

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.

*РГП 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 определены 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-

скольких смежных отраслей необходимо обозначить следующие задачи:

– разработать государственную идеологию привлечения транзита, взяв в качестве примера достижения других стран, таких как Голландия, страны Центральной и Восточной Европы и т.д. При этом необходимо иметь в виду бурно развивающуюся систему электронной торговли, которая является важным фактором изменения структуры мировой торговли и ее транспортно-го обеспечения;

– разработать программу развития транзитных (международных) транспортных коридоров с учетом того, что она должна обслуживать также и внутренние потребности Казахстана;

– внедрять новые современные формы привлечения инвестиций, применяемые многими странами (концессии, BOT/BOO);

– увеличить объем привлечения средств международных займов на развитие инфраструктурных проектов;

– принимать меры разумного протекционизма в отношении казахстанских транспортных компаний, потенциальных судовладельцев, портов и других объектов транспортной инфраструктуры, участвующих в транзитных перевозках;

– развивать международное сотрудничество в области транзитных перевозок, прежде всего со странами, тяготеющими в силу геополитического положения, к казахстанскому транзиту;

– проводить активную имиджевую кампанию для способствования и координации усилий государственных и коммерческих структур в области развития транзита.

Таким образом, транзит может сыграть большую роль в экономике Казахстана. При этом, очевидно, что имеются все предпосылки для значительного увеличения этого вида услуг.

Список литературы

1. Шерязданов К. Транспортные коридоры Казахстана в контексте центральноазиатской транспортной инфраструктуры: проблемы и перспективы // *Саясат-Policy*. – 2007. – № 3.
2. Гусева Е. Транспортный и транзитный потенциал Республики Казахстан // *Транзитная экономика*. – 2001. – № 3.
3. Бекмагамбетов М. К проблеме развития транзитного потенциала // *Транзитная экономика*. – 2001. – № 4.

КОНКУРЕНТНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА СТРАН-ЭКСПОРТЕРОВ НЕФТИ В УСЛОВИЯХ ВОЛАТИЛЬНОСТИ ЦЕН НА УГЛЕВОДОРОДЫ

Климовец О.В.

Академия маркетинга

*и социально-информационных технологий-ИМСИТ,
Краснодар, e-mail: new_economics@mail.ru*

По каналам международной торговли продвигается примерно половина добываемой в мире нефти. Для ряда стран нефть – основной источник пополнения бюджета. В числе таких стран – Нигерия, Ангола, Саудовская Аравия, Ливия,

Венесуэла, удельный вес нефти в экспорте которых составляет 95 %, 91 %, 73 %, 77 % и 65 % соответственно [1]. Глобальный нефтяной сектор включает такие субъекты как: государства (экспортеры и импортеры), международные организации уровня ОПЕК, международные нефтяные компании (МНК), национальные нефтяные компании (ННК) [2].

В каждой отрасли существуют различные виды деятельности, которые должны иметь место для преобразования сырья, знаний, труда и капитала на входе в конечные продукты, приобретаемые потребителями. Рассмотрим структуру современного глобального нефтяного сектора через концепцию цепочки ценностей (*value chain*), предложенной М. Портером. Концепция объясняет пути создания компаниями конкурентных преимуществ, дает возможность оценить существующие в ней виды деятельности, нацеленные на получение прибыли [3].

В общем случае, цепочка ценностей Портера включает первичные (основные) и вспомогательные (вторичные) виды деятельности.

Основные виды деятельности включают: входная логистика (логистика поставок), операции (производство), выходная логистика (логистика сбыта), маркетинг и продажи (спрос), сервисные услуги (техническое обслуживание) [4]. Вспомогательные мероприятия включают: административное управление инфраструктурой, управление человеческими ресурсами, технологии, а также снабжение.

Расширение концепции цепочки ценностей Портера по отраслям и секторам промышленности представляется логически последовательной, особенно в нефтяной и газовой промышленности, где МНК (ННК) конкурируют в большей части основных отраслевых сегментов.

Значение цепочки ценностей для нефтяного сектора помогает определить независимые, экономически жизнеспособные сегменты в секторе. Ценность относится к тому, за что клиенты готовы платить и таким образом цепочка ценностей помогает определить конкретные мероприятия, которые создают ценность по всей цепочке производства продукта [5]. Компании могут использовать цепочки ценностей, чтобы определить сильные и слабые стороны своих конкурентных преимуществ. Нефтяной сектор имеет несколько бизнес-сегментов:

– downstream: виды деятельности по направлению движения продукта к клиенту;

– upstream: виды деятельности, характерные для начала производственного процесса – входные данные, сырье;

– midstream: промежуточные сегменты деятельности.

В нефтяной и газовой промышленности, сегменты downstream (нефтепереработка и сбыт), upstream (геологоразведка и нефтедобыча) и midstream (транспортировка и торговля)