

Жанат Ерниязова

## ОСНОВЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

*В статье рассмотрены основы государственного регулирования транспортной отрасли и опыт зарубежных стран в данной сфере. Проанализированы современное состояние и тенденции развития железнодорожного транспорта Республики Казахстан и существующая система государственного регулирования развития железнодорожного транспорта в целях ее дальнейшей оптимизации.*

*Ключевые слова:* государственное регулирование, реструктуризация, регулирование конкурентных отраслей, транспортная система, естественная монополия, конкуренция, мультимодальные перевозки, транспортные тарифы, логический анализ, экспертная оценка, прогнозирование, статистические и экономико-математические методы.

*Табл. 3. Рис. 3. Лит. 14.*

Жанат Ерніязова

## ЗАСАДИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОЮ СИСТЕМОЮ РЕСПУБЛІКИ КАЗАХСТАН

*У статті розглянуто основи державного регулювання транспортної галузі і досвід зарубіжних країн в даній сфері. Проаналізовано сучасний стан і тенденції розвитку залізничного транспорту Республіки Казахстан і існуюча система державного регулювання розвитку залізничного транспорту з метою її подальшої оптимізації.*

*Ключові слова:* державне регулювання, реструктуризація, регулювання конкурентних галузей, транспортна система, природна монополія, конкуренція, мультимодальні перевезення, транспортні тарифи, логічний аналіз, експертна оцінка, прогнозування, статистичні і економіко-математичні методи.

Zhanat Yerniyazova<sup>1</sup>

## GROUNDS FOR STATE REGULATION OF TRANSPORT SYSTEM IN THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

*The article considers the fundamentals of state regulation of the transport industry and the experience of foreign countries in this field. The current state and the development trends of railway transport in the Republic of Kazakhstan along with the existing system of its state regulation are analyzed aiming at its further optimization.*

*Keywords:* state regulation; restructuring; regulation of competing branches; transport system; natural monopoly; competition; multimode transportation; transport tariffs; logical analysis; expert evaluation; forecast; statistical and economical mathematical methods.

**Постановка проблем.** Вхождение Республики Казахстан в клуб наиболее развитых государств мира предполагает опережающее развитие транспортно-го комплекса республики, в том числе и железнодорожной отрасли [12].

Экономика любого государства не может успешно функционировать без развитого железнодорожного транспорта. Он обеспечивает стабильное удовлетворение транспортных потребностей народного хозяйства и населения. Железные дороги Казахстана по-прежнему остаются основным видом транспорта для перевозки массовых грузов, реализации экономических взаимосвязей

---

<sup>1</sup> Senior Lecturer, Department of Economy and Management, Korkyt Ata Kyzylorda State University, Republic of Kazakhstan.

между регионами. В сопоставлении с другими видами транспорта железнодорожный является наиболее конкурентоспособным и доступным.

Эффективное развитие железнодорожного транспорта и обеспечение его долговременного устойчивого роста является важнейшим условием полноценного функционирования национальной экономики, успешной интеграции Казахстана в мировую экономику и стабильного социально-экономического положения республики. В связи с этим в Послании Президента РК Н. Назарбаева народу Казахстана «Новый Казахстан в новом мире», отмечается, что железнодорожная отрасль должна соответствовать мировым стандартам безопасности, скорости доставки и обслуживания [12].

Действующая в настоящее время система государственного регулирования железнодорожного транспорта нуждается в дальнейшем реформировании в направлении, отвечающем стоящим перед обществом задачам и предполагающим устранение ряда существующих недостатков при одновременном укреплении форм и методов, адекватных принципам и закономерностям современной рыночной экономики. Решение подобного рода задач требует соответствующего правового и методического обеспечения государственного регулирования железнодорожного транспорта.

**Анализ последних исследований и публикаций.** Исследованию вопросов, связанных с анализом современного состояния железнодорожного транспорта Республики Казахстан, выявлением особенностей его развития посвятили свои работы Б. Айтбеков [3], Б.М. Курганов [7], Л.Б. Миротин [7], Б.М. Напольский [9], Е.Е. Тулендиев [9].

Вместе с тем, изученность многих вопросов исследуемой проблемы в контексте требований и задач современной рыночной экономики пока ещё далека от своей законченности. Многие теоретические, методологические и методические вопросы исследования государственного регулирования транспортной инфраструктуры не разработаны или недостаточно изучены и требуют дальнейшего научного осмысления и развития.

**Цель исследования** заключается в выявлении особенностей государственного регулирования деятельности транспортной сферы Республики Казахстан в условиях открытой рыночной экономики и разработке методических и практических рекомендаций по совершенствованию государственного управления железнодорожным транспортом Республики Казахстан, улучшению качества услуг и нормативно-правовому регулированию железнодорожного транспорта.

**Основные результаты исследования.** Транспорт, в частности железнодорожный, является важнейшей сферой общественного производства и занимает особое место в системе хозяйственного комплекса страны. Целенаправленная государственная политика в области административно-правового регулирования транспортной деятельности проводится в целях смягчения правовых, экономических и социальных противоречий в сфере транспортных услуг, а также развития транспортной отрасли в каждой отдельной стране [8].

В основе государственного регулирования сохраняется генеральный принцип свободы предпринимательской деятельности, что означает равную для всех субъектов рынка возможность оказывать транспортные и связанные

с ними сервисные услуги. В качестве основного регулирующего инструмента используется нормативное правовое обеспечение и администрирование. Экономическое регулирование осуществляется посредством государственной тарифной политики, налогового и таможенного законодательства.

Анализ зарубежного опыта государственного регулирования транспортной системы актуален для современного Казахстана. В странах с развитой рыночной экономикой накоплен позитивный опыт применения различных методов государственного регулирования, пройден путь от абсолютизации государственного вмешательства до реализации в последнее десятилетие программ максимального дерегулирования рынка транспортных услуг [7].

Модель вертикального разделения железнодорожного транспорта (европейская) представлена на рис. 1.



Рис. 1. Европейская модель железнодорожного транспорта, составлено на основе [4; 5; 10; 14]

В казахстанской модели реформирования железнодорожного транспорта был учтен опыт западноевропейских стран, состоящий в следующем:

- поэтапно разделены монопольные и конкурентные виды деятельности на железнодорожном транспорте в организационной и экономической областях его работы;
- сохранены в системе железнодорожного транспорта только такие организации, которые обеспечивали устойчивую работу железных дорог и социально необходимые условия работникам железнодорожного транспорта;
- создана система экономических и правовых отношений, стимулирующая снижение издержек производства каждого участника перевозочного процесса; разграничены бюджетные и внебюджетные финансовые ресурсы по способам учета и использования;
- обеспечена взаимная гражданско-правовая ответственность между перевозчиками, владельцами подвижного состава, грузовладельцами (пассажирами), а также другими организациями, участвующими в осуществлении перевозочного процесса.

В настоящее время железнодорожный транспорт Республики Казахстан является одним из наиболее стабильно развивающихся секторов экономики

страны. Перевозка грузов на дальние расстояния осуществляется в Казахстане в основном железнодорожным транспортом, характеризующимся высокой провозной способностью при сравнительно невысокой стоимости перевозок, большими капиталовложениями при строительстве железных дорог, которые окупаются только при значительном привлечении транспортных потоков. Железнодорожный транспорт в настоящее время выполняет 11,7% всего объема перевозимых грузов и 57,7% грузооборота.

Недостаточная обеспеченность вагонным парком, существующее состояние рабочего парка пассажирских вагонов в Казахстане является сдерживающим фактором роста мобильности населения, который не может быть компенсирован предложением услуг других видов транспорта в силу природно-климатических, географических и экономических преимуществ железнодорожного транспорта [3].

О доле железнодорожного транспорта в общем объеме перевозок в Казахстане можно судить по следующим данным, согласно которым доля перевозок железнодорожным транспортом выросла почти до 26%. Железнодорожные перевозки являются вторым видом транспорта по объему перевозимых грузов в республике (табл. 1).

Таблица 1. Перевозка грузов и грузооборот по видам транспорта\*

Виды транспорта	2008 г.		2009 г.		2010 г.		2011 г.	
	млн. т	млн. ткм						
Всего	718	134883	664	131033	683	180687	710	197806
Железнодорожный	170	103045	134	91700	172	124983	184	135653
Доля, %	23,7	76,4	20,1	70,0	25,2	69,2	25,9	68,6
Автомобильный	471	4637	424	4506	371	4603	382	5497
Доля, %	65,6	3,4	63,8	3,4	54,4	2,5	53,8	2,8
Речной	0	141	0	25	0	42	1	39
Доля, %	0,06	0,10	0,03	0,02	0,07	0,02	0,07	0,02
Воздушный	0	51	0	64	0	118	0	44
Доля, %	0,00	0,04	0,00	0,05	0,00	0,07	0,00	0,02
Трубопроводный	77	27009	106	34738	139	50940	143	56573
Доля, %	10,68	20,02	16,00	26,51	20,34	28,19	20,19	28,60

\* составлено по данным [11].

Наибольшая динамика перевозок наблюдается в системе трубопроводного транспорта, доля которого в объеме грузоперевозок за анализируемый период выросла с 10,68% до 20,19%. Перевоз грузов железнодорожным транспортом также вырос с 23,7% до 25,6%, в то время как общий грузооборот снизился с 76,4% до 68,6% за счет снижения перевозок железной дорогой сырой нефти, роста морских перевозок, которые не нашли отражения в табл. 1.

В 2011 г. группой компаний АО «Пассажирские перевозки» перевезено 50,3 млн. пассажиров. Пассажирооборот составил 12,9 млрд. пасс-км, населенность 32,6 пасс/вагон, доходы, при этом субсидии и трансферты из государственного бюджета составили 58,6 млрд. тенге, а расходы – 63,8 млрд. тенге. Объем выделенных субсидий из республиканского и местных бюджетов за указанный период составил 10,1 млрд. тенге. Итоговый финансовый результат в 2011 г. составил -5,2 млрд. тенге. Дефицит средств компенсировался, в основном, за счет предоставления дифференцированного временного пони-

жающего коэффициента к тарифам на услуги магистральной железнодорожной сети в среднем 0,1, а также установлением тарифа на услуги локомотивной тяги для пассажирских перевозок ниже себестоимости [11].

На рис. 2 представлено изменение пассажирооборота по основным видам транспорта в международном и межобластном сообщении за период с 2004 г. по 2011 год. Рост пассажирооборота составил в среднем 8% ежегодно, в том числе:

- по авиатранспорту – 5%;
- по автотранспорту – 9%;
- по железнодорожному транспорту – 10%.

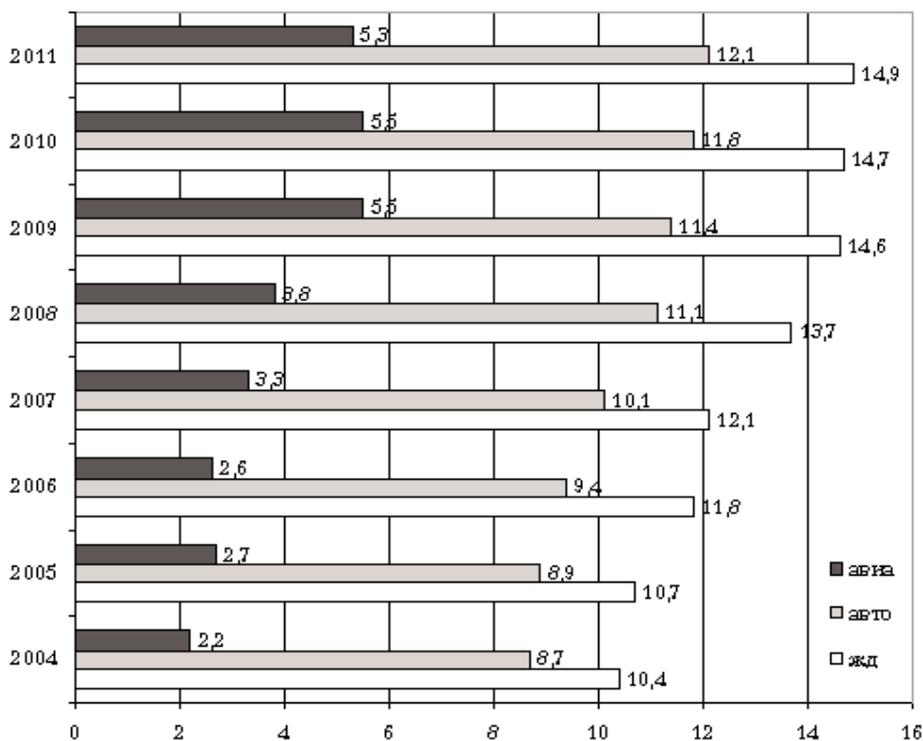


Рис. 2. Динамика пассажирооборота по видам транспорта за период 2004–2011 гг., млрд. пасс-км, составлено по данным [11]

В Казахстане удельный вес железнодорожного транспорта в общем объеме транспортного обслуживания в 2006–2011 гг. составил 55,6–58,5% (табл. 2).

Представленные в табл. 2 данные свидетельствуют об увеличении объемов транспортного обслуживания и доминировании железнодорожного транспорта.

Для обеспечения развития отрасли и экономики в целом, повышения эффективности и качества услуг, привлечения инвестиций в обновление активов необходимо реализовать комплекс мероприятий по реформированию экономической модели и институциональной структуры отрасли.

Таблица 2. Динамика и структура транспортного обслуживания в Казахстане\*

Годы	Ед. изм.	Транспорт – всего	в том числе				
			железнодорожный	прочий сухопутный	трубопроводный	речной	воздушный
2006	млн. тг	404048,9	224565,2	27288,1	129702,7	437,1	22055,8
	%	100,0	55,6	6,7	32,1	0,1	5,4
2007	млн. тг	496230,3	290192,7	27340,7	137530,3	660,2	810,4
	%	100,0	58,5	5,5	27,7	0,1	0,1
2008	млн. тг	602645,4	347951,9	49972,0	148087,5	810,4	55823,6
	%	100,0	57,7	8,3	24,6	0,1	9,3
2009	млн. тг	706453,2	406453,6	50762,5	174894,7	3452,7	70889,7
	%	100,0	57,5	7,3	24,7	0,5	10,0
2010	млн. тг	817844,1	470692,4	52671,8	193703,4	8629,1	92147,3
	%	100,0	57,5	6,4	23,7	1,1	11,3
2011	млн. тг	965948,3	546533,6	66612,8	240713,9	12060,1	100027,8
	%	100,0	56,6	6,9	24,9	1,2	10,4

\* составлено по данным [11].

Основными направлениями развития железнодорожного отрасли являются:

- 1) либерализация рынка и реформа государственного регулирования;
- 2) разработка и практическое внедрение механизмов взаимодействия субъектов отрасли, с предоставлением равного доступа независимых перевозчиков к услугам магистральной железной сети (МЖС);
- 3) формирование нормативной правовой и методологической базы, обеспечивающей функционирование железнодорожной отрасли в новых условиях;
- 4) организационное разделение перевозочной деятельности и МЖС и реорганизация корпоративной структуры группы компаний АО «НК «КТЖ»;
- 5) создание эффективного механизма и обеспечение государственного субсидирования социально значимых перевозок пассажиров и грузов;
- 6) привлечение на казахстанский рынок пассажирских перевозок стратегических инвесторов из числа квалифицированных международных пассажирских операторов на условиях государственно-частного партнерства;
- 7) создание условий для развития ремонтных мощностей;
- 8) разделение участков магистральной инфраструктуры, объектов локальной инфраструктуры, пассажирских маршрутов на категории и соответствующая дифференциация нормативных требований и стандартов;
- 9) реализация инфраструктурных проектов;
- 10) оптимизация и организация работы малодетальных объектов магистральной и локальной инфраструктуры на принципах государственно-частного партнерства и закрытие отдельных объектов.

Результативность различных инструментов государственного регулирования не одинакова. Одни из них лучше приспособлены для регулирования уровня и динамики цен (например, инструменты денежно-кредитной политики), другие следует использовать при стимулировании экономического роста.

По нашей оценке, эффективность государственных стратегических проектов развития, намеченных к исполнению в 2009–2012 гг., приведет к сниже-

нию величины транспортной составляющей на 1,457 процентных пункта за счет опережающих темпов развития транспортного комплекса (150,3%) по сравнению с приростом ВВП (136,9%) и соответствующего роста доходов по сравнению с затратами.

Таблица 3. Параметры транспортной составляющей в экономике Казахстана, авторская разработка

Показатели	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2012 г. к 2009 г., %
Коэффициент плотности транзита (р)	5,80	6,00	6,20	6,50	112,1
Грузооборот (G)	211	232	255	281	133,2
Пассажирооборот (D)	13380	14049	14751	15489	115,8
Валовая добавленная стоимость (W1) от перевозок всеми видами транспорта, млрд. тенге	1124,1	1343,9	20738	21775	150,3
Валовой внутренний продукт (ВВП), млрд. тенге	11879,8	14036,6	16540,4	17864	136,9
Транспортная составляющая (Тв) перевозок всеми видами транспорта, %	9,462	9,574	7,731	8,012	8,05

Для формирования оптимальной системы функционирования железнодорожной отрасли необходимо внедрить новую модель государственного регулирования транспортной отрасли, направленную на обеспечение эффективной и качественной работы железнодорожного транспорта, привлечение инвестиций и инноваций в условиях открытого рынка и конкуренции [13].

Основные направления, выделенные в новой модели государственного регулирования, в целях совершенствования транспортной отрасли, отображены на рис. 3.

Выделим основные положения предложенной модели:

1. Структура основных видов деятельности (сегментов отрасли). В отрасли будет действовать национальный перевозчик грузов, национальный перевозчик пассажиров и независимые перевозчики.

Кроме национальных перевозчиков, будут действовать другие перевозчики, имеющие лицензию и собственный или арендованный подвижной состав, необходимые объекты локальной инфраструктуры.

Тарифы на услуги, предоставляемые грузовыми и пассажирскими перевозчиками, будут регулироваться государством. Цены на услуги грузовых перевозчиков будут свободно формироваться на основе рыночного механизма спроса и предложения. Перевозчики пассажиров, независимые операторы малодоляльных и вновь вводимых (или реконструируемых) объектов магистральной инфраструктуры и независимые операторы отдельных малодоляльных объектов локальной инфраструктуры будут осуществлять свою деятельность на основе договоров государственно-частного партнерства.

2. Структура рынка пассажирских перевозок. В модели предполагается совершенствование механизма организации и субсидирования пассажирских перевозок на основе долгосрочных контрактов государственно-частного партнерства, заключаемых между государством и квалифицированным предпринимателем на конкурсной основе.

В разработанной модели отрасли компаниям, осуществляющим пассажирские перевозки, необходимы полный контроль и ответственность за акти-

вы, задействованные в перевозочном процессе (вагоны и локомотивы), их содержание и обновление, а также оптимизацию издержек в перевозочном процессе в рамках стратегического и операционного планирования.

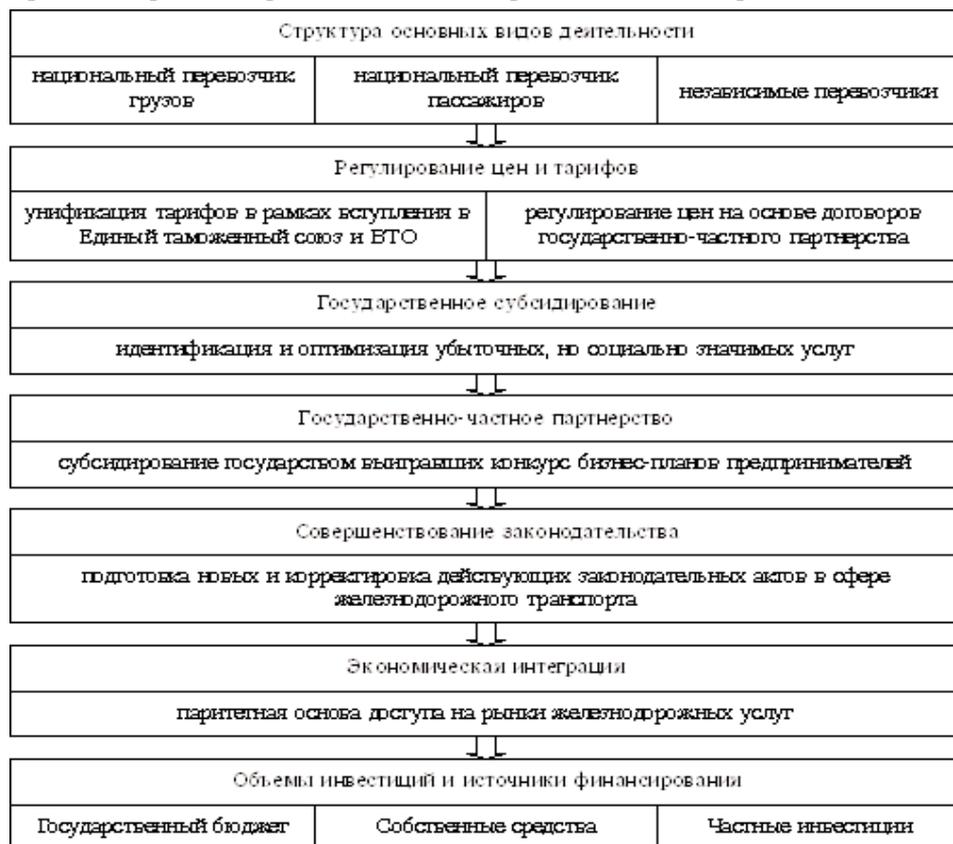


Рис. 3. Модель государственного регулирования транспортной сферы, авторская разработка

В связи с этим предусматривается консолидация локомотивов и вагонов непосредственно у пассажирских перевозчиков, в том числе и у национального пассажирского перевозчика.

3. Регулирование цен и тарифов. Для совершенствования железнодорожной отрасли необходимо дерегулирование перевозочной деятельности. В результате либерализации рынка произойдет рыночное перебалансирование тарифов на основе экономической стоимости услуг.

В то же время до внедрения модели потребуется проводить работу по унификации тарифов в рамках вступления Казахстана в Единый таможенный союз и Всемирную торговую организацию.

На рынке пассажирских перевозок цены на билеты в плацкартных вагонах будут регулироваться на основе договоров государственно-частного партнерства, чтобы предоставить населению доступный способ передвижения, однако цены на билеты в вагонах с более комфортабельными условиями (купе

и спальный вагон) не будут подлежать регулированию. При этом принципы ценообразования на регулируемые услуги должны обеспечить определенную гибкость в установлении цен поставщиком в пределах определенных диапазонов в зависимости от качества, сезонности, пикового спроса.

4. Государственное субсидирование. Для снижения нагрузки на государственный бюджет необходимо провести работу по идентификации и оптимизации убыточных, но социально значимых услуг, а также применить механизм государственно-частного партнерства. Пассажирские перевозки являются общественно значимыми услугами, поэтому часть стоимости услуг должны покрываться государством. В тоже время в структуре всех перевозок необходимо разделить прибыльные и убыточные услуги и провести оптимизацию маршрутов. Выделенные из республиканского и местного бюджетов средства будут направлены на субсидирование пассажирских перевозок по социально значимым маршрутам и на обновление пассажирского подвижного состава после внесения соответствующих изменений и дополнений в действующие законодательные акты.

5. Государственно-частное партнерство. Контракт государственно-частного партнерства будет включать в себя обязательства государства по субсидированию выигравших конкурс бизнес-планов квалифицированных предпринимателей (перевозчик, подрядная строительная организация), включающих инвестиционные обязательства, уровень тарифов, стандарты качества и предлагаемые размеры субсидий.

Помимо достаточного увеличения договорного срока, в нем должны быть четко оговорены условия, на которых подвижной состав и другие активы будут переданы согласно договору франшизы следующему перевозчику. Это придаст частным инвесторам уверенность, что они вернут свои капиталовложения по окончании срока действия договора.

Предложения по организации новых и изменению существующих маршрутов могут вноситься компаниями-перевозчиками в качестве частной инициативы с обоснованием социальной и коммерческой эффективности.

6. Совершенствование законодательства. Разработка новых правил технологического и коммерческого взаимодействия и ответственности субъектов, механизмы регулирования и порядок разрешения споров по вопросам недискриминационного доступа к МЖС и локальной железнодорожной инфраструктуре квалифицированных перевозчиков, обеспечения сохранности грузов, подвижного состава и технических средств инфраструктуры, стандартов качества услуг и безопасности перевозок.

Внедрение модели регулирования отрасли потребует новой методологии ценообразования на услуги перевозчиков и оператора МЖС.

Проведение подготовки новых и корректировка действующих законодательных актов, регулирующих деятельность в сфере железнодорожного транспорта.

7. Экономическая интеграция. С учетом вступления Казахстана в Единый таможенный союз (ЕТС) и Всемирную торговую организацию необходима унификация внутренних железнодорожных тарифов и их сближение с желез-

нодорожными тарифами в странах-участницах ЕТС для формирования единых экономических условий.

Однако железнодорожные отрасли в странах ЕТС находятся в состоянии реформирования, при этом имеются принципиальные различия в действующих моделях отрасли. Различия заключаются, в частности, в законодательном определении рыночной сферы железнодорожного транспорта.

В связи с этим в соглашениях и при гармонизации законодательства в рамках ЕТС в области железнодорожного транспорта, антимонопольного регулирования и регулирования естественных монополий должна быть обеспечена паритетная основа доступа на рынки железнодорожных услуг.

8. Объемы инвестиций и источники финансирования. В масштабах отрасли необходимо привлечение финансовых ресурсов для обновления и модернизации всех основных производственных активов:

- обновление объектов магистральной железнодорожной сети (модернизация и обновление путей, реконструкция сооружений и так далее);
- обновление телекоммуникационной инфраструктуры;
- приобретение парка локомотивов;
- обновление парка грузовых вагонов;
- обновление парка пассажирских вагонов.

Возможные источники финансирования:

- а) за счет средств республиканского и местных бюджетов;
- б) собственные средства АО «НК «КТЖ» – с учетом ежегодного повышения тарифов;
- в) частные инвестиции.

Механизмы привлечения частных инвестиций. В целях привлечения частных инвестиций в разработанной модели предусматриваются мероприятия по созданию базовых институциональных условий:

- 1) дерегулирование тарифов на услуги по перевозке;
- 2) создание механизма доступа к услугам инфраструктуры.

Снижение транспортной составляющей в расходах производства неизбежно должно привести к оживлению производства в реальном секторе экономики за счет повышения его конкурентоспособности на международных рынках, а, следовательно, и к увеличению занятости экономически активного населения.

**Выводы.** Результаты проведенного исследования показывают, что транспорт в системе устойчивого развития республики занимает важное место. С одной стороны, являясь самостоятельной отраслью материального производства, он формирует новую стоимость в структуре этой сферы, а с другой – как составная часть производственной инфраструктуры экономики создает необходимые общие условия для развития других отраслей материального производства и отраслей непродуцированной сферы в плане устойчивого развития экономики страны. Проведенный анализ современного состояния железнодорожной отрасли показал тенденцию устойчивого роста показателей ее работы. О доле железнодорожного транспорта в общем объеме перевозок в Казахстане можно судить по следующим данным, согласно которым доля перевозок железнодорожным транспортом выросла почти до 26%. Но, не-

смотря на позитивные результаты работы отрасли, системные проблемы, требующие своего решения, не преодолены полностью. К ним относятся: недостаточное развитие транспортной инфраструктуры, высокий уровень износа основных фондов и транспортных средств, низкое качество выполняемых работ и оказываемых услуг сервиса, недостаточное количество квалифицированных специалистов. Отмечается, что реструктуризация железнодорожного транспорта была необходима и проведена своевременно и на сегодняшний день требует продолжения.

1. О Стратегии территориального развития Республики Казахстан до 2015 года: Указ Президента Республики Казахстан от 28.08.2006 №167 // [www.akorda.kz](http://www.akorda.kz).

2. О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года: Указ Президента Республики Казахстан от 11.04.2006 №86 // Казахстанская правда. – 13.04.2006. – №87.

3. *Айтбеков Б.* Организация перевозок в новых условиях // Магистраль. – 2005. – №9. – С. 55–57.

4. *Бектуров А.Г.* Мировой опыт реструктуризации железных дорог // Национальная конкурентоспособность Казахстана: теория, практика, перспективы. – Ч. 20. – Алматы, 2006. – С. 391–394.

5. *Даубаев К.Ж.* Актуальные вопросы государственного регулирования на транспорте: опыт зарубежных стран // Вестник Кыргызского экономического университета (Бишкек). – 2009. – №3. – С. 130–133.

6. Казахстан и страны СНГ. – Алматы: Агентство РК по статистике, 2009. – 31 с.

7. *Курганов Б.М., Миротин Л.Б.* Международные грузовые автомобильные перевозки: Учеб. пособие. – Тверь, 2000. – 116 с.

8. *Мамин А.У.* Эффективная транспортная инфраструктура как важнейший элемент конкурентоспособности экономики // Ваш ТрансКурьер. – 2005. – №5. – С. 1–3.

9. *Напольский Б.М., Тулендиев Е.Е.* Развитие рынка автотранспортных услуг Республики Казахстан // Автотранспортное предприятие. – 2007. – №1. – С. 34–35.

10. *Николаев Д.С.* Транспорт в международных экономических отношениях. – М., 1984. – 216 с.

11. Статистический ежегодник Казахстана: Статистический сборник / Под ред. Б.Т. Султанова / Агентство Республики Казахстан по статистике. – Алматы, 2011. – 488 с.

12. Стратегия вхождения Казахстана в число 50-ти наиболее конкурентоспособных стран мира. Казахстан на пороге нового рывка вперед в своем развитии: Послание Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаева народу Казахстана // Огни Алатау. – 1.03.2006.

13. Стратегия индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2003–2015 годы. – Астана, 2003. – 40 с.

14. Транспортное обеспечение внешнеторговых операций: Справочник. – СПб.: ЦНИИ МФ, 1997. – Кн. 2. – 448 с.

Статья надійшла до редакції 25.06.2012.