

Гульнар Талапбаева

## АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

*В статье исследованы и выявлены проблемы развития транспортной инфраструктуры, проведен анализ существующих методов её территориальной организации, разработаны основы её моделирования с использованием методов и приемов комплексного подхода, определены основные приоритетные направления формирования и развития транспортной инфраструктуры.*

*Ключевые слова:* транспортная инфраструктура, транспортный комплекс Республики Казахстан, рентабельность предприятий транспорта, государственная транспортная политика.

*Табл. 4. Рис. 1. Лит. 13.*

Гульнар Талапбаева

## АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕСПУБЛІКИ КАЗАХСТАН

*У статті досліджено та виявлено проблеми розвитку транспортної інфраструктури, проведено аналіз існуючих методів її територіальної організації, розроблені основи її моделювання з використанням методів і прийомів комплексного підходу, визначено основні пріоритетні напрями формування та розвитку транспортної інфраструктури.*

*Ключові слова:* транспортна інфраструктура, транспортний комплекс Республіки Казахстан, рентабельність підприємств транспорту, державна транспортна політика.

Gulnar Talapbaeva<sup>1</sup>

## THE ANALYSIS OF CURRENT STATE AND DEVELOPMENT PROSPECTS OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

*The article studies and presents the problems in the development of transport infrastructure, also carrying out the analysis of the existing methods of territorial organization of transport infrastructure; fundamentals of modelling it by means of complex approach are developed, and the key priority directions in formation and development of transport infrastructure are determined.*

*Keywords:* transport infrastructure; transport complex of the Republic of Kazakhstan; profitability of transport enterprises; state transport policy.

**Постановка проблемы.** В настоящее время транспортная инфраструктура заняла одно из приоритетных мест среди основных факторов, определяющих эффективное функционирование экономики страны, стала важнейшим условием ее дальнейшего развития и вхождения республики в мировое хозяйство. Вместе с тем, характерной особенностью транспортной инфраструктуры в течение последних лет стал ее экономический кризис из-за транспортной зависимости страны, физического и морального износа материально-технической базы, ограниченности выделяемых инвестиций, отсутствия рыночного механизма функционирования и управления. Транспортная

<sup>1</sup> Candidate of Economic Sciences, Senior Lecturer, Department of Economics and Management, Kyzylorda State University Korkyt Ata, Kazakhstan.

инфраструктура, являясь важным фактором вывода экономики страны из кризиса, из-за недостаточного уровня развития и размещения стала фактически сдерживающим фактором развития экономики. Формирование необходимых условий для сбалансированного, рационального развития транспортной инфраструктуры, устранения имеющихся диспропорций между ней и другими отраслями экономики требует разработки ее стратегии развития и размещения транспортной инфраструктуры с целью решения проблемы полного, своевременного, бесперебойного и качественного удовлетворения быстрорастущего спроса потребителей услуг с возможными минимальными затратами потребуют приоритетного, опережающего и ускоренного ее формирования по отношению к экономике в целом и ее отраслей.

Транспортная инфраструктура в рамках любого региона должна гарантировать необходимые условия для функционирования и развития основных отраслей производства и обеспечивать максимально эффективное использование экономического и производственного потенциала. Каждая страна или регион должен иметь такую транспортную инфраструктуру, которая полностью удовлетворяла бы спрос данной территории в транспортных услугах. Анализ существующего уровня развития и размещения транспортной инфраструктуры республики показывает, что она не отвечает требованиям данного этапа развития экономики республики и перспектив ее развития в транспортном обслуживании. В этой связи формирование, ускоренное развитие и размещение транспортной инфраструктуры предопределяет необходимость углубленного изучения теоретических, методологических и прикладных аспектов исследования ее роли, места и влияния на функционирование экономики. Внутриконтинентальное положение Казахстана, удаленность от морских путей и международных транспортных артерий создают серьезные проблемы для его экономического развития. Инфраструктура Казахстана до сих пор, в основном, ориентирована на обслуживание экономики СНГ: здесь все еще отсутствует нефтепровод, соединяющий основные месторождения на западе Казахстана с крупными нефтеперерабатывающими заводами на северо-востоке и юге республики. Казахстан используется как промежуточная зона для большого потока природного газа из республик Средней Азии в Россию, а свой природный газ без какой-либо переработки переправляет также в Россию. Поэтому сейчас главной задачей для Казахстана стала необходимость совершенствования внутриреспубликанских связей.

**Анализ последних исследований и публикаций.** В условиях экономики переходного периода комплексное исследование проблемы совершенствования транспортной инфраструктуры предполагает её системный анализ и синтез.

Проблемы функционирования и развития транспорта изучались многими зарубежными авторами: Л.И. Абалкиным [3], М. Бекмагамбетовым [6], Е. Гусевой [7], М. Утиным [12], К. Шерьяздановым [13].

Вместе с тем, изученность многих вопросов исследуемой проблемы, находящихся в русле требований и задач современной рыночной экономики, пока ещё далека от своей законченности. Почти неизученными в исследованиях являются проблемы развития и размещения транспортной инфраструктуры,

учитывающие как общеэкономические особенности отдельных стран, регионов, так и особенности их инфраобеспечения. Однако многие теоретические, методологические и методические вопросы исследований транспортной инфраструктуры не разработаны или недостаточно изучены и требуют дальнейшего научного осмысления и развития. Всё вышеизложенное определило актуальность исследования, теоретическую и практическую значимость темы.

Основными **целями исследования** является теоретическое обоснование и разработка методологических и методических основ формирования транспортной инфраструктуры страны, концепции основных направлений её развития и размещения и путей повышения экономической эффективности с учётом государственного регулирования территориальной организации транспортной инфраструктуры.

**Основные результаты исследования.** Эффективное развитие и функционирование транспортной системы является одним из важнейших условий социально-экономического развития страны, повышения эффективности производства, улучшения качества работы во всех звеньях национальной экономики и повышения благосостояния людей.

Транспорт – отрасль материального производства, осуществляющая комплекс транспортно-технологических процессов по перемещению пассажиров и грузов. Транспортный комплекс страны представлен железнодорожным, автомобильным, водным, трубопроводным и воздушным транспортом [3].

Указанные виды транспорта конкурируют между собой на рынке грузовых и пассажирских перевозок. Так, трубопроводный и железнодорожный транспорт конкурируют за транспортировку нефти и нефтепродуктов: железнодорожный и автомобильный – практически за всю номенклатуру грузов, за исключением массовых насыпных грузов.

В перевозке грузов участвуют, как правило, несколько видов транспорта. Перевозку морем, по реке, железной дорогой, самолетом часто дополняет доставка грузов автомобилем. Имеют место различные схемы доставки грузов в смешанном сообщении, в реализации которых принимают участие по крайней мере два различных вида транспорта. В смешанных перевозках взаимодействие различных видов транспорта (погрузка, выгрузка, перевалка) осуществляется в транспортных узлах [12].

Казахстан активно участвует в создании транзитных транспортных коридоров. В настоящий момент железная дорога выступает транзитным лидером транспортного комплекса РК. В структуре экспорта динамично развиваются отношения республики с Россией, Украиной, Азербайджаном, Кыргызстаном и Узбекистаном, Китаем, Турцией, Ираном, Египтом и другими странами. Установлено, что главной магистралью, через которую можно увеличить перевозку транзитных грузов с использованием территории Казахстана, является Трансазиатская магистраль.

С целью дальнейшей интеграции в мировую транспортную систему необходимо присоединение Казахстана к наиболее важным международным конвенциям и соглашениям.

Современный транспортный комплекс Республики Казахстан, включающий в себя железнодорожный, автомобильный, воздушный, водный и трубопроводный транспорт, является одной из базовых отраслей народного хозяйства [13].

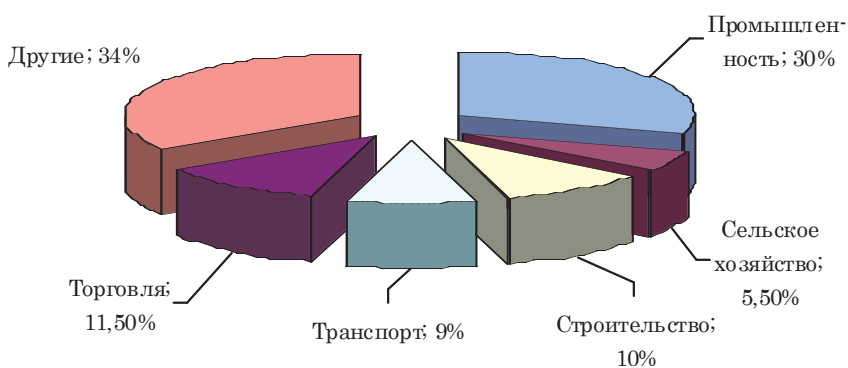
В экономике Казахстана важное место принадлежит именно этой отрасли, от уровня развития и эффективной деятельности которой в значительной степени зависят рост общественного производства и результативность рыночных преобразований в целом. Казахстан обладает обширной сетью транспортных путей: 15,1 тыс. км железных дорог; 93,1 тыс. км автомобильных дорог; 4,0 тыс. км внутренних водных судоходных путей; 375,2 км троллейбусных и трамвайных путей; 16,2 тыс. км магистральных трубопроводов (табл. 1).

**Таблица 1. Эксплуатационная длина путей сообщений Республики Казахстан за 2011 год\*, тыс. км**

Вид транспорта	Протяженность
Железнодорожные пути общего пользования, проходящих по территории РК	15,1
Трамвайные пути, км	117,6
Троллейбусные пути, км	257,6
Магистральные трубопроводы, всего:	16,2
Нефтепроводы	6,1
Газопроводы	10,1
Внутренние водные судоходные пути	4,0
Автомобильные дороги	93,1

\* составлено по данным [11].

Эксплуатационная длина путей сообщений Республики Казахстан приведена в табл. 1. В настоящее время наблюдается устойчивый рост роли транспортного комплекса в экономике республики. Если в начале 1990-х гг. доля транспорта в ВВП страны составляла менее 7%, то к настоящему времени она достигла 9% (рис. 1). Необходимо добавить, что такой прогресс объясняется, прежде всего, снижением удельного веса в ВВП других отраслей экономики.



**Рис. 1. Структура ВВП РК в 2011 году, построено по данным [11]**

Объем перевозок грузов всеми видами транспорта с учетом оценки объема перевозок нетранспортными организациями и предпринимателями (физическими лицами), занимающимися коммерческими перевозками, составил в 2011 г. 2124,2 млн. т, что на 5,0% больше объема 2010 года. Динамика основных

показателей развития транспортного комплекса Казахстана за 2009–2011 гг. отражена в табл. 2. В общем сложилась тенденция устойчивого роста показателей его работы [7].

**Таблица 2. Основные показатели транспортно-коммуникационного комплекса Казахстана за 2009–2011 годы\***

Показатели	2009	2010	2011	2011 г. / 2009 г.	Темп роста, %
Объем перевозок грузов, всего, млн. т	1926,9	2023,4	2124,3	100,9	104,9
из них:					
железнодорожным	222,7	246,9	260,6	13,7	105,5
автомобильным	1511,1	1582,6	1667,4	84,8	105,3
речным	0,8	1,3	1,3	-	-
воздушным, тыс. т	20,7	16,5	25,7	9,2	155,7
трубопроводным	192	192,2	193,9	1,7	100,8
из них - транзит газа	126,3	116,7	113,8	- 2,9	97,5
морского	0,2	0,4	1,1	0,7	275
Объем перевозки пассажиров, всего, млн. чел.	9924,0	10592,8	11160,0	567,2	105,3
в том числе:					
железнодорожным	16,5	17,8	18,1	0,3	101,6
автобусным	6260,9	7470,1	7750,4	280,3	103,7
такси	2814,8	2983,5	3285,3	301,8	110,1
троллейбусным	56,9	50,4	37,6	-12,8	74,6
трамвайным	73,2	69,0	65,8	-3,2	95,3
речным	0,04	0,04	0,05	0,01	125
воздушным	1,7	1,9	2,7	0,8	142
Грузооборот, всего, млрд. т/км	296,3	328,5	350,5	22	106,6
из них:					
железнодорожного	171,9	191,2	200,8	9,6	105
автомобильного	47,1	53,8	61,5	7,7	114,3
речного	0,09	0,04	0,05	0,01	125
воздушного, млн. ткм	96,7	69,9	88,1	18,2	126
трубопроводного	77,1	83,3	87,8	4,5	105,4
морского	0,02	0,02	0,3	0,28	в 15раз
Пассажиروоборот, всего, млн. пкм	107600	118824	124366	5542	104,6
в том числе:					
железнодорожным	12136	13670	14587	917	106,7
автобусным	68831	70429	72224	1795	102,5
такси	27820	30436	31655	1219	104
троллейбусным	221	192	146	- 46	76
трамвайным	327	310	296	-14	95,4
речным	0,5	0,4	0,6	0,02	150
воздушным	3265	3787	5457	1670	144

\* составлено по данным [11].

1. Объемы перевозок грузов: в целом в 2010 г. по сравнению с 2011 г. возросли на 4,9% и составили 2124,3 млн. т, в том числе:

- 1) железнодорожным транспортом – на 5,5% (260,6 млн. т);
- 2) автомобильным – на 5,3% (1667,4 млн. т);
- 3) водным – без изменений (1,3 млн. т), морским в два раза;
- 4) по объемам перевозок грузов воздушным транспортом отмечено повышение на 55,7% (25,7 тыс. т);
- 5) трубопроводным перевезено 193,9 млн. т, из которых 59% приходится на транзит газа.

2. В 2011 г. объем перевалки грузов через порт Актау составил 11,0 млн. т, или на уровне 2010 г., из них нефти – 9,3 млн. т и сухих грузов – 1,7 млн. тонн. Всего по транспортной отрасли в 2011 г. было освоено инвестиций на сумму 189 млрд. тенге (табл. 3), в том числе:

1) в сфере железнодорожного транспорта – 36,8 млрд. тенге, которые были направлены, в основном, на модернизацию, ремонт и развитие магистральной железнодорожной сети, обновление и развитие инфраструктуры, проведение электрификации дорог:

- строительство путей и разъездов по Северному и Южному маршрутам от станции Кульсары (Тенгизшевроил) на сумму 4512 млн. км;

- мероприятия, направленные на развитие станции Достык и железнодорожного участка Актогая – Достык, на сумму 1795 млн. тенге;

- электрификация дорог на сумму 586 млн. тенге;

- научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки на сумму 72 млн. тенге;

- обновление и модернизация подвижного состава на сумму 27831 млн. тенге;

2) в сфере автомобильных дорог – 10,7 млрд. тенге, которые в рамках реализации Программы развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2006–2012 гг. были направлены на реконструкцию участков автомобильных дорог «Астана – Костанай – Челябинск», «граница РФ – Уральск – Актобе», «Алматы – Петропавловск», «Риддер – граница Российской Федерации», «Аксай – Чунджа – Кольжат», «Таскескен – Бахты»;

3) в сфере воздушного транспорта – 1,8 млрд. тенге, которые были направлены на реализацию следующих проектов:

- усиление перрона, ремонт аэровокзального комплекса аэропорта г. Актобе;

- завершение реконструкции ИВПП, установку светосигнальной системы ОВИ-1 на аэродроме г. Павлодар;

- строительство новой ИВПП в аэропорту г. Алматы;

- реконструкцию аэропорта г. Кызылорды (выделены средства на спецтехнику, наземную инфраструктуру, технадзор);

4) в сфере водного транспорта – 18 млн. тенге, которые были направлены на завершение строительства танкера «Актау» на ОАО «Выборгский судостроительный завод»:

- формирование флота поддержки морских операций путем строительства 8 барж-площадок и приобретения трех магистральных буксиров;

- реализацию проекта «Расширение порта Актау в северном направлении»;

- начало реализации в порту Баутино проекта по созданию Системы управления движением судов, проектная мощность которого составляет до 5000 судозаходов в год. Площадь охвата – равна 250 квадратных морских миль.

Применение магистральных трубопроводов обеспечивает транспортирование нефти и нефтепродуктов непрерывным потоком, в любых направлениях с наименьшими издержками. Стоимость перекачки нефти и нефтепродуктов ниже стоимости ее перевозки по железной дороге в три раза, что подтверждают данные табл. 4.

**Таблица 3. Инвестиции в основной капитал за счет всех источников финансирования по видам транспорта\*, млн. тенге**

Показатели	2009	2010	2011	2011/2010	
				Абс	%
Транспорт – всего	130325	172122	189167	17045	109,9
из них:					
железнодорожный	25022	26753	36897	10144	137,9
прочий сухопутный транспорт	7751	9080	10730	1650	118,2
магистральный трубопроводный	52312	74423	85600	11177	115,0
речной	55	72	18	-54	25,0
морской	1361	2974	6511	3537	218,9
воздушный	2263	1720	1863	143	108,3

\* составлено по данным [11].

**Таблица 4. Рентабельность (убыточность) предприятий транспорта\*, %**

Показатели	2009	2010	2011	2011/2010
Транспорт – всего	4,9	12,6	11,3	-1,3
из них:				
Сухопутный транспорт	5,2	12,6	11,3	-1,3
- железнодорожный	-0,6	9,6	8,7	-0,9
- магистральный транспорт	23,2	33,7	44,9	11,2
Речной	1,7	4,5	5,2	0,7
Воздушны	5,5	10,2	7,1	-3,1
Вспомогательная и дополнительная транспортная деятельность	4,0	9,4	6,9	-2,5

Самым рентабельным видом транспорта является трубопроводный, который составил 44,9% в 2011 году. Его рост составляет 11,2%. Самым нерентабельным является сухопутный, показатель которого падает с каждым годом. В 2011 г. показатель составил всего лишь 1,4%. Это связано с износом транспортных средств, плохим качеством дорог и т.д.

Доходы и расходы от перевозки грузов и пассажиров предприятиями транспорта в 2011 г., по данным Агентства РК по статистике, составляют от перевозке грузов – 588338,50 млн. тенге, от перевозки пассажиров – 144308,29 млн. тенге [6].

Целью государственной транспортной политики является опережающее развитие транспортного комплекса для повышения эффективности транзитных перевозок по территории Республики Казахстан, удовлетворения имеющихся и прогнозируемых потребностей в транспортных услугах, улучшения их качества путем:

- формирования на территории Республики Казахстан единого, внутренне замкнутого и внешнеинтегрированного транспортного пространства как обязательного условия развития казахстанской экономики и обеспечения национальной безопасности страны;
- повышения координации в развитии транспортной инфраструктуры, разработки и реализации крупных проектов в области транспортного строительства, внедрения новых транспортных технологий и техники;



- интеграции транспортного комплекса в мировую транспортную систему с максимальным использованием выгодного географического положения страны;
- формирования на территории Казахстана конкурентоспособных международных транспортных коридоров, создания необходимых и достаточных условий для повышения транзитного потенциала страны;
- интеграции транспортных и производственно-распределительных процессов, создания мультимодальных перевозочных систем, основанных на принципах логистики;
- создания баз данных и моделей прогнозирования (комплексная информатизация транспортного комплекса) для обеспечения обоснованности принимаемых управленческих решений;
- формирования гибкой системы тарифов, учитывающих интересы всех участников перевозочного процесса и обеспечивающих расширенное воспроизводство;
- внедрения наиболее экологических и энергосберегающих транспортных технологий, обеспечения безопасного функционирования транспорта и снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду до уровня, соответствующего международным нормам и стандартам.

Одной из актуальных проблем является присоединение Казахстана к Всемирной торговой организации. Комплекс мероприятий по нормированию в области регулирования внешнеэкономической деятельности, включая транспортный аспект, помимо обеспечения соответствия казахстанского законодательства нормам, принципам и правилам Всемирной торговой организации, должен в полной мере отвечать требованиям экономической безопасности государства.

Приоритетными задачами является:

- 1) определение перечня приоритетных для Казахстана транзитных коридоров в направлении Юг-Север, Север-Юг и Восток-Запад;
- 2) установление приоритетности развития международных транспортных коридоров с учетом возможности финансирования их строительства и реабилитации.

Приоритеты и основные направления развития транспортного транзита:

1. Эффективное использование международных транспортных коридоров, интеграция в международную транспортную систему. Обеспечение экономики Казахстана надежными, бесперебойными, кратчайшими и недорогими путями сообщения для выхода в сопредельные страны и международные экономические центры, полной реализации экспортного потенциала республики; полномасштабное использование возможностей экономической региональной интеграции; укрепление транзитного потенциала республики за счет формирования оптимальной схемы международных транспортных коридоров.

Приоритетными направлениями для организации перевозки транзитных и экспортно-импортных грузов через территорию Республики Казахстан являются:



- Корейский полуостров – Китай – Казахстан – Россия – Западная Европа (Восток-Запад);
- Европа – Турция – Иран – Центральная Азия – Китай;
- Северная Европа – Россия – Центральная Азия – Персидский залив (Север-Юг);
- Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА);
- Россия – Казахстан – Центральная Азия.

2. Основными целями и задачами концепции, исходя из решения актуальных в настоящее время вопросов, являются:

- формирование государственной транзитной политики;
- формирование инвестиционной составляющей транспортно-технологического обеспечения транзита грузов через территорию Казахстана;
- обеспечение эффективного и сбалансированного развития транспортно-технологической инфраструктуры территорий и сферы сопутствующего сервиса;
- повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров, проходящих через территорию Республики Казахстан;
- обеспечение реальной государственной поддержки (в организационном, правовом и экономическом отношениях) реализации новых проектов;
- комплексное развитие международных транспортных коридоров с учетом увеличения мультимодальных перевозок;
- создание необходимых условий для снижения зависимости от альтернативных транзитных транспортных коридоров сопредельных стран;
- создание организационных, экономических, правовых и социальных условий развития и эффективного функционирования транспортной инфраструктуры;
- проведение эффективной кадровой политики (выработка требований, предъявляемых к обслуживающему персоналу, участвующему в организации транзитных перевозок и привлечении грузопотоков на казахстанские транспортные коридоры, создание условий для подготовки и переподготовки кадров);
- координация строительства новых и реконструкции существующих транзитных мощностей с учетом региональных и экспортно-импортных грузопотоков и др. [1].

**Выводы.** Как показывают исследования, 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.

Несмотря 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 квалифи-

цированных специалистов. Эти проблемы характерны для всех отраслей транспортной инфраструктуры.

На современном этапе своего развития транспортный комплекс республики характеризуется неудовлетворительным состоянием основных средств, устаревшими и недостаточно развитыми инфраструктурой и технологиями.

Состояние транспортной инфраструктуры подошло к критическому уровню. Значительная часть ее эксплуатируется за пределами нормативного срока, другая приближается к этому сроку. Как следствие, существенно ухудшается ситуация по безопасности работы транспорта. Так, с 1992 г. износ основных производственных фондов отрасли возрос с 32% до 70%.

Для решения указанных проблем в 2006 г. Министерством транспорта и коммуникаций была разработана и утверждена Президентом РК «Транспортная стратегия Казахстана до 2015 года» [2]. Транспортная стратегия нацелена на поэтапное решение отмеченных проблем и преодоление негативных тенденции в развитии всех отраслей транспорта.

Основными приоритетами государственной транспортной политики являются:

1) формирование и развитие современной национальной транспортной инфраструктуры;

2) ускорение интеграционных процессов казахстанского транспортного комплекса для вхождения в международную транспортную систему и развитие транзитного потенциала страны;

3) совершенствование государственного регулирования и развитие конкурентной среды;

4) развитие рынка транспортных услуг;

5) региональное развитие транспортной системы;

6) повышение безопасности транспортных процессов;

7) инновационное развитие сферы транспорта;

8) повышение научного и кадрового потенциала в сфере транспорта.

1. Концепция развития транспортных коридоров Казахстана: Постановление Правительства Республики Казахстан от 27.04.2001 №566 // [www.kazastyktrans.kz](http://www.kazastyktrans.kz).

2. Про утверждение Транспортной стратегии Казахстана до 2015 года: Указ Президента Республики Казахстан от 11.04.2006 №86 // [www.nur.kz](http://www.nur.kz).

3. *Абалкин Л.И.* Роль государства в становлении и регулировании рыночной экономики // Вопросы экономики.— 1997.— №6. — С. 47–52.

4. *Алысбаев С.* Развитие транспорта Казахстана // *Саясат-Policy*.— 2005.— №7. — С. 58.

5. *Ахметов Д.* Тенденции и перспективы развития дорожного хозяйства Казахстана // *Саясат-Policy*.— 2004.— №10. — С. 63–69.

6. *Бекмагамбетов М.* К проблеме развития транзитного потенциала // *Транзитная экономика*.— 2001.— №4. — С. 58–63.

7. *Гусева Е.* Транспортный и транзитный потенциал Республики Казахстан // *Транзитная экономика*.— 2001.— №3. — С. 45–50.

8. *Держанова Ф.* Рынок автотранспортных услуг: о проблемах регулирования // *Саясат-Policy*.— 2004.— №10. — С. 61–68.

9. *Жакешова А.* Система регулирования транспортной отрасли РК // *Саясат-Policy*.— 2004.— №5. — С. 58–63.

10. *Смагулов А.* Тенденции развития железнодорожного транспорта и пути его реформирования // *Саясат-Policy*.— 2005.— №6. — С. 79–85.

11. Транспорт в Республике Казахстан. 2012: Статистический сборник (на казахском и русском языках). – Астана, 2012. – 80 с.
12. Утин М. Теоретические аспекты развития транспортной отрасли // Саясат-Policy.– 2008.– №2. – С. 66–71.
13. Шерьязданов К. Транспортные коридоры Казахстана в контексте центральноазиатской транспортной инфраструктуры: проблемы и перспективы // Саясат-Policy.– 2007.– №3. – С. 57–63.

Стаття надійшла до редакції 25.06.2012.

КНИЖКОВИЙ СВІТ



СУЧАСНА ЕКОНОМІЧНА ТА ЮРИДИЧНА ОСВІТА  
ПРЕСТИЖНИЙ ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД  
**НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ**

Україна, 01011, м. Київ, вул. Панаса Мирного, 26  
E-mail: book@nam.kiev.ua  
тел./факс 288-94-98, 280-80-56



**Дипломатичний і міжнародний діловий протокол та етикет: Навчальний посібник.** – К.: Національна академія управління, 2011. – 164 с. Ціна без доставки – 25 грн.

Автор: **Ю.О. Чугаєнко.**

У навчальному посібнику викладено основи дипломатичного і міжнародного ділового протоколу і етикету, з історією становлення української протокольної практики і протокольної служби.

Призначений для студентів, що вивчають спецкурс "Дипломатичний і міжнародний діловий протокол та етикет", а також для широкого кола осіб, яким за родом діяльності доводиться контактувати з іноземними установами, організаціями та громадянами.