

Следовательно, понятие системы экономической безопасности предприятия можно сформулировать как состояние защищенности его жизненно важных объектов от реальных и потенциальных источников опасности или угроз при четко сформулированных и определенных целях и задачах самой системы экономической безопасности применительно к конкретным условиям функционирования предприятия.

Выводы

С учетом изложенного, можно сделать вывод о том, что структура экономической безопасности (СЭБ) предприятия только тогда будет соответствовать предъявляемым к ней требованиям, когда весь персонал понимает важность обеспечения безопасности компании и сознательно выполняет все установленные указанной системой требования. Достигается же данная цель в результате проведения непрерывной, кропотливой воспитательной и профилактической работы с сотрудниками предприятия, их обучения и специальной подготовки по вопросам действующего законодательства и различным аспектам экономической безопасности.

Национальная экономическая безопасность должна быть всегда одной из доминант при определении проводимой политики. В мире выигрывает тот, кто более конкурентоспособен.

ЛИТЕРАТУРА

1. Экономическая безопасность: геополитика, глобализация, самосохранение и развитие (книга четвертая). М., Финстатинформ, 2002, 224 с.
2. Теория и стратегия экономической безопасности в системе национальной безопасности Казахстана // Алматы, Саясат-POLICY, 2001, №9, с. 25-29.
3. Антикризисное управление /Под ред. Короткова Э.М. М., ИНФРА-М, 2002, 156 с.

УДК 656.13: 338,47; 656.13: 658

Наймушина Александра Владимировна – магистрант (Алматы, КазАТК)

ПРИМЕНЕНИЕ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА ДЛЯ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫМ ПОТОКОМ В ХОЗЯЙСТВЕННОЙ СИСТЕМЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

*“... Когда благому просвещенью
Отодвинем более граници,
Со временем (по расчисленью
Философических таблиц,
Лет чрез пятьсот) дороги, верно,
У нас изменятся безмерно:
Шоссе Россию здесь и тут,
Соединив, пересекут...”
А.С. Пушкин, “Евгений Онегин”*

Великий Александр Сергеевич взяв смелость на такое дальновидное высказывание и представить не мог, до каких безграничных пределов может дойти идея соединения дорог.

Большой проблемой в крупных городах Казахстана является возросшая интенсивность движения транспорта, что нередко приводит к заторам («пробкам»). На уровнях акиматов городов (Астана, Алматы, Шымкент, Актау и др.) эта проблема решается путем строительства путепроводов и реконструкции участков улиц с организацией дорожного

движения. Расширение сфер деятельности, ритмика жизни и как следствие благосостояние граждан, и экономика страны в целом, приводят к тому, что количество машин на дорогах растет. Статистика неумолимо показывает, что к 2020 году в городе Алматы количество машин по протяженности превысят сумму длин всех дорог в городе, будут образовываться огромные заторы.

Как предотвратить загруженность дорог? Как устранить угрозу спада экономической эффективности, вследствие потери времени на дорогах? Если для Казахстана эта проблема является новой, то для отдельных других стран она знакома уже несколько десятков лет. В первую очередь, здесь следует выделить такие крупные города как Токио (Япония), Сеул (Южная Корея), ряд крупных городов США и Китая, где в значительно стесненных условиях приходится двигаться транспортным средствам по городским улицам. И если в этих городах проблему приходилось решать с нуля, то мы при решении своей проблемы можем использовать уже накопившийся опыт в этих и других странах.

Недавно, Казахстанская делегация дорожников посетила Южную Корею и изучила вопросы организации дорожного движения в городе Сеуле. В Сеуле (с пригородом) - 22 млн. жителей. В городе ежедневно двигаются 8 млн. автомобилей. Пробок на городских улицах практически не существует. Этому способствует, прежде всего, четкая, слаженная организация дорожного движения, внедренная интеллектуальная транспортная система (автоматизированная система регулирования движения транспортных потоков), а также наличие транспортных развязок в разных уровнях. Строительство дорог, качественных, с удобными развязками - первоочередная задача. Дорог не хватает - это факт. При общей протяженности дорог в Казахстане, примерно, в 200 тысяч км ежегодно строится и реконструируется около 2000 км, т.е. менее 0,2% общей протяженности [1].

10 лет назад, в 1997 году - в первом Послании народу Казахстана - было представлено видение будущего нашего общества и миссии нашего государства – «Стратегия развития страны до 2030 года». Мы исходили из того, что должны четко знать и понимать, что хотим построить, какой должна быть главная траектория нашего развития. Мы были уверены, что, правильно определив наши приоритетные цели, выбрав соответствующие стратегии, проявив волю, терпение и целеустремленность, сможем успешно преодолеть любые препятствия, стоящие на нашем пути. И мы не ошиблись.

Сегодня можно с полной ответственностью заявить: Казахстан успешно завершил переходный этап и уверенно входит в качественно новый этап своего развития. Сформулированы аспекты долгосрочного планирования. Отличительным признаком стратегического планирования является замена цели планирования на миссию, которая лежит за пределами данной отрасли. Миссия стратегического планирования на транспорте заключается в повышении качества жизни населения и условий хозяйствования за счёт транспорта. Транспорт, таким образом, выступает как инструмент реализации высших целей, при этом планирование внутренней эффективности отрасли остаётся целью текущего планирования, но не является конечным результатом функционирования отрасли. Квинтэссенция данного подхода выражена в концепции Минимального Транспортного Стандарта (МТС).

В условиях дефицита финансовых ресурсов обостряется проблема обоснования очередности дорожных инвестиционных программ. Цена ошибки велика: даже правильно отобранные по номенклатуре мероприятия, если их произвольно расположить по очередности, способны на треть и более сократить эффективность инвестиций в дорожную сеть.

Иностранные партнеры охотно кредитуют транспортный казахстанский кредит (ТКК). Так, к началу 2003 года сектор получил около US\$782 млн. займов. Лидером в этом процессе является Швейцария - US\$124,4 млн. Однако нет сколько-нибудь значительных

кредитов со стороны России и Китая, которые, как известно, считаются стратегическими партнерами Казахстана. [2]

Определенное внимание развитию отечественного ТКК уделяют международные финансовые институты. Наиболее крупным донором до последнего времени в нашей стране был Всемирный банк. Однако, учитывая экономический рост и снижение потребности Казахстана во внешнем заимствовании, которые наблюдались в последнее время, Правительство страны пересмотрело приоритеты сотрудничества со Всемирным банком, сместив акценты на политический диалог и передачу опыта. Ключевыми сферами сотрудничества на долгосрочную перспективу были выбраны водный сектор, восстановление лесов, охрана окружающей среды и сельское хозяйство (ТКК в списке приоритетов нет).

В настоящее время Всемирным банком осуществляется, начатый в 1998 году, Проект по совершенствованию дорожной отрасли Казахстана. Стоимость данного проекта оценивается в USA\$100 млн. Проект направлен на улучшение эффективности использования дорог и дорожного транспорта путем выборочного восстановления участков дорог, расширения текущего ремонта с соблюдением существующих норм и стандартов [2].

Другим крупным донором нашей страны является Европейский банк реконструкции и развития. Одним из самых значительных проектов ЕБРР в транспортной отрасли Казахстана стала реконструкция морского порта Актау, в которую инвестировано US\$44 млн. и DM14,8 млн. После достаточно трудной фазы реализации проект в целом рассматривается банком как успешный. Второй проект банка связан с совершенствованием методов ремонта путей и коммерциализации компании “Казахстан Темир Жолы”. В его реализацию, которая идет достаточно успешно (подписано 11 закупочных контрактов, по последнему контракту идет повторный тендер), планируется инвестировать US\$65 млн [3].

В свое время Китай и другие страны АТР при планировании экономического развития привлекли экспертов из наиболее развитых государств мира. Они создали на своей территории свободные экономические зоны, предварительно вложив в их инфра – структуру до USA\$30-50 млн. на квадратный километр.

В свое время Китай и другие страны АТР при планировании экономического развития привлекли экспертов из наиболее развитых государств мира. Они создали на своей территории свободные экономические зоны, предварительно вложив в их инфраструктуру до USA\$30-50 млн. на квадратный километр. Если произвести простые расчеты, то становится очевидным, что Казахстан испытывает значительный дефицит инвестиций в национальную транспортно-телекоммуникационную систему [2].

Рассмотрим конкретные решения по борьбе с автомобильными заторами:

Необходимо строить дороги-дублеры, мосты, туннели, подземные переходы, эстакады, многоуровневые развязки, объезды вокруг городов. Необходимо сотрудничество и заимствование профессионального опыта от ведущих стран. Не стоит останавливаться на достигнутом в сфере строительства транспортных развязок, совершенствовать проекты, в мире множество положительных примеров реализации таких проектов. Например,

В наших руках все возможности и целенаправленно поддерживать, обновлять и расширять транспортную инфраструктуру. Мы должны максимально использовать транзитный потенциал страны, а для этого нам нужно интегрировать нашу транспортную систему в мировую. Усовершенствовать развитие автотранспортной инфраструктуры. В прошлом году началась реализация Программы развития автотранспортной отрасли до 2012 года. На финансирование автотранспортной отрасли впервые государство выделяет почти 10 млрд. долларов США. Развитие этой инфраструктуры также повысит безопасность движения и снизит дорожный травматизм. Правительство должно в течение полугодия подготовить стратегию для приведения основных автодорог международного значения в соответствие с международными стандартами. Кроме того, в рамках развития транспортно-логистического кластера должна быть построена автомобильная дорога по территории Казахстана, соединяющая Западную Европу с Западным Китаем. Нам также нужно ускоренно расширять сети дорог местного значения, улучшая доступ к самым отдаленным населенным пунктам Казахстана. Нужно вкладывать деньги в строительство метро и железных дорог, как альтернативного вида транспорта.



Рисунок 1 - Лос-Анджелес, Калифорния, США. Развязка шоссе I-710 и I-105



Рисунок 2 - Развязка между шоссе 9 и 6, Токио, Япония



Рисунок 3 - Развязка Гравелли Хилл



Рисунок 4 - Развязка Том Мореланд, США

Выводы

Вопросы экономического развития в транспортной отрасли являются наиболее актуальными в реалии настоящего времени. Поставленные задачи и предложенные пути решения, будем надеяться, в скором будущем найдут достойный отклик и помогут вывести Казахстан на новый уровень мобильности и успешного развития.

ЛИТЕРАТУРА

1. Организация и планирование работы строительства автомобильных дорог. Казжол, 2009, с.25, 36-41
2. Экономическое положение Республики Казахстан. г. Алматы, 2008., с. 218-230.
3. Internet: <http://autodor.kz/>, <http://economics2009.kz/>, ссылки: проблемы автомобильных дорог в РК, популярные транспортные развязки

УДК 338.45:69

Гильманов Марал Серикович – магистрант (Алматы, КазАТК)

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДРОГИ "ЖЕТЫГЕН-ХОРГОС"

Строительство железных дорог является актуальным вопросом в Республике Казахстан. Многие годы железнодорожные перевозки являются лидирующими в грузовых и пассажирских перевозках, соединяют крупные города страны с отдаленными населенными пунктами, имеют немаловажную роль в экономическом развитии республики в целом.

Национальная железнодорожная компания "Казахстан темир жолы" ("КТЖ") разработала программу модернизации отрасли до 2020 г. Цель программы — обеспечить адекватную транспортную основу роста экономики в посткризисный период. Документ предусматривает инвестиции в размере \$36,5 млрд и в настоящее время находится на утверждении правительства.

Программа является практическим выражением транспортной политики республики, которая направлена на превращение Казахстана в полноценное транзитное государство. В частности, планируется обеспечить беспрепятственный транзит грузов из Китая в Европу и обратно. Однако для реализации этой задачи железные дороги нуждаются в реформировании и модернизации. На эти цели Казахстан будет привлекать средства Азиатского банка развития.

Пока состояние железных дорог не позволяет поездам "КТЖ" конкурировать по скорости с "РЖД". Средняя скорость казахстанских поездов составляет 30—40 км/ч, в то время как российских — 40—50 км/ч. Кроме того, в Казахстане допустимая максимальная скорость в 80 км/ч может быть достигнута только на отдельных участках. А по двум коридорам, которые наиболее часто используются для пропуска транзитных грузов (Южному и Среднеазиатскому) этот показатель снижен на 10%. Таким образом, если Казахстан хочет бороться за грузопотоки, идущие по Транссибу, и переключить их на себя, он должен предоставить соответствующий уровень транспортного обслуживания.

Пока же в Казахстане реализуется антикризисная программа стоимостью \$411 млн. Она направлена на оптимизацию затрат за счет повышения эффективности производства и качественных показателей эксплуатационной работы. Антикризисные меры уже принесли первые результаты. За 6 месяцев 2009 г. увеличена среднесуточная производительность локомотива (100,4%), повышена средняя участковая скорость (101,7%). Сократились средняя продолжительность простоя вагона на техобслуживании и средняя