млн. теңге, фитосанитарлық қауіпсіздікке - 1478,6 млн. теңге, өнім сапасын бақылауға - 117,2 млн. теңге, ауыл шаруашылығы өнімін өткізу инфрақұрылымын дамытуға - 500 млн. теңге, АӨК қаржылық инфрақұрылымына - 6904,5 млн. теңге бағытталынатын болады [4].

Қорыта келгенде, әрине, ауыл шаруашылығында аграрлық өнеркәсіптік кешенін дағдарыстан шығару, осы саланы тұрақтандырып, оның тиімділігін жаппай қамтамасыз ету тек қана меншіктік қарым-

қатынастарды реттеумен қатынастарды орнату атқарылуға тиісті басқа да қыруар игілікті істердің бастамасы ғана. Біздің елімізде ауыл шаруашылық жұмыстары орасан үлкен аумақтарда қысқа мерзім ішінде жүргізіледі. Ол үшін әр түрлі қазіргі заманға сай техниканың көп мөлшері қажет. Ол бірақ әзірге жеткіліксіз.

Осыған орай, отандық ауыл шаруашылық өнімдер өндірушілердің жаңа кезеңге сай өнімдерінің бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін өндірістік процесстерге андай-мындай деп өзгерістерді енгізу жеткіліксіз іс болмақ. Өндірістік жүйе мен шаруашылық субъектілердің бөлу қызметтеріне дамыған логистикалық жүйе негізінде түпкілікті өзгерістер қажет.

Пайдаланылған әдебиеттер:

1. Қазақстан Республикасының Президенті Н. Ә. Назарбаев 11 қараша 2011 жылғы агроөнеркәсіптік кешені жұмысшыларының Республикалық форумындағы сөйлеуі. – akorda.kz.
2. Қазақстан Республикасының Президенті Н. Ә. Назарбаевтың шет елдік инвесторлар советінің 24-отырысындағы сөйлеген сөзі. - akorda.kz.
3. Көліктегі Жапондық тәртіп. – expert.ru.
4. Қазақстан Республикасының Ауыл шаруашылығы Министрлігі сайты <http://www.minagri.gov.kz/>.

УДК: 615,454,2:615,531:615,0142:615.12

Ибадуллаева Ф. С., Ділбарханов Р. Д., Сакипова З. Б., Қожанова Қ. Қ., С. Ж. Асфендияров атындағы Қазақ Ұлттық медициналық университеті

АЛЫНҒАН ПРЕПАРАТТЫҢ ТҰРАҚТЫЛЫҒЫ МЕН САҚТАУ МЕРЗІМІН АНЫҚТАУ

Дәрілік құралдар сапасының әртүрлі деңгейдегі мемлекеттік стандарттарға сәйкес болуы дәрілік қалып жасауға қолданылатын дәрілік заттардың, көмекші заттар мен материалдардың қауіпсіздік дәрежесін және жоғары әсерін қамтамасыз етеді.

Тұрақтылыққа сынау келесі мақсатпен жүргізіледі:

- қоршаған ортаның түрлі факторларының әсерімен уақыт аралығында дәрі-дәрмектер сапасының өзгеруі туралы деректер алу;

- дәрі-дәрмектердің сақталу мерзімі мен қайта тексеру кезеңін белгілеу;

- дәрі-дәрмектердің сақталу шарттарына талаптар әзірлеу;

- дәрілік препараттарды еріткеннен кейін немесе көп дозалы контейнерді (қажет болған жағдайда) алғаш ашқаннан кейін сақталу шарттары мен қолдану кезеңін белгілеу;

- сақталу мерзімі аяқталғанда дәрілік препарат белсенділігінің көпідігі үшін қосылған белсенді ингредиенттің артығын негіздеу.

Тұрақтылықты зерттеу жаңа дәрілік қалыпты жасаудың негізгі

сатыларының біріне жатады. Тұрақтылықты зерттеу мақсаты дәрілік құралдарды сақтау кезінде сапасының өзгергендігі, қоршаған ортадағы әртүрлі факторлардың әсерлері (жоғары және төмен температуралар, температуралық ауытқулар, ылғалдылық, жарық) туралы мәліметтер жинақтау, сонымен қатар сақтау жағдайларын, қайта тексеру және сақтау мерзімдерін регламенттеу болып табылады [1,2,3,4].

Тұрақтылыққа сынау қорытындысы дәрілік препараттың клиникалық сынауға тапсырыс дайындауы үшін қажет, сондай-ақ тіркеу құжаттары жиынының міндетті тарауы болып табылады.

Мумие қосылған ректалды дәрілік қалыптардың тұрақтылығын зерттеу үшін тәжірибелік-өнеркәсіптік өндірісте шығарылған препараттың үш сериясынан зерттеу үлгілері алынды. Үлгілер ПВХ жасалған алюминий фольгамен дәнекеленген ұяшықты контурлы орамдарда оралған.

Тұрақтылыққа зерттеуді жүргізуге арналған жағдайлар: ұзақ мерзімді зерттеу әдісімен анықталды. Зерт-

теу жағдайлары болжамды сақтау жағдайларына максималды түрде сәйкестендіріліп алынды, яғни температура 25±2°C, салыстырмалы ылғалдылық 65±5 % [1,5,6]. Бұл шартты жағдай әртүрлі халықаралық климаттық зоналарда сақтау жағдайларының теориялық негізіне сай алынған. Зерттеудің мерзімділігі – зерттеудің алғашқы жылында әрбір 3 айда, келесі жылы әрбір 6 айда, одан кейінгі жылдары 1 жыл көлемінде алынды.

Тұрақтылық спецификасының (кесте 1) негізіне препаратты сақтау кезінде өзгеріске ұшырайтын және дәрілік препараттың қауіпсіздігі мен емдік әсеріне ықпал ететін сапа көрсеткіштері алынды. Зерттеуде төмендегі физикалық және химиялық қасиеттер сыналды: сипаттамасы, органолептикалық қасиеттері, негізділігі, орташа массасы, балқу температурасы, ОС, толық деформациялану уақыты, мин, микробиологиялық тазалығы, мумие құрамындағы гиперицин мөлшері.

Төмендегі №2 кестеде келтірілген зерттеу нәтижелері көрсеткендей, мумие қосылған ректалды суппозиторийлер үлгілерінде негізгі