

Дашкуєв М.А.*

ОСОБЛИВОСТІ МОДЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ КРАЇН СНД (НА ПРИКЛАДІ РЕСПУБЛІКИ КАЗАХСТАН)

Стаття присвячена аналізу особливостей процесу становлення і розвитку моделі транспортно-логістичної системи Республіки Казахстан, дається характеристика сучасним тенденціям та перспективам генези логістичного ринку країни.

Ключові слова: транспортно-логістична система, ринок логістичних послуг, логістичний центр, транспортний коридор, логістична інфраструктура.

The article deals with an analysis of special development Republic Kazakhstan logistic system model, contemporary tendencies and the perspectives of developing the national logistic market.

Key words: logistic transportation system, logistic market, logistic center, transport corridor, logistic infrastructure.

Статья посвящена анализу особенностей процесса становления и развития модели транспортно-логистической системы Республики Казахстан, дается характеристика современным тенденциям и перспективам генезиса логистического рынка страны.

Ключевые слова: транспортно-логистическая система, рынок логистических услуг, логистический центр, транспортный коридор, логистическая инфраструктура.

Постановка проблеми. Провідним напрямком розвитку і удосконалювання транспортного обслуговування у сфері виробництва, розподілу та споживання продукції є логістика. З логістичними системами управління товароматеріальними, фінансовими та інформаційними потоками пов'язано 25-30% валового національного продукту провідних західних країн, таких як США, Японія, Великобританія, Франція, Німеччина. Зростання промислового виробництва та рівня життя в цих країнах у 70-80-х роках минулого століття значною мірою були пов'язані з впровадженням у практику принципів логістики, які і сьогодні забезпечують єдність технічних, технологічних, організаційних і економічних рішень по реалізації безперервного товароматеріального потоку. Як Україні, так і Республіці Казахстан (РК) після розпаду СРСР дісталася важка спадщина, яка і у сучасних умовах логістичної концепції накладає свій суттєвий відбиток на розвиток цієї економічної сфери господарювання. Це, по-перше, недооцінка протягом тривалого часу значимості сфери обігу (постачання і збуту), яка на Заході займає ключову позицію у логістиці (історично

* здобувач кафедри міжнародного бізнесу Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка
Науковий керівник: професор Якубовський В.В.

сфера обігу відставала від сфери виробництва, результатом чого було вповільнене просування товарів до кінцевого споживача, незадовільна якість обслуговування споживачів і т.п.). По-друге, відставання інфраструктури економіки навіть від середньосвітового рівня: нераціональний розвиток товаророзподільчих структур, слабкий рівень розвитку сучасних систем електронних комунікацій, відстала транспортна інфраструктура і техніко-технологічний рівень розвитку транспортних засобів. По-третє, низький рівень розвитку виробничо-технічної і технологічної бази складського господарства та промисловості по виробництву сучасної тари та упаковки.

Мета статті – дослідити особливості сучасної моделі транспортно-логістичної системи Республіки Казахстан та шляхів її розвитку у контексті нових гео економічних викликів.

За останні роки розвиток казахського ринку логістичних послуг характеризувався наступними особливостями:

- суттєво зросли інвестиції, і насамперед державні, у транспортну та термінальну інфраструктуру, складське господарство;
- нарощує темпи процес консолідації галузі і формування великих транспортно-логістичних холдингів, зросли обсяги операцій, розширився спектр надаваних послуг;
- на ринку складських послуг з'явилися великі мережеві проекти, як наслідок, зріс інтерес іноземних інвесторів до казахського ринку складської нерухомості.

Хоча у РК, як і в Україні, комплексний логістичний бізнес перебуває ще у фазі становлення, казахський ринок логістичних посередників, що представляють високий рівень обслуговування за прийнятними цінами, відносно вузький, у більшості казахських компаній ще є потенціал зниження витрат, безпосередньо пов'язаних з виробництвом або збутом, а їх «натуральне» логістичне господарство у вигляді складських мереж, транспортних підрозділів не є інтегрованими у загальноекономічну структуру, суттєві зрушення у цьому напрямку відбуваються наростаючими темпами. Так, за період 2000-2012 г.г. було побудовано і реконструйовано більш ніж 48 тис. кілометрів доріг загального користування, а також 1100 кілометрів залізничних шляхів, що дало можливість РК, використовуючи свою основну перевагу – геополітичне місце розташування, зосередитися безпосередньо на розширенні пропускної здатності транспортно-логістичної системи і наданні якісних логістичних послуг [1].

Загалом, транспортний комплекс РК представлений залізничним, річковим, морським, повітряним, автомобільним, міським електричним і трубопровідним видами транспорту, проте ключову роль у розвитку економіки і промисловості країни, а також і у експортно-імпортних і транзитних відносинах відіграють залізничний і автомобільний види транспорту. Перспективи економічного розвитку Казахстану у найближчі п'ять років з очікуваними темпами росту ВВП 8,8-9,2 % на рік і середньорічними темпами росту у обробній промисловості 8-8,4 % [2] неминуче спричинять подальше підвищення навантаження на транспортну систему. Загальна сировинна спрямованість економіки Казахстану, поряд з низькою щільністю населення, обумовлює високу залежність економіки від транспорту. Якщо у період економічного спаду транспортний комплекс забезпечив усі потреби економіки держави, а також надав підтримку шляхом стримування тарифів і цін на транспортні послуги, то у період стабільного росту, необхідна істотна державна підтримка для подальшого підйому транспортної галузі. Зростаючий попит на якісні транспортні послуги задовольняється не у повному обсязі через недостатній рівень технічного розвитку транспортної системи та відставання у сфері транспортних технологій.

Геополітична роль РК, тобто роль транзитного мосту між Європою та Азією, а також між Росією і Китаєм визначається її розташуванням у центрі євразійського континенту

на межі Європи та Азії, завдяки цьому має значний транзитний потенціал, надаючи азіатським країнам географічно безальтернативний наземний транспортний зв'язок з Росією і Європою. Головна перевага, яку мають транзитні коридори, що проходять через територію Казахстану, полягає у істотному скороченні відстаней. Так, при здійсненні перевезень між Європою і Китаєм через Казахстан відстань зменшується у два рази у порівнянні з морським шляхом і на тисячу кілометрів у порівнянні із транзитом по території Росії. РК має у своєму розпорядженні необхідний потенціал для серйозної переорієнтації зовнішньоторговельного балансу, що полягає, насамперед, в унікальних транзитних можливостях країни: територія РК розташована на напрямку сухопутного мосту для вантажних потоків між основними макроекономічними полюсами – країнами ЄС та Азіатсько-Тихоокеанського регіону, Америки і Євразії, який значно скорочує час доставки транзитних вантажів. Між країнами ЄС і Азіатсько-Тихоокеанського регіону щорічно курсує близько 6 млн контейнерів, причому сьогодні основна частина цього потоку (98 %) перевозиться іноземним морським флотом через закордонні порти, минаючи територію Казахстану [3]. Ця обставина дозволяє прогнозувати зростання вантажопотоків по напрямку Китай – Європа і транзиту через Казахстан.

Через територію Казахстану проходять три основні транзитні напрямки: Європа – Китай (за участю Росії); Європа – Китай (через країни Організації економічного співробітництва, ОЕС); Росія – Центральна Азія. Так, на країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону (АТР), які демонструють ріст ВВП, у середньому, на рівні 5-7 % на рік, а зовнішньої торгівлі – 9-14 %, вже припадає 60% глобального світового виробництва і 40 % світової торгівлі [4]. Проте, доходи транспортних компаній Казахстану від транзиту вантажів становлять близько 500 млн. дол. США, тобто лише один відсоток загального ринку транзитних перевезень між Європою та Азією. Частка Китаю у структурі імпорту у РФ через кордон з Казахстаном становить 3 %, а експорту – 18,7 % [5].

Наразі по території Казахстану проходять сформовані на основі існуючої у республіці транспортної інфраструктури чотири міжнародні транспортні коридори, які є відносно новими і дозволяють значно скоротити відстань у сполученні Схід-Захід і строки доставки вантажів. Залізничний транспорт має найкращі перспективи розвитку транзитного потенціалу і підвищення ефективності його використання. До пріоритетних завдань РК належить також створення інфраструктурних логістичних центрів (ЛЦ) у великих транспортних вузлах, яке спрямоване на оптимізацію товарно-транспортних потоків і зменшення навантаження на автодорожню мережу за рахунок перерозподілу вантажопотоків з автомобільного транспорту на залізницю. Планується створення регіональних транспортно-логістичних центрів у рамках реалізації транспортно-логістичного кластера.

АТ «НК «Казахстан темір жолі» розроблений бізнес-план будівництва Трансказахстанської залізничної магістралі (ТКЗМ) шириною колії 1435 мм у напрямку від станції Достик до державного кордону з Туркменістаном з подальшою можливістю проходження даної магістралі через територію Туркменістану і з'єднанням із залізничною магістраллю Ісламської Республіки Іран із шириною колії 1435 мм і далі з виходом на європейські ринки через територію Туреччини. Введення ТКЗМ, за оцінками експертів, дозволить залучити у транзитне сполучення – до 35 млн. т вантажів, у експортне сполучення – до 20 млн т. Планується відкриття другого міжнародного прикордонного залізничного переходу і будівництво залізничної колії Хоргос – Сарюзек, яка є продовженням споруджуваної Китаєм залізничної колії Цзинхе – Хоргос, що буде сприяти подальшому росту транзитних перевезень із Китаю і забезпечить швидкі темпи розвитку зони вільної торгівлі на прикордонному пункті переходу Хоргос [6, с. 42].

«Хоргос» є одним з найбільших у Казахстані транспортних вузлів, що має високий транзитний потенціал, здатний збільшити стійке транспортне сполучення в усіх напрямках, перебуває на перетині найважливішого міжнародного транспортного коридору «Захід – Схід» з подальшим виходом на МТК «Північ – Південь» на заході країни. Передбачається, що проєктований «сухий порт» у структурі ПТЕЗ «Хоргос – Східні ворота» буде спеціалізуватися на транснаціональних контейнерних вантажопотоках і наданні логістичних послуг. Це дозволить республіці зайняти своє місце у трансконтинентальних технологічних ланцюжках і інтегруватися у міжнародну виробничу кооперацію на усьому протязі трансконтинентального трафіка товарів і послуг. З метою реалізації казахстансько-китайської Угоди по створенню МЦПС «Хоргос» постановою Уряду РК створене АТ «Міжнародний центр прикордонного співробітництва «Хоргос», основною діяльністю якого є створення, розвиток і забезпечення роботи казахстанської частини Центру, залучення потенційних інвесторів для реалізації поставлених завдань [7].

Для вирішення існуючих транспортних проблем у РК на державному рівні прийнято ряд документів. У червні 2005 р. постановою Уряду Республіки Казахстан затверджений план по створенню кластера «Транспортна логістика». Місією транспортно-логістичного кластера є забезпечення рівня розвитку та діяльності транспортного комплексу відповідно до вимог економіки і населення Казахстану у перевезеннях і успішної конкуренції на світових ринках транзитних перевезень. Для успішного рішення існуючих у країні транспортних проблем у 2006 р. прийнята «Транспортна стратегія Республіки Казахстан до 2015 року» [8], метою якої є випереджальний розвиток транспортно-комунікаційного комплексу, здатного у повному обсязі задовольняти потреби економіки і населення у транспортних послугах, сформульовані стратегічні завдання розвитку транспортної системи та механізми їх реалізації. Мова йде, перш за все, про інтеграцію транспортної системи Казахстану у світову транспортну систему шляхом через а) підвищення рівня розвитку транспортної інфраструктури на базі основних меридіональних і широтних транспортних магістралей, що пов'язують маршрути і вузли за напрямками Схід – Захід і Північ – Південь; б) досягнення найбільшої ефективності транспортних процесів, в) зниження частки транспортної складової у вартості кінцевої продукції у внутрішньому, транзитному і експортно-імпортному сполученні.

Стратегія визначає позиціонування Казахстану на світовому ринку у якості і ролі трансконтинентального економічного мосту для взаємодії європейської, азіатсько-тихоокеанської та південно-азіатської економічних систем. При цьому основним завданням є технологізація процесів перетоку ресурсів у просторі між Заходом і Сходом (Європою і Азією). На регіональному рівні Казахстан позиціонується як сучасний сервісний центр регіону по наданню широкого спектра послуг, що відповідають міжнародним стандартам. Удосконалення логістичної інфраструктури за рахунок зростаючих обсягів інвестицій створює умови для росту обсягів і підвищення комплексності логістичних послуг, інтенсифікує перехід великих компаній (виробників, дистриб'ютерів і роздрібних мереж) на аутсорсинг. Фактично, це означає вирішення чотирьохрівневого завдання:

1. Здійснення переходу транспортної системи на якісно новий рівень функціонування, формування оптимальної транспортної мережі. Органічна інтеграція Казахстанського транспортного комплексу у світову транспортну систему.
2. Створення мережі транспортно-логістичних центрів інтермодальних перевезень.
3. Зниження транспортної складової у вартості кінцевої продукції і послуг до 6,9 %, підвищення конкурентоспроможності експорту. Частка транспорту у ВВП (без особистих автомобілів) складе 7,9 % (в 2005 р. – 11%). З урахуванням реалізації індустріально-ін-

новаційного розвитку і перспектив територіального розвитку зниження грузоемкості економіки.

4. Збільшення обсягів транзиту через територію РК.

Оскільки сьогодні існує лише одна потужна Транссибірська магістраль, що проходить через Росію у Європу, по якій Китай та інші країни Південно-Східної Азії здійснюють транспортування вантажів, то КНР зацікавлена у будівництві більш короткої, більш ефективної і залізничної магістралі. Новий транспортний маршрут дозволить здійснити транспортування вантажів не тільки з Китаю, але й усієї Південно-Східної Азії через Китай і Казахстан на Захід. Попередні розрахунки свідчать, що вартість цього проекту складе 4,5-5 млрд. дол. США, враховуючи створення необхідної інфраструктури і комплекс юридичних питань [9].

У 2012 р. був відкритий доступ до країн Перської затоки і Великого Сходу шляхом введення у експлуатацію залізничної магістралі Узень – границя Туркменістану, шлях на ринки Китаю і всього Азіатського субконтиненту («Східні ворота») був відкритий магістраллю Коргас – Жетиген. При реалізації запланованих Мінтранскомом РК інвестиційних проектів: «Трансевропейская магістральна дорога Е40», «Достик – Алмати – Астана – Москва» і «Урумчі – Киргизстан – Іран» коридор зможе надати більш високий рівень обслуговування насамперед на короткі й/або середні відстані, що дозволить забезпечити розвиток торгівлі на прилягаючих територіях усередині Казахстану, а також створити мережу транспортно-логістичних центрів, що обслуговують транзит вантажопотоків як у напрямку Ірану, так і Росії.

Передбачається, що реалізація проекту створення нового транспортного коридору «Західний Китай – Західна Європа» – відродження «Нового Шовкового шляху», дозволить переорієнтувати частину китайського товаропотоку з морського транспорту (45 днів) на автомобільний (11 днів). За даними Мінтранскому республіки, загальна довжина автодороги Західна Європа – Китай складе 8 тис. 998 км, більш 3 тис. 200 км із яких пройде по території Казахстану на основі існуючої автодороги Самара – Шимкент – Тараз – Кордай – Алма-Ата – Хоргос. Тому сьогодні, використовуючи свою основну перевагу – геополітичне місце розташування, РК зосередила увагу на розширенні пропускної здатності транспортно-логістичної системи на напрямку міжнародного транзитного коридору «Західний Китай – Західна Європа» через створення мережі транспортно-логістичних центрів, що надають увесь комплекс послуг з обробки, зберігання, транспортування вантажів, управлінню товаропотоками [10].

У найближчі 3-5 років тут очікується високий попит на логістичні послуги при обслуговуванні товарних і транспортних потоків, що забезпечують взаємодію учасників міжнародної торгівлі Азіатсько-Тихоокеанського регіону, Центральної Азії і Європи. В умовах зростаючого зовнішньоторговельного обігу Республіки Казахстан, росту експортно-імпорتنних перевезень вантажів першорядне значення набуває створення спеціалізованих термінальних (у тому числі мультимодальних) комплексів з митною обробкою вантажів. Побудова сучасної транспортно-логістичної інфраструктури забезпечить інтеграцію Казахстану у міжнародну глобальну транспортно-логістичну систему «Західний Китай – Західна Європа» через використання мультимодального контейнерного сервісу, що забезпечує формування й транспортування транзитних потоків.

У 2011 р. на основі вихідних даних про регіон і системи критеріїв, моделювання і раціоналізації витрат інвестиційних ресурсів міжнародний Консорціумом консультантів провів порівняння і визначив пріоритети освоєння потенційних місць розташування транспортно-логістичних центрів у рамках етапів реконструкції цього міжнародного

транспортного коридору. Через рік пройшла апробація і затвердження техніко-економічного обґрунтування транспортно-логістичної моделі міжнародного транзитного коридору «Західний Китай – Західна Європа», який містить у собі:

1) чотири міжнародні логістичні центри (на території Алматинської області, у м. Актобе, у Таскалинському районі Західно-Казахстанської області і у м. Шимкент Південно-Казахстанської області);

2) дванадцять регіональних транспортно-логістичних центрів у містах і населених пунктах Уральськ, Актюбінськ, Карабутак, Аральськ, Байконур, Кизилорда, Туркестан, Шимкент, Тараз, Шу, Алмати, Хоргос.

При плануванні стратегічних заходів у цьому напрямку враховувалась необхідність маневрування у досить вузькому коридорі можливостей, обмежених накопиченими проблемами і дефіцитом інвестицій на їх рішення. Потреба у забезпеченні логістичної інтеграції усіх видів транспорту та всіх учасників транспортного процесу, включаючи митні і прикордонні пости, згладити незбалансованості тарифної системи на транспорті у значній мірі доповнена екологічними параметрами, що стали не лише одним з обмежувачів, але й рушійним чинником розвитку транспорту і логістики. Для досягнення цільових індикаторів розвитку логістичної інфраструктури в рамках транспортної системи РК необхідно обґрунтування обсягів і диверсифікованості джерел фінансування розвитку. Ці об'ємні і економічні параметри стратегії пов'язані з параметрами Меморандуму «Стратегія «Казахстан – 2050», проголошеної Президентом країни Н. Назарбаєвим у грудні 2012 р. [11].

Суть економічної політики проголошеного нового курсу РК - всеосяжний економічний прагматизм на принципах прибутковості, повернення від інвестицій і конкурентоспроможності. Фактично, по-перше, це прийняття всіх без винятку економічних і управлінських рішень з погляду економічної доцільності і довгострокових інтересів; по-друге, визначення нових ринкових ніш, де Казахстан може брати участь як рівноправний бізнес-партнер і створення нових галузевих моделей економічного росту; по-третє, створення сприятливого інвестиційного клімату з метою нарощування економічного потенціалу; по-четверте, створення ефективного приватного сектору економіки і розвиток державно-приватного партнерства. Результатом реалізації низки великих загальнонаціональних інфраструктурних проектів повинно стати збільшення транзитних перевезень через Казахстан до 2020 р. у два рази, до 2050 р. ця цифра повинна збільшитися у 10 разів.

Для цього на період до 2050 р. передбачається розв'язати наступні практичні завдання:

- виділити основні проблеми розвитку транспортного комплексу і логістичної інфраструктури з урахуванням нових глобальних викликів;
- спрогнозувати значення цільових індикаторів транспортної стратегії на 2013-2050 рр. і розробити сценарні варіанти розвитку логістичної інфраструктури транспортного комплексу до 2050 р. у тісному взаємозв'язку з тенденціями і орієнтирами розвитку економіки та соціальної сфери країни;
- розробити цільову модель стратегії і основні напрямки державної транспортної політики та індикатори розвитку на довгострокову перспективу;
- відкорегувати строки, системи завдань і заходів, етапів реалізації транспортної стратегії логістичної інфраструктури.

Виконання робіт зі створення сучасної логістичної інфраструктури РК буде здійснюватися у два етапи.

Перший етап. Аналіз досягнутого рівня розвитку логістичної інфраструктури. У рамках робіт цього етапу будуть проведені: 1) аналіз сучасного стану логістичної інфраст-

руктури і значення індикаторів і показників транспортної стратегії на період до 2050 р., 2) оцінка досягнення цілей, рішень завдань і реалізації заходів щодо розвитку логістичної інфраструктури на період до 2050 р.

Другий етап. Розробка проекту стратегії розвитку логістичної інфраструктури РК на період до 2050 р. Другий етап включає: 1) розробку сценарних варіантів, прогнозних кількісних і якісних параметрів, корегування пріоритетів розвитку логістичної інфраструктури до 2050 року; 2) обґрунтування цільової моделі і розробка проекту відкорегованої транспортної стратегії у контексті логістичної інфраструктури.

Розглянуті цільові орієнтири розвитку логістичної інфраструктури дозволять підвищити ефективність взаємозв'язку всіх складових транспортного комплексу, включаючи розвиток парків транспортних і технічних засобів; ринку транспортно-логістичних послуг у сфері вантажних і пасажирських перевезень, транспортних, логістичних і інфокомунікаційних технологій; міжнародного співробітництва у галузі транспорту і логістики; транспортної безпеки, екологічності і енергоефективності. Важливим стратегічним напрямком у межах Меморандуму «Стратегія «Казахстан – 2050» є також «створення виробничих транспортно-логістичних об'єктів за межами Казахстану на основі спільних підприємств у регіонах світу – Європі, Азії, Америці, у портах країн, що мають прямий вихід до моря, у транспортно-логістичних хабах вузлових транзитних точок світу і з цією метою необхідно розробити спеціальну програму «Глобальна інфраструктурна інтеграція».

Висновки. За оцінками компанії Cominfo Logistics Solutions (Росія) і КІА Центр сучасний потенціал ринку логістичних послуг РК приблизно 10-11 млрд. дол. США [12]. Відсутність у Республіці Казахстан розвинутої транспортно-логістичної інфраструктури, налагодженої системи транспортно-експедиційного обслуговування, заснованої на прийнятій у світовій практиці термінальної технології грузодвиження, утрудняє процес товарообміну, знижує ефективність використання рухомого складу транспорту, у цілому негативно позначається на розвитку всього господарського комплексу, не дозволяючи повною мірою використовувати її потенціал. Зростання попиту на логістичні послуги надалі буде збільшувати розрив між провідними логістичними операторами і вузькофункціональними у технологічному відношенні логістичними компаніями, тому що весь спектр логістичного сервісу може пропонувати тільки компанія, здатна управляти вантажопотоками у ланцюжку поставок, застосовуючи сучасні інформаційні технології.

Список використаних джерел

1. ВВП Казахстана за январь-сентябрь 2012 года составил 5,2% – премьер. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://newskaz.ru/economy/20121023/4166865.html>
2. Василий Калабин В. Хорошо быть сырьевой страной. «Эксперт Казахстан», 2012, №11-12 (353). – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://expertonline.kz/a1209/preview/>
3. «РЖД» создаст новейший испытательный центр // Журнал Транспорт, июнь 2011 г. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.kazcargo.kz/press_centr/mirovye_novosti1/detail.php?ID=1108
4. Встреча глав государств и правительств экономик АТЭС. 8-9.09.2012. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://rus.apec2012.ru/calendar/20120908/462779539.html>

5. Щербанин Ю. А. Интермодальный транспорт: некоторые теоретические аспекты // Научные статьи и материалы ИНИП РАН, 20 июня 2008 г. – [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://socionet.ru/publication.xml?h=repes:rus:kenilj:sher02&l=en>.
6. Можарова В. В. Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития. — Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2011. — 216 с.
7. АО «Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос». – [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.mcps-khorgos.kz/>
8. Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года Астана, 2006 г. – [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.tranco.kz/pr/doc/transportstrat.doc>.
9. Китай продолжает развитие высокоскоростных программ. – [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.rbcdaily.ru/2010/12/03/world/562949979244396>
10. Международный транзитный коридор «Западная Европа-Западный Китай». – [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.unecse.org/fileadmin/DAM/trans/main/speca/docs/>
11. Послання Президента Республіки Казахстан – лідера нації Н.А.Назарбаєва народу Казахстану. 14.12.2012. – [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.parlam.kz/ru/presidend-speech/31>).
12. Стратегический план развития Республики Казахстан до 2020 года. 2010 г. – [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.itcp.kz /strategicheskiy-plan-razvitiya-respubliki-kazahstan-do-2020-goda>