Алматинский филиал негосударственного образовательного учреждения высшего профессионального образования

«Санкт-Петербургский Гуманитарный Университет Профсоюзов»

Факультет Экономический

Кафедра Экономики, информатики и математики

контрольная работа

По дисциплине Экономика Казахстана

Тема: Национальная транспортная система Республики Казахстан

Выполнил студентка:

302 ЭЗ гр. 3 курса

заочного отделения

Овчинникова

Наталья

Александровна

Алматы

2009

**Содержание**

Введение

1. Национальная транспортная система Республики Казахстан

1.1. Транзитные возможности

2. Транспортные коридоры на территории Казахстана

2.1. Новый транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай»

3. Решение транспортных проблем государством

3.1. Позицирование на мировом рынке

Заключение

Список литературы

**Введение**

Тема данной контрольной работы называется национальная транспортная система Республики Казахстан. Актуальность данной темы заключается в том, что будущее Казахстана неразрывно связано с дальнейшим развитием транспорта, который сегодня называют третьей, ведущей отраслью материального производства. В Казахстане получили развитие все виды транспорта: железнодорожный, авиационный, автомобильный, морской, речной, трубопроводный и электронный. Управление транспортом осуществляют Министерство транспорта и коммуникаций, а также национальные компании: «Казахстан темир жолы», «Эйр Астана». В республики функционируют более 2000 транспортных предприятий.

Основной целью данной работы является изучение развития и состояния на сегодняшний день транспортной системы Республики Казахстан.

Задачами исследования являются рассмотрение транзитных возможностей, транспортных коридоров на территории республики, создание нового транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» и его преимущества, а также освещение решений транспортных проблем государством и позицирование Казахстана на мировом рынке.

1. **Национальная транспортная система Республики Казахстан**

Суверенный Казахстан – унитарное государство, по площади (2724,9 тыс.км2) занимает около 2% поверхности всего земного шара, 6,1% территории Азии, и входит в десятку крупнейших в мире стран, уступая только России (17075тыс.км2), Канаде (9971 тыс.км2), Китаю (9597 тыс.км2), США (9364 тыс.км2), Бразилии (8547 тыс.км2), Австралии (7741 тыс.км2), Индии (3288 тыс.км2), и Аргентине (2780 тыс.км2) [[1]](#footnote-1). По международным меркам экономика республики имеет средние размеры и производит около 0,16% ВВП мира. В целом же по объему ВВП Казахстан сегодня занимает 56-е место на планете. Доля транспорта в объеме ВВП достигает уже более 10%. Железнодорожный, авиационный, автомобильный, морской, речной, трубопроводный и электронный виды транспорта образуют единую транспортную систему.

Железнодорожный транспорт обеспечивает 58,1% всего грузооборота и 10,8% пассажирооборота в стране. Его именуют артерией, питающей экономику. АО «Казахстан темир жолы» - самая крупная казахстанская компания, где трудятся 85 тыс. человек, занимает 7-е место в мире по объему грузоперевозок после США, Китая, Индии, стран Европейского союза, России и Украины. На севере территории государства пересекают три сибирские магистрали: Транссибирская – через г. Петропавловск, Южносибирская – через Астану – Павлодар на Барнаул и Среднесибирская - через Кустанай – Кокшетау и далее на Барнаул.

Огромное значение в перевозке грузов и пассажиров имеют три крупные казахстанские Магистрали: Оренбург — Ташкент, построенная в начале ХХ века (1904 — 1905 гг.), Турксиб, которой в апреле 2005 года исполнилось 75 лет, Трансказахстанская (Петропавловск – Моинты — Шу). Общая протяженность дорог — свыше 14 тысяч километров, из которых 4 тыс. — электрифицированные. От всех крупных железнодорожных магистралей отходят длинные или короткие пути, которые соединяют промышленные узлы Казахстана. К ним относятся дороги: Астана — Павлодар, Есиль — Аркалык, Атырау — Октябрьск — Орск, Озень — Актау — Атырау, Отрар — Жанабай и др. За последние годы завершено строительство моста через Ертис в Семее и важнейшей железнодорожной линии Алтынсарино — Хромтау и Аксу — Дегелен. Огромное значение имеет строительство таких железных дорог, как: Ералиево — Курык, Мангышлак — Баутино, Хоргос — Жетыген и др.

В 1992 году началось регулярное железнодорожное сообщение с Китайской Народной Республикой. С вводом этой магистрали появилась возможность налаживания перевозок через Китай в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Завершается реконструкция скоростной железной дороги Алматы — Астана — Бурабай, планируется улучшить инфраструктуру между станциями дружба и Актогай в целях увеличения пропускной способности железнодорожного транспорта между Казахстаном и Китаем. Важное значение для Южного и всего Казахстана будет иметь строительство железной дороги, связывающей Китай, Кыргызстан, Узбекистан с выходом на Иран, Турцию и далее в страны Европы.

Как и многие другие отрасли, железнодорожный транспорт требует дополнительного развития. Основными проблемами являются: изношенность парка тепловозов и электровозов, низкая пропускная способность отдельных дорог, необходимость строительства новых магистралей. В этих целях в ближайшие 5 лет планируется построить 1600 км новых и электрифицировать 2700 км существующих дорог с привлечением более 2 млрд. долларов США. Всего же на реализацию транспортной отрасли в республике до 2015 года предполагается выделить и освоить около 30 млрд. долларов.

Основным видом транспорта в государстве сегодня является автомобильный, которым пользуются 85% пассажиров. Число автомобилей на 1 января 2005 года в Казахстане достигло 1 млн. 532 тыс., в том числе: 1 млн. 204 тыс. — легковые, 328,0 тыс. — грузовые. Общая протяженность дорог составляет около 150 тыс, км.[[2]](#footnote-2) Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием превышает 90 тысяч километров. Магистральные трассы связывают Казахстан со всеми соседними государствами, в общей транспортной системе находятся все областные, районные центры и города. К ним относятся трассы: Алматы — Бишкек – Шымкент — Ташкент; Алматы — Шилик — Нарынкол, Алматы — Караганда — Астана и др. Однако и автомобильный транспорт отстает от мировых стандартов. Так, густота дорог с твердым покрытием в республике составляет 30,9 км на 1000 км2. В Казахстане на 1000 жителей приходится 68 автомобилей.

Авиационные линии связывают гг. Алматы, Астану со всеми областными центрами, многими городами и населенными пунктами республики, а также городами СНГ, через Казахстан открыто 63 воздушных коридора. В Казахстане сегодня имеется 21 аэропорт. Крупнейшей воздушной гаванью государства стал реконструированный аэропорт в новой столице Астане. В настоящее время компания «Эйр-Астана» обслуживает более 40 международных и внутренних линий. В г. Алматы построен современный международный аэропорт, проведена реконструкция аэропорта в г. Атырау. В 2006 году пассажирооборот авиакомпаний в Казахстане составил 3,29 млрд. пасс,/км. Не имея достаточного опыта международных авиаперевозок, казахстанские летчики сумели в сложных условиях переходного периода положить начало выполнению регулярных рейсовых полетов в Китай, Германию, Турцию, Монголию, Австрию, Швейцарию, Индию, Пакистан, Венгрию, Грецию и другие государства мира.

Протяженность эксплуатационных водных путей составляет более 4 тысяч километров. В основном они проходят по Каспийскому морю, рекам Ертис и Жайык, частично на Иле и озере Балхаш. На речных маршрутах действуют оборудованные порты и грузовые причалы. Наиболее крупные речные порты — Павлодар, Атырау, Уральск, Усть-Каменогорск, Семей. В 2004 году речным транспортом перевезено более 500 тыс. тонн грузов. Морской транспорт сосредоточен на Каспийском море, из которого имеется выход в бассейны рек Волга и Жайык.

В 1998 году создана специальная морская компания «Казмортрансфлот», имеющая уже три танкера. К началу ХХI века завершен первый этап реконструкции морского порта в г. Актау, роль которого с освоением мангистауской нефти с каждым годом будет возрастать; планируется строительство судоремонтного завода, по грузообороту (10 млн. тонн в год) — он уже сегодня крупнейший на Каспии. Расширяются и укрепляются морские порты Атырау, Баутино, Курык. Развивается трубопроводный транспорт. Сегодня в государстве протяженность магистральных трубопроводов составляет более 17 тыс. км (10 тыс. км газопроводов и 7,4 тыс. км нефтепроводов), которые соединяют месторождения с перерабатывающими предприятиями, как в самой республике, так и в России, Узбекистане, Азербайджане. В 2006 году во всем объеме грузооборота трубопроводный транспорт составил 25,5% (компании «Казтрансойл» и «Казтрансгаз» относятся к мировым лидерам). Для перекачки мангышлакской нефти построены нефтепроводы: Жанаозен — Жетыбай — Актау и Жанаозен — Атырау — Самара (1500 км). К Павлодару и Шымкенту проведен нефтепровод из Омска. Через Казахстан проходят мощные газовые магистрали: Средняя Азия — Центр, Бухара — Урал, газопровод Мубарек — Ташкент — Шымкент – Тараз — Бишкек — Алматы. Так, в соответствии с намеченными программами завершено строительство трубопровода (КТК) Тенгиз — Новороссийск, пропускной способностью до 70 млн. тонн нефти, введен в эксплуатацию трубопровод Карашаганак — Большой Шаган — Атырау, построен нефтепровод в Китайскую Народную Республику Атасу — Алашанькоу. Важное значение для экономики государства будет иметь строительство нового газопровода вдоль Каспийского моря в соответствии с решением, принятым в мае 2007 года президентами России, Казахстана и Туркменистана. Республика Казахстан является государством со стабильно развивающейся экономикой и демонстрирует последовательное укрепление показателей своей деятельности. Соотношение протяженности дорог по видам транспорта показано ниже (табл. 1).

Табл. 1. Характеристики транспортного комплекса Республики Казахстан

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Виды дорог | Протяженность дорог, тыс. км. | Плотность дорог, км/1000 кв.км территории |
| Автомобильные дороги с твердым покрытием | 88,4 | 14,0 |
| Железные дороги | 32,4 | 5,1 |
| Эксплуатируемые водные пути | 3,9 | 1,5 |
| Воздушные трассы | 61,0 |  |

Ключевую роль в развитии экономики и промышленности страны, а также и в экспортно-импортных и транзитных отношениях играют железнодорожный и автомобильный виды транспорта. Рост ВВП Казахстана в период с 2000 по 2004 годы составил 42,7%, при этом объем грузовых перевозок всеми видами транспорта увеличился лишь на 28,5%. В результате сложилась ситуация, когда существующие мощности транспортной инфраструктуры сдерживают темпы роста экономики. Перспективы экономического развития Казахстана с ожидаемыми темпами роста ВВП 8,8-9,2% в год и среднегодовыми темпами роста в обрабатывающей промышленности 8-8,4% неизбежно повлекут за собой дальнейшее повышение нагрузки на транспортную систему. Сырьевая направленность экономики Казахстана, наряду с большими расстояниями и низкой плотностью населения, обусловливает высокую зависимость экономики от транспорта. Если в период экономического спада транспортный комплекс обеспечил все потребности экономики государства, а также оказал поддержку путем сдерживания тарифов и цен на транспортные услуги, то в настоящее время, в период стабильного роста, необходима существенная государственная поддержка для восстановления и подъема транспортной отрасли. Несбалансированное размещение транспортно-коммуникационной сети на всей территории страны препятствует развитию единого экономического пространства и росту мобильности населения. Растущий спрос на качественные транспортные услуги удовлетворяется не в полном объеме из-за недостаточного уровня технического развития транспортной системы и отставания в области транспортных технологий.

**1.1 Транзитные возможности**

Геополитическая роль Республики Казахстан, то есть роль транзитного моста между Европой и Азией, а также между Россией и Китаем определяется ее расположением в центре евразийского континента. Она расположена на стыке Европы и Азии, благодаря чему обладает значительным транзитным потенциалом, предоставляя азиатским странам географически безальтернативную наземную транспортную связь с Россией и Европой. Главное преимущество, которым обладают транзитные коридоры, проходящие через территорию Казахстана, заключается в существенном сокращении расстояний. При осуществлении сообщения между Европой и Китаем через Казахстан расстояние перевозок уменьшается в два раза по сравнению с морским путем и на тысячу километров по сравнению с транзитом по территории России. Республика Казахстан располагает необходимым потенциалом для серьезной переориентации внешнеторгового баланса. Этот потенциал заключается, прежде всего, в уникальных транзитных возможностях страны: территория Республики Казахстан расположена на направлении сухопутного моста для грузовых потоков между основными макроэкономическими полюсами – странами Европейского Союза и Азиатско-Тихоокеанского региона, Америки и Евразии; сокращение времени доставки транзитных грузов.

Создание трансконтинентальных магистралей выгодно для международной торговли. Между странами Европейского Союза и Азиатско-Тихоокеанского региона ежегодно курсирует около 6 млн. контейнеров. Сейчас основная часть этого потока (98%) перевозится иностранным морским флотом через зарубежные порты, минуя территорию Казахстана. Вместе с тем транзитный путь из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу по территории Казахстана намного короче морского пути. Главное конкурентное преимущество Казахстана – более короткое, при прочих равных условиях, время доставки грузов. Это обстоятельство позволяет прогнозировать неизбежный рост грузопотоков по направлению Китай – Европа и транзита через Казахстан (рис. 3.). Через территорию Казахстана проходят три основных транзитных направления:

1. Европа – Китай (с участием России);
2. Европа – Китай (через страны Организации экономического сотрудничества, ОЭС);
3. Россия – Центральная Азия.



Рис. 3. Прогноз роста грузопотоков по направлению Китай – Европа и транзита через Казахстан.[[3]](#footnote-3)

На страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), которые демонстрируют рост ВВП, в среднем, на уровне 5-7% в год, а внешней торговли – 9-14%, уже приходится 60% глобального мирового производства и 40% мировой торговли. Доходы транспортных компаний Казахстана от транзита грузов составляют около 500 млн. долл. США, то есть лишь один процент общего рынка транзитных перевозок между Европой и Азией.

1. **Транспортные коридоры на территории Казахстана**

По территории Казахстана проходят сформированные на основе существующей в республике транспортной инфраструктуры четыре международных транспортных коридора. Коридоры позволяют значительно сократить расстояние в сообщении Восток-Запад и сроки доставки грузов. Все эти транспортные маршруты относительно новые, активно развиваться начали в 90-е годы. Они позволяют значительно сократить расстояние и сроки доставки грузов в сообщении Восток – Запад. Железнодорожный транспорт имеет наилучшие перспективы развития транзитного потенциала и повышения его использования.

Железнодорожная станция Достык (международный пограничный пункт Достык – Алашанькоу) на казахстанско-китайской границе имеет особое значение в обеспечении международных перевозок по Трансазиатской железнодорожной магистрали. Здесь, а также в городах Астане, Алматы, Актау на государственном уровне планируется создание региональных транспортно-логистических центров в рамках реализации транспортно-логистического кластера. Акционерным обществом «Казахстан темир жолы» был разработан план строительства Трансказахстанской железнодорожной магистрали шириной колеи 1435 мм (далее – ТКЖМ) по направлению от станции Достык до государственной границы с Туркменистаном с последующей возможностью дальнейшего прохождения данной магистрали через территорию Туркменистана и соединением с железнодорожной магистралью Исламской Республики Иран с шириной колеи 1435 мм и далее с выходом на европейские рынки через территорию Турции (рис. 5.). Ввод ТКЖМ, по первичным оценкам экспертов, позволит привлечь в транзитном сообщении – до 35 млн. т, в экспортном сообщении – до 20 млн. т.

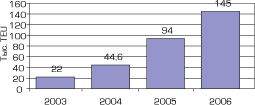


Рис. 5. Динамика контейнерного грузопотока через переход Достык – Алашанькоу [[4]](#footnote-4).

Планируется открытие второго международного пограничного железнодорожного перехода и строительство железнодорожной линии Хоргос – Сарыозек, которая является продолжением строящейся Китаем железнодорожной линии Цзинхэ – Хоргос. Это будет способствовать дальнейшему росту транзитных перевозок из Китая и обеспечит быстрые темпы развития зоны свободной торговли на пограничном пункте перехода Хоргос. Получит дальнейшее развитие и уже существующая сеть международных автомобильных транспортных коридоров.

**2.1. Новый транспортный коридор «Западная Европа – Западный**

**Китай»**

Основные результаты проведенного анализа железнодорожных перевозок в республике Казахстан показали незначительную конкурентоспособность этого вида транспорта в рассматриваемом коридоре. В ближайшие 10-15 лет по заключению компании «TASC» (Израиль) улучшение железнодорожной сети не ожидается, что исключает ее конкуренцию с автотранспортом. Только создание терминально-логистического сервиса на железной дороге позволит ЖД Казахстана повысить свою конкурентоспособность. Исследуемый в работе транзитный коридор сегодня неконкурентоспособен по сравнению с Транссибирской магистралью, он не может привлечь значительную долю грузопотока по направлению Юго-Восточная Азия – Западная Европа. Трансазиатская железная дорога в настоящий момент не в состоянии обеспечить достаточный уровень обслуживания на большинстве маршрутов (низкая скорость, многочисленное количество погранпереходов). Однако, как главные магистральные автодороги, так и региональные в этом регионе являются дорогами низкого качества. Для создания коридора важным является развитие маршрутов Ташкент – Астрахань – Москва и Алматы – Астана – Екатеринбург. Протяженность этих дорог составляет более 1500 км. Их некачественное покрытие обусловлено суровыми погодными условиями. При реализации запланированных Минтранскомом РК инвестиционных проектов:

* Трансевропейская магистральная дорога Е40;
* Достык – Алматы – Астана – Москва;
* Урумчи – Кыргызстан – Иран;

коридор сможет предоставить более высокий уровень обслуживания прежде всего на коротких или средних расстояниях, что позволит обеспечить развитие торговли на прилегающих территориях внутри Казахстана, а также создать сеть транспортно-логистических центров, обслуживающих транзит грузопотоков как в направлении Ирана, так и России. Реализация этих проектов позволит через улучшение и создание обходных дорог крупных населенных пунктов повысить значение этого коридора в обеспечении грузопотоков по главным направлениям, одним из которых уже сегодня являются север и северо-запад в направлении на Россию. В «Программе Правительства Республики Казахстан на 2007-2009 годы» в развитии транзитного потенциала особое внимание уделено реализации проектов по строительству автотранспортного коридора в направлении Западная Европа – Россия – Казахстан – Западный Китай, автомобильных и железнодорожных коридоров в широтном направлении, связывающих казахстанские морские порты Каспийского моря с восточными воротами страны. Предполагается, что реализация проекта создания нового транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» позволит переориентировать часть перевозимых из Китая товаров с морского транспорта (45 дней) на автомобильный (11 дней)[[5]](#footnote-5). По данным Минтранскома республики, общая протяженность автодороги Западная Европа – Китай составит 8 тыс. 998 км, более 3 тыс. 200 км из которых пройдет по территории Казахстана на основе существующей автодороги Самара – Шымкент – Тараз – Кордай – Алма-Ата – Хоргос. Сегодня, используя свое основное преимущество – геополитическое место расположения, Республика Казахстан может сосредоточиться на расширении пропускной способности транспорно-логистической системы на направлении международного транзитного коридора «Западный Китай – Западная Европа» и предоставлении качественных услуг добавленной стоимости. Составной частью транспортно-логистической системы являются логистические центры, предоставляющие весь комплекс услуг по обработке, хранению, транспортировке груза, и управляющие растущими товаропотоками в современной глобальной экономике.

**3. Решение транспортных проблем государством**

Для решения существующих транспортных проблем в Республике Казахстан на государственном уровне принят ряд документов. В июне 2005 года постановлением Правительства Республики Казахстан утвержден план по созданию кластера «Транспортная логистика». Миссией транспортно-логистического кластера является обеспечение уровня развития и деятельности транспортного комплекса в соответствии с требованиями экономики и населения Казахстана в перевозках и успешной конкуренции на мировых рынках транзитных перевозок. Для успешного решения всех существующих в стране транспортных проблем в 2006 году принята «Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года», целью которой является опережающее развитие транспортно-коммуникационного комплекса, способного в полном объеме удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных услугах. Здесь сформулированы стратегические задачи развития транспортной системы и механизмы их реализации. Основная задача, сформулированная в Стратегии – интеграция транспортной системы Казахстана в мировую транспортную систему путем:

* повышения уровня развития транспортной инфраструктуры на базе основных меридиональных и широтных транспортных магистралей, связующих маршрутов и узлов по направлениям Восток-Запад и Север-Юг; достижение наибольшей эффективности транспортных процессов,
* снижение доли транспортной составляющей в стоимости конечной продукции во внутреннем, транзитном и экспортно-импортном сообщении.

**3.1. Позицирование на мировом рынке**

Стратегия предполагает позиционирование Казахстана на мировом рынке в качестве и роли трансконтинентального экономического моста для взаимодействия европейской, азиатско-тихоокеанской и южно-азиатской экономических систем. При этом основной задачей является технологизация процессов перетока ресурсов в пространстве между Западом и Востоком (Европой и Азией). А на региональном уровне Казахстан позиционируется как современный сервисный центр. Используя имеющийся потенциал, Казахстан должен стать развитым сервисным центром региона по предоставлению широкого спектра услуг, отвечающих международным стандартам. Некоторые ожидаемые результаты реализации «Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года» представлены ниже.

* Осуществление перехода транспортной системы на качественно новый уровень функционирования, формирование оптимальной транспортной сети. Органичная интеграция Казахстанского транспортного комплекса в мировую транспортную систему.
* Создание сети транспортно-логистических центров интермодальных перевозок.
* Снижение транспортной составляющей в стоимости конечной продукции и услуг до 6,9%, повышение конкурентоспособности экспорта. Доля транспорта в ВВП (без личных автомобилей) составит 7,9% (в 2005 году – 11%). С учетом реализации Стратегии индустриально-инновационного развития и перспектив территориального развития снижение грузоемкости экономики планируется до 5 т-км/долл. США ВВП;
* Увеличение объемов транзита через территорию Республики Казахстан.

На сегодняшний день развивающиеся страны, преимущественно азиатские, производят примерно 60% мирового ВВП. Поскольку сейчас существует лишь одна мощная Транссибирская магистраль, проходящая через Россию в Европу, по которой Китай и другие страны Юго-Восточной Азии могут транспортировать грузы, то КНР заинтересована в строительстве более короткой, более эффективной и менее бюрократической железнодорожной ветки. Новый транспортный маршрут позволит осуществить транспортировку грузов не только из Китая, но и всей Юго-Восточной Азии через Китай и Казахстан на Запад. Для реализации китайского проекта потребуются многие годы, как для создания необходимой инфраструктуры, так и для решения комплекса юридических вопросов.

**Заключение**

Итак, в заключение данной контрольной работы подведем итоги по проделанному исследованию.

На сегодняшний день отсутствие в Республике Казахстан транспортно - логистической инфраструктуры, отлаженной системы транспортно-экспедиционного обслуживания, основанной на принятой в мировой практике терминальной технологии грузодвижения, затрудняет процесс товарообмена, снижает эффективность использования подвижного состава транспорта, в целом отрицательно сказывается на развитии всего хозяйственного комплекса, не позволяя в полной мере использовать ее потенциал. Но в «Программе Правительства Республики Казахстан на 2007-2009 годы» в развитии транзитного потенциала особое внимание уделено реализации проектов по строительству автотранспортного коридора в направлении Западная Европа – Россия – Казахстан – Западный Китай, автомобильных и железнодорожных коридоров в широтном направлении, связывающих казахстанские морские порты Каспийского моря с восточными воротами страны. Построение современной транспортно-логистической инфраструктуры обеспечит интеграцию Казахстана в международную глобальную транспортно-логистическую систему «Западный Китай – Западная Европа». Этого можно добиться при использовании мультимодального контейнерного сервиса, обеспечивающего формирование и транспортировку транзитных потоков. Республика Казахстан является государством со стабильно развивающейся экономикой и демонстрирует последовательное укрепление показателей своей деятельности.

**Список литературы**

Ермаков В. Казахстан в современном мире. Издание 4-е.- Алматы: ИД «Жибек Жолы», 2007.- 208 с.

Назарбаев Н.А. Казахстан 2030. Процветание безопасности и процветания всех казахстанцев: Послание Президента страны народу Казахстана. Алматы. Бiлiм, 1997. – 32с.

Назарбаев Н.А. «Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года», проект «Специальная экономическая зона «Западные ворота Казахстана» - 29с.

Н. Исингарин, Статистическое обозрение 2007 г – 49с.

Послание Президента Республики Казахстан Нурсултана НАЗАРБАЕВА народу Казахстана «Новый Казахстан в новом мире». Астана 28 февраля 2007 г. (Часть 1) – 18с.

Статистические показатели экономического развития РК и ее регионов. г. Алматы, 2007г.,№1- 166с

1. Ермаков В. Казахстан в современном мире. Издание 4-е.- Алматы: ИД «Жибек Жолы», 2007.- 6с. [↑](#footnote-ref-1)
2. Статистическое обозрение Казахстана. г. Алматы, 2007. №1 [↑](#footnote-ref-2)
3. ТЭО создания «СЭЗ ПТЭЗ «Хоргос – Восточные ворота»».2007г. [↑](#footnote-ref-3)
4. Н. Исингарин, Статистическое обозрение 2007 г [↑](#footnote-ref-4)
5. Послание Президента Республики Казахстан Нурсултана НАЗАРБАЕВА народу Казахстана «Новый Казахстан в новом мире». Астана 28 февраля 2007 г. (Часть 1) – 8с. [↑](#footnote-ref-5)