

С.К. Жұмамбаев

РОСТ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО КАПИТАЛА КАК ВАЖНЫЙ ФАКТОР РАЗВИТИЯ СТРАНЫ

В статье раскрывается значение человеческого капитала для вхождения Казахстана в число высокоразвитых и конкурентоспособных государств мира. Опыт развитых стран показывает прямую зависимость между человеческим капиталом и уровнем социально-экономического развития. Автор подчеркивает роль государства в наращивании человеческого капитала и определяет некоторые возможные направления действий.

S.K. Jumambayev

THE GROWTH OF HUMAN CAPITAL AS AN IMPORTANT FACTOR IN THE DEVELOPMENT OF THE COUNTRY

The article reveals the importance of human capital to becoming one of the highly developed and competitive countries in the world. The experience of developed countries shows a direct relationship between human capital and the degree of socio-economic development. The author emphasizes the role of government in building human capital and identifies some possible courses of action.

Современное направление инновационных проектов железнодорожной магистрали

Н. Несипбеков

Казахский национальный педагогический университет им. Абая, г. Алматы, Казахстан

Аннотация. Железнодорожный транспорт имеет наилучшие перспективы развития транзитного потенциала и повышения его использования. Так как в общем объеме грузооборота транзитных перевозок доля железнодорожного транспорта очень высокая.

Железнодорожный транспорт имеет наилучшие перспективы развития транзитного потенциала и повышения его использования. Так как в общем объеме грузооборота транзитных перевозок доля железнодорожного транспорта превышает 70%.

Учитывая географическое положение Казахстана, Президентом РК Нурсултаном Назарбаевым, поставлена четкая задача по становлению Республики в качестве торгового, логистического и делового хаба [1].

По территории Казахстана проходят и формируются на основе существующей в республике транспортной инфраструктуры 5 международных транспортных коридора. В частности:

- Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ): Западная Европа - Китай, Корейский полуостров и Япония через Россию и Казахстан (на участке Достык - Актогай - Саяк - Моинты - Астана - Петропавловск (Пресногорьковская).

- Южный коридор ТАЖМ: Юго-Восточная Европа - Китай и Юго-Восточная Азия через Турцию, Иран, страны Центральной Азии и Казахстан (на участке Достык - Актогай - Алматы - Шу - Арысь - Сарыагаш).

- Север-Юг: Северная Европа - страны Персидского залива через Россию и Иран, с участием Казахстана на участках морской порт Актау - уральские регионы России и Актау - Атырау.

- ТРАСЕКА: Восточная Европа - Центральная Азия через Черное море, Кавказ и Каспийское море (на участке Достык - Алматы - Актау).

- Центральный коридор ТАЖМ, имеющий важное значение для транзитных перевозок по направлению Центральная Азия - Россия и страны ЕС (казахстанский участок) Сарыагаш - Арысь - Кандагач - Озинки).

Северный коридор ТАЖМ, проходящий по промышленно развитым регионам страны и имеющий большой экспортный потенциал, один из главных перспективных международных транзитно-транспортных коридоров (МТК) в Казахстане. По участкам Северного коридора, кроме внутриреспубликанских перевозок, осуществляется перевозка до 40% экспортно-импортных грузов и около 10% транзитных.

Главным конкурентным преимуществом Казахстана в борьбе за трансконтинентальные перевозки, является сокращение расстояния и, соответственно, сроков доставки. Однако,

средние участковые скорости движения обычных грузовых поездов на казахстанском участке магистрали составляют немногим более 40 км/час, для эффективной организации транзитных перевозок такая скорость движения не является достаточной и снижает преимущества от сокращения расстояния.

Мощный рост экономики Китая, в частности его западных регионов, уже сегодня вызывает необходимость в доставке на мировые рынки различного спектра товаров. В ближайшей перспективе увеличение транзита по Северному коридору ТАЖМ будет обусловлено, прежде всего, ростом китайско-российского и китайско-европейского транзита. В связи с этим,

Южный коридор ТАЖМ. На данном маршруте также имеются определенные сложности. В частности, иранский участок коридора протяженностью 2010 км является однопутным с дизельной тягой, а на турецкой территории требуется перевалка – железнодорожный состав пересекает озеро Ван на пароме.

Маршрут МТК «Север–Юг» пересекается с Транссибом и Северным коридором ТАЖМ, Волго-Донским каналом. В настоящее время коридор преимущественно обеспечивает двустороннюю торговлю России с Ираном и рядом государств. Включение Казахстана через порт Актау в данный коридор, позволит ему более эффективно использовать транзитный потенциал западных областей республики для транспортного обслуживания уральских регионов России и стран Средней Азии.

Основной маршрут ТРАСЕКА пролегает по территории Грузии, Азербайджана и далее через Каспий – в Центральную Азию. Однако, этот проект имеет сложный географический маршрут и массу организационных трудностей при перевозке товаров через границы 14 стран-участниц. Некоторые эксперты оценивают коридор ТРАСЕКА в его нынешнем виде как бесперспективный [2].

Коридоры позволяют значительно сократить расстояние в сообщении Восток-Запад и сроки доставки грузов. Однако, для полного использования их потенциала, необходима реализация ж/д проектов с применением инновационных технологий по оснащению магистральных железнодорожных путей современными техническими устройствами, а также системами их диагностирования и содержания. Создание условий для развития предприятий по производству и ремонту вагонов и локомотивов, а также организация совместных предприятий с ведущими мировыми производителями железнодорожной техники;

Как следует из вышеприведенных маршрутов транзитных коридоров, для Казахстана большое значение имеет железнодорожный пограничный переход с Китаем Достык – Алашанькоу. В результате принятых мер увеличена пропускная способность участка Актогай-Достык и пограничного перехода Достык-Алашанькоу: - в 2011г. до 16,5 млн. тонн, а к 2020г. достигнет 20 млн. тонн.

Реализуются ж/д проекты "Жетыген-Коргас" и "Узень–госграница с Туркменистаном". Железная дорога "Коргас – Жетыген" откроет 2-ой пункт перехода с Китаем и позволит увеличить объем транзитного грузопотока из КНР в европейские и азиатские страны, сократить расстояние в направлении Азия – Европа на 500 км. Планируемый объем перевозок в первый год эксплуатации составит 7 млн. тонн груза. К 2020 году планируется объем перевозок через Хоргос довести до 13 млн. тонн, в том числе транзит – 8 млн. тонн. Открытие международного пограничного ж/д перехода с Китаем положительно скажется и на развитии зоны свободной торговли на МЦПС "Хоргос".

В октябре 2011 года по инициативе Президентов Казахстана, Туркменистана и Ирана завершено строительство железной дороги "Узень – госграница с Туркменистаном", входящей в состав международного транзитного коридора "Север-Юг". Новая линия позволит оптимизировать маршрут перевозки грузов в страны Ближнего и Среднего Востока, обеспечив прямой выход на Туркмению-Иран-Турцию и страны Персидского залива с сокращением расстояния транспортировки более чем на 600 км. Планируемый объем перевозок по новой линии – 6 млн. тонн в год.

Для дальнейшего формирования оптимальной сети железных дорог до 2020 года предусматривается реализация других проектов строительства ж/д линий: "Жезказган – Бейнеу" (988 км), "Аркалык – Шубарколь" (212 км), "Ералиево – Курык" (14,4 км). Также планируется электрификация около 1 тыс. 800 км участков железных дорог. "Макат–Кандыагаш" (392 км), "Алматы–Актогай" (541 км), "Актогай–Моинты" (522 км), "Достык–Актогай" (309 км).

Важность развития железнодорожного транспорта, как инфраструктуры инновационно-индустриального развития экономики, не раз подчеркивал в своих выступлениях Президент РК Н.А. Назарбаев. В своем послании «Социально-экономическая модернизация – главный вектор развития Казахстана», Президент Республики Казахстан подчеркнул: «Мы продолжаем формировать и развивать передо-

вые кластеры нашей экономики. Темпы этой работы не должны снижаться. Я сегодня хочу объявить о старте новых грандиозных проектов в сфере высокого передела наших сырьевых ресурсов и инфраструктуры, которая будет обслуживать этот передел».

В числе этих проектов Президент отметил: «Важно приступить к строительству двух новых железнодорожных линий – Жезказган-Бейнеу протяженностью 1200 километров и Аркалык-Шубарколь. Эти проекты придадут мощный импульс развитию Жезказган - Аркалыкского региона» [3].

К 2015 году за счет внедрения инновационных проектов железнодорожных магистралей общий доход от транзита через территорию Казахстана достигнет порядка \$1,5 млрд. [4]

Литература

1. Доклад Назарбаева Н.А. //Протокол расширенного заседания Правительства РК с участием Президента РК от 17 апреля 2011 года № 01–7.4 <http://ncrtl.kazlogistics.kz/>
2. Международные транзитно-транспортные коридоры РК //Институт политических решений <http://www.ipr.kz/analytics/1/1/156>
3. Назарбаев Н.А. Социально-экономическая модернизация – главный вектор развития Казахстана //Послание Президента Республики Казахстан – Лидера Нации народу Казахстана- Аккорда, 27 января 2012
4. Камалиев Б. //Доклад министра транспорта и коммуникаций РК на 8-ой Международной конференции "ТРАНСЕВРАЗИЯ-2011", Астана, 2011

Н. Несіпбеков

ТЕМІРЖОЛ МАГИСТРАЛІНІҢ ИННОВАЦИЯЛЫҚ БОЛЖАМДАРЫНЫҢ ҚАЗІРГІ БАҒЫТТАРЫ

Бұл мақалада темір жол көлігінің транзиттік потенциалдың дамуы мен оның қолданылуының өсуі ел экономикасында маңызды екендігі айтылған. Темір жол көлігімен тасымалдау көрсеткіштерінің ішіндегі салмағының жоғарлауы жүк айналымының көлемінде ерекшеленген.

N. Nesipbekov

CURRENT DIRECTION OF RAILWAY PROJECTS OF INNOVATION

The railway transportation has the best prospects of development of transit potential and increase of its use. As in total amount of a turnover of goods of transit transportations a railway transportation share very high.

Branding development tendency in Kazakhstan and ways to resolve the problems

S.A. Bagdatov, N.A. Nizamova

Казахский национальный университет им. аль-Фараби, г. Алматы, Казахстан

Abstract. Having considered the application of branding industry author came to the conclusion that the practice and theory of branding in Kazakhstan is poorly developed and poorly explored.

For possession of an advantage over competitors in a market economy, we should not forget about the need for branding.

The author thinks that in Kazakhstan there are many restrictions for the development of branding, which should be reviewed.

The article describes the main directions of branding development in the domestic and foreign markets for goods and services. Based on the author's research, Kazakh brands classification is developed, and the advantage of small and medium-sized firms, in the process of creation and brand promotion, is justified.

Today, the term brand is given a lot of definitions, here are some of the examples: Brand – is a guaranteed quality plus guaranteed emotions.

This is an active experience, taking place in the process of any communications between the company and its key clients.