

и различных выгод из проводимой макроэкономической политики;

– проведение мониторинга, контроля и оценки создания рабочих мест во всех отраслях экономики. Повышение уровня занятости на основании принципов гендерного равенства. Снижение уровня безработицы;

– выравнивание уровня оплаты труда между отраслями и снижение различий в характере и оплате труда между женщинами и мужчинами с безусловным соблюдением требований равной оплаты за равный труд. Анализ макроэкономических последствий неоплачиваемой работы мужчин и женщин в рамках социального воспроизводства.

Список литературы

1. Баскакова М.Е. Экономическая эффективность инвестиций в высшее образование: гендерный аспект. – М., 2009. – С. 210.
2. Мужчины и женщины Казахстана: Краткий статистический сборник Агентства РК по статистике. – А., 2013. – С.18.
3. Шакирова С. Финансирование развития и гендерные вопросы // Саясат-Policy, № 5, 2010. – С. 14.

ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖИЛИЩНО – КОММУНАЛЬНОЙ СФЕРЫ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Бекетова К.Н., Айкупешева Д.М., Талапбаева Г.Е., Ерниязова Ж.Н.

*РГПП ХВ Кызылординский Государственный
Университет имени Коркыт Ата, Кызылорда,
e-mail: zhan_san@mail.ru*

Обоснованы системные преобразования ЖКС в рамках демополизации предприятий сферы. Адаптирована методология целеориентированного планирования и контроля для совершенствования деятельности предприятий ЖКХ в части следующих его составных элементов: теплоснабжения, водоснабжения, канализации, газоснабжения и электроснабжения. Предложена структура тарифов на разные виды жилищно-коммунальных услуг, а также разработан механизм введения новой системы формирования тарифов.

Современное состояние жилищно-коммунальной сферы республики характеризуется неудовлетворительным финансовым положением, высокой затратностью, отсутствием стимулов снижения издержек. Вышесказанное требует инновационных изменений в механизме реформирования жилищно-коммунальной сферы, базирующихся на принципиально иной концепции: переходе от традиционного взгляда на ЖКС как совокупность организаций, ответственных за обеспечение бесперебойного функционирования жилья и объектов коммунальной инфраструктуры, к пониманию ее, как определенной деятельности местных органов власти,

направленной на социальную защиту и удовлетворение потребностей населения данной территории.

Совершенствование экономических механизмов в жилищно-коммунальной сфере складывается из: системных преобразований правового пространства и управленческой структуры отрасли на государственном и региональном уровнях; организации на предприятиях отрасли целеориентированных систем планирования и контроля (ПиК) в области управления себестоимостью и инвестиционной деятельностью.

Поступательные институциональные преобразования жилищно-коммунальной сферы требуют своевременного изменения и корректировки используемых экономических механизмов влияния на отдельные предприятия и отрасль в целом.

Техническое и технологическое отставание Республики Казахстан от передовых развитых стран ни для кого не является секретом и в области жилищно-коммунального хозяйства затрагивает большей частью технологические процессы производства услуг и строительные нормы. Предлагаемые направления энергоресурсосбережения, имеющие технологическую основу, предполагается осуществлять за счет сторонних источников финансирования. А именно с привлечением в отрасль сторонних инвесторов.

К мероприятиям организационного характера на предстоящие 4–6 лет необходимо отнести направления:

1) формирование конкурентного пространства отрасли с реформированием управления предприятиями;

2) организация контрольно-ревизионной работы (КРР) и аудиторских проверок предприятий отрасли, в том числе при административном утверждении тарифов предприятий. Внедрение методологии целеориентированного планирования и контроля (ПиК) как системы принятия оптимальных управленческих решений, через согласование целей развития и планирования, с последующим контролем отклонений развития. Создание собственного финансового института в жилищно-коммунальной сфере нецелесообразно в силу наличия достаточно развитой банковской системы в Республике Казахстан. Особое место в методологии развития жилищно-коммунальной сферы занимает организация службы заказчика, представляющая собой ассоциативный орган кооперативов собственников квартир.

В настоящее время одной из приоритетных задач отрасли является привлечение инвестиций. Экономический подъем экономики Казахстана, приведший к увеличению вкладов населения и остатков на банковских счетах в последние годы, дает предпосылки увеличения потенциальной инвестиционной активности. Но в то же время показывает, что свобод-

ного инвестиционного капитала недостаточно и он сравнительно дискретен, чтобы его можно было учитывать (например, денежные средства населения) в серьезных инвестиционных потребностях отрасли. Кроме того, свободные инвестиции, в связи с известной неустойчивостью экономики республики, стремятся в высоколиквидные активы и секторы рынка: торговлю, портфельные инвестиции, отдельные объекты недвижимости и другие. Вложения в промышленность осуществляют только специализированные инвестиционные институты. В этой связи круг потенциальных инвесторов достаточно ограничен, в том числе и географически. Потенциально возможны следующие каналы привлечения инвестиций: собственные средства предприятий отрасли; средства частных предпринимателей (возможны пулы); местные займы (выпуск региональных облигаций); кредиты местных банков и инвестиционных фондов; лизинг местного значения; международный лизинг, кредит; организация новых открытых акционерных обществ с участием средств населения через продажу акций.

В направлениях снижения стоимости услуг отрасли, регулирования тарифов и экономического контроля над деятельностью естественных монополий является организация в отрасли контрольно-ревизионной работы и независимого аудита. Это направление деятельности не является теоретически новым, однако, на практике сталкивается не только с методологическими трудностями, но и недостаточной подготовкой специалистов для его реализации. Остановимся на контрольно-ревизионной работе, целью которой должно быть выявление нецелевого расходования средств, приписок, завышения себестоимости работ и услуг, оптимизация штатного расписания и в целом эффективность работы предприятия. В области содержания жилищного фонда и предоставления жилищных услуг, повышение качества достигается как непосредственным улучшением администрирования и введением на предприятиях системы ПИК, так и развитием конкурентного пространства этого сектора.

Повышение качества теплоснабжения в большей части связано с заменой существующих коммуникаций трубами нового поколения с более чем трехкратным увеличением срока службы и повышенной надежностью. Соответственно ожидается многократное снижение аварийности в отопительный сезон и постепенное уменьшение количества периодов непредоставления услуги по этой причине. В области канализования, холодного и горячего водоснабжения повышение качества услуги и надежности ее предоставления большое значение сыграет замена стальных труб на трубы нового поколения с пятикратным увеличением срока службы. Это повлечет резкое снижение количества ремонтов

линейной части и уменьшение периодов непредоставления услуги.

Насыщение рынка жилищно-коммунальных услуг в первую очередь связано с монополизацией отрасли, с акционированием предприятий отрасли и привлечением в отрасль сторонних предприятий, инвесторов и предпринимателей, в том числе и без образования юридического лица. Для сформировавшегося рынка услуг применима фраза «рынок не терпит пустоты», которая характеризует постоянные поиски прибыли со стороны коммерческих структур, динамичное заполнение пустующих секторов рынка. Для отрасли это обеспечивает наполнение рынка услуг предложением на конкурсной основе с развитием новых направлений услуг.

В качестве действенного экономического механизма в сфере снижения издержек предприятия должен использоваться и механизм формирования экономически обоснованных тарифов (ЭОТ). К примеру, предприятие ЖКХ за счет собственных внутренних резервов снижает себестоимость предоставления услуги населению. Соответственно, через определенный промежуток времени, при утверждении ЭОТ, тариф будет снижен и предприятие не получит экономического эффекта от мероприятия. Кроме того, область формирования и утверждения экономически обоснованных тарифов на услуги имеет целый спектр неясностей, которые нужно уточнить: включение в себестоимость услуги только тех направлений затрат, которые имеют прямое отношение к производству и предоставлению услуги; включение в себестоимость всей технологической цепочки; исключение нецелевых расходов; учет динамики цен на энергоносители; учет динамики платежеспособности населения в части возможности введения в тариф страховой и инвестиционной составляющих; расчет нормативной прибыли с учетом формирования достаточных оборотных средств предприятия, развития производства и фондов пополнения.

Упорядочение в формировании новой тарифной политики предприятия ЖКХ должно осуществляться на доминирующих экономических принципах: снижение стоимости услуг за счет повышения эффективности хозяйственной деятельности и управления предприятиями ЖКХ; организация процесса расширенного воспроизводства и улучшения качества услуг за счет введения в тариф инвестиционной составляющей введение в тариф страховой составляющей, часть которой, в соответствии с ее целевым использованием, возможно направить на инвестиционную деятельность предприятия по ликвидации и снижению аварийности объектов и систем; введение в тариф инфляционной составляющей, которая зависит от инфляции и в частности в области энергоносителей; ликвидация прошлого недофинансирования пред-

приятной отрасли, с целевой установкой доведения уровня износа основных фондов отрасли до нормативных.

Список литературы

1. Аксенов П.Н. Проблемы повышения конкурентоспособности объектов жилищно-коммунального комплекса // Экономическая наука современной России. – 2009. – № 1.
2. Взаимоотношения производителей и потребителей тепловой энергии. Практическое пособие: В.Н. Рябинкин. – М., Энергосервис, 2006. – 264 с.
3. Реформирование управления коммунальными комплексами и жилой недвижимостью. Административно-правовой аспект: А.В. Широков. – М., ДНК, 2009. – 304 с.
4. Бузырев В.В. Экономика жилищной сферы: учеб. пособие для вузов по экон. спец. – М.: Мнфра-М, 2004. – 255 с.
5. Дареев А.Е. Повышение инвестиционной привлекательности организаций ЖКХ // ЭКО. – 2007. – № 2. – С. 147–153.

ИНТЕГРАЦИЯ КАЗАХСТАНА В МИРОВУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ

Дузельбаева Г.Б., Оспанова Г.А.,
Талапбаева Г.Е., Ерниязова Ж.Н.

*РГПП ХВ Кызылординский Государственный
Университет имени Коркыт Ата, Кызылорда,
e-mail: zhan_san@mail.ru*

Определены основные, приоритетные и эффективные направления формирования и развития транспортной инфраструктуры. Обоснованы направления и механизмы государственного регулирования транспортной деятельности, разработана индикативная имитационная модель развития региональной транспортной инфраструктуры с учётом государственной транспортной политики, а также определить формы, методы и средства государственного регулирования.

Казахстан находится в центре коммуникационного потока между Европой и Азией и обладает огромным транспортным потенциалом, который способен реализовать национальный транзитный ресурс. Необходимо использовать это уникальное геополитическое положение. Фактически, при осуществлении внутриконтинентальных перевозок по большинству маршрутов в направлении Север – Юг и Запад – Восток регион невозможно обогнуть, что тем самым представляет сильную сторону центрально – азиатских транспортных коридоров[1].

В последние годы в связи с углублением процесса глобализации международных экономических связей на Евразийском континенте и ростом грузопотоков между Восточной Азией и Европой актуальной становится возрождение великого «Шелкового пути» – создание комплексного евразийского трансконтинентального моста.

Активизация торгово-экономических отношений стран Юго-Западной, Южной и Юго-Восточной Азии со странами СНГ и Европы становится важнейшим фактором развития экспортно-импортных и транзитных возможностей Казахстана.

Наиболее стабильным рынком и ключевым грузополучателем и грузоотправителем в Южной Азии является Индия, что связано с быстрыми темпами промышленного производства и ростом иностранных инвестиций в производственную сферу. Стратегией предполагается создание современных магистралей, позволяющих осуществлять континентальный и трансконтинентальный транзит в направлениях Север – Юг и Запад – Восток.

Развитие транзитного потенциала Республики Казахстан в области осуществления трансконтинентальных перевозок во многом зависит от развития пролегающих по территории республики транспортных коридоров и их ответвлений. Транспортными коридорами по территории Казахстана, являются: «Северный коридор Транссиб», «Центральный», «ТРАСЕКА» и «Север-Юг» [2].

Мировая практика международных перевозок свидетельствует о том, что обеспечение конкурентоспособности транспортных маршрутов не исчерпывается решением только технических проблем. Начата реализация самого крупного в Казахстане проекта по организации трансконтинентального автотранспортного коридора Западная Европа – Западный Китай, который проходит по территории Казахстана и России с выходом на страны Западной Европы. В составе проекта предусматривается реконструкция всех выходов на коридор из стран Центральной Азии, в том числе из Узбекистана и Кыргызстана. Общая протяженность маршрута составляет 8445 км, в том числе: по России – 2233 км, по Казахстану – 2787 км (подлежит реконструкции – 2552 км), по Китаю – 3425 км.

Одним из препятствующих для успешного вхождения страны в мировую экономику является ограниченность транспортно-коммуникационных возможностей Казахстана, которая объясняется тем, что:

– во-первых, республика не имеет прямого выхода к морским путям;

– во-вторых, с мировыми наземными транспортными магистралями Казахстан связан через территорию своих соседей, в том числе и ряда государств СНГ, имеющих не стабильное политическое и экономическое положение.

В сложившейся ситуации одним из основных условий успешного экономического развития Казахстана является его, адаптация к международным стандартам, развитие и совершенствование международных коридоров, проходящих через территорию республики, создание условий лучших, чем на альтернативных маршрутах других стран, и активное развитие своих экспортных, импортных и транзитных возможностей [4, 5].

Рассматривая проблемы модернизации инфраструктуры страны в целом, а не только проблему одной транспортной отрасли или не-