



ХАЛЫҚАРАЛЫҚ  
БИЗНЕС  
АКАДЕМИЯСЫ



Международная  
Академия  
Бизнеса

ЦЕНТР ИССЛЕДОВАНИЙ И РАЗВИТИЯ

**«Бизнес білім беру – даму векторы.  
Инновациялық экономика және кәсіпкерлікті дамытуға арналған  
қолданбалы зерттеулер»**

ҒЫЛЫМИ-ТӘЖІРИБЕЛІК КОНФЕРЕНЦИЯ МАТЕРИАЛДАРЫ

*Алматы, 2010 жыл 24 желтоқсан*

**«Бизнес - образование – вектор развития.  
Прикладные исследования для инновационной экономики и развития  
предпринимательства»**

МАТЕРИАЛЫ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ

*Алматы, 24 декабря 2010 года*

**“Business Education – Development Trends.  
Applied Research for Innovation Economy  
and Entrepreneurship Development”**

RESEARCH-TO-PRACTICE CONFERENCE PROCEEDINGS

*Алматы, December 24, 2010*

*сборник издан в электронном виде*

Алматы  
Международная академия бизнеса  
2010

УДК 378  
ББК 74.58  
Б 59

### РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

- Куатбаев А.К. – *председатель организационного комитета конференции, проректор по науке и развитию НОУ «МАН», д.т.н.*
- Абдрахманов Б.К. – *заместитель председателя организационного комитета конференции, директор Департамента докторских и исследовательских программ, д.т.н.*
- Куатбаева Г.К. – *директор Центра исследований и развития, д.э.н.*
- Карибджанов Е.С. – *декан Департамента МВА, д.э.н.*
- Утепбергенов И.Т. – *заведующий кафедрой «Информационные технологии», д.т.н.*
- Исахова П.Б. – *заведующая кафедрой «Финансы», д.э.н.*
- Баяхметова А.Т. – *д.э.н., профессор кафедры «Оценка, учет и аудит»*
- Никифорова Н.В. – *д.э.н., профессор кафедры «Менеджмент и маркетинг»*
- Косолапов Г.В. – *к.э.н., доцент кафедры «Финансы»*
- Досалиев Б.А. – *к.э.н., доцент кафедры «Экономика и логистика»*
- Осколков В.С. – *к.и.н., доцент кафедры «Общественные дисциплины»*
- Смыкова М.Р. – *к.э.н., доцент кафедры «Менеджмент и маркетинг»*
- Оспанов С.С. – *к.т.н., доцент кафедры «Информационные технологии»*
- Искаков Е.Н. – *секретарь оргкомитета конференции, главный специалист Центра исследований и развития*

**Бизнес - образование – вектор развития. Прикладные исследования для инновационной экономики и развития предпринимательства.** Материалы научно-практической конференции. – Алматы: Международная академия бизнеса, 2010.

**ISBN 978-601-80046-7-4**

В сборник включены статьи участников, а также тезисы докладов, представленные на пленарном заседании научно-практической конференции Международной академии бизнеса «Бизнес - образование – вектор развития. Прикладные исследования для инновационной экономики и развития предпринимательства», состоявшейся 24 декабря 2010 года в г.Алматы. Материалы посвящены наиболее актуальным вопросам современного бизнес-образования и исследованиям проблем инновационного развития экономики Республики Казахстан.

*сборник издан в электронном виде*

ISBN 978-601-80046-7-4

Яворская Ж.Х.	<i>Законы педагогического общения как концептуальная основа реализации стратегии МАБ.....</i>	239
Яворская Ж.Х.	<i>Предпосылки создания службы психологического сопровождения в высшей школе.....</i>	242

---

#### **Секция 4. Инновационные технологии менеджмента и маркетинга**

Батырханова А.Е.	<i>Исследование восприятия качества высшего образования (на примере вузов города Алматы).....</i>	246
Владимирова Е.В.	<i>Проведение реинженеринга бизнес процессов на основе библиотеки ITIL.....</i>	250
Гиманёва А.	<i>«Концепция тотального лидерства».....</i>	254
Жарко М.В.	<i>Сбалансированная система показателей.....</i>	256
Исажанова Б.С.	<i>Менеджмент человеческих ресурсов – фактор развития организации.....</i>	258
Истомина-Нуркеева А.В.	<i>Модификация в организации бизнес-тренинга.....</i>	261
Кенжегаранова М.К.	<i>На пути повышения качества высшего образования.....</i>	265
Койлюбаева Г.Б.	<i>Качество и эффективность менеджмента организации.....</i>	269
Коломийченко А.Б.	<i>Организация маркетинговых мероприятий на предприятии</i>	276
Мухтарова К.С., Мылтыкбаева А.Т.	<i>Государственная поддержка развития инновационного бизнеса в Республике Казахстан.....</i>	279
Никифорова Н.В., Абдуллина А.М.	<i>Стратегия обеспечения экономической безопасности железнодорожного транспорта Казахстана.....</i>	284
Нуртаева Д.С.	<i>Преимущества внедрения системы менеджмента качества на современном этапе.....</i>	291
Раев Р.М.	<i>Маркетинговая стратегия как инструмент повышения конкурентных преимуществ предприятия.....</i>	293
Смыкова М.Р., Сохатская Н.П.	<i>Современное состояние маркетинговой и конкурентной среды рынка туризма в Казахстане.....</i>	301

НИКИФОРОВА Н.В.  
МАН, д.э.н., профессор  
кафедры «Менеджмент и маркетинг»

АБДУЛЛИНА А.М.  
МАН, старший преподаватель  
кафедры «Менеджмент и маркетинг»

## **СТРАТЕГИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА КАЗАХСТАНА**

Эффективность национальной экономики, экономическая безопасность устойчивое развитие территориальных комплексов и внешнеэкономической деятельности традиционно определяются функционированием транспорта. С одной стороны, он отражает уровень развития национальной экономики и ее конкурентоспособность, с другой формирует условия в налаживании долговременных стратегических связей и сотрудничестве всех экономических субъектов независимо от форм собственности и отраслевой принадлежности.

Железнодорожный транспорт как важнейшее инфраструктурное звено экономики призван обеспечить всю совокупность хозяйственных связей как сложившихся, так и вновь возникающих под воздействием меняющейся структуры производства. Решение данной проблемы требует соответствия потенциала железнодорожного потенциала потребностям страны в перевозках. Данная пропорция – одна из важнейших макроэкономических, а можно сказать и воспроизводственных. В связи с этим темпы роста транспортного потенциала железнодорожного транспорта должны быть опережающими по отношению к общему экономическому росту. Необходимость этого диктуется углублением специализации и кооперирования производства, вызывающих рост объема перевозок.

Железнодорожный транспорт является системообразующим видом транспортного комплекса и всей экономики. Он открывает принципиально новые возможности в освоение новых территорий, использовании природных и других ресурсов, обмене деятельностью в масштабах страны, формировании единого рыночного пространства включения Казахстана и России в систему мирохозяйственных связей с сопредельными странами, укреплении обороноспособности.

Обеспечение и поддержание экономической безопасности железнодорожного транспорта предполагает наличие сложной и многообразной материально-технической базы с хорошо развитой инфраструктурой. Нельзя односторонне развивать рынок транспортных услуг. Для его быстрого развития требуется гармоничное развитие всех отраслей экономики страны и одновременное увеличение их экономической активности.

Переход казахстанской экономики к рынку потребовал переосмысления роли и места системы управления экономической безопасностью, которое характеризуется повышенной сложностью, источниками которой являются высокая степень неопределенности рыночной ситуации, сезонная нестабильность спроса на транспортные услуги, ужесточение конкуренции, нехватка финансовых ресурсов.

Отход от догматически понимаемых постулатов монетаризма привел к необходимости формирования новой стратегии государственного управления, основанного на концепции активного участия государства – регулятора, государства – собственника в рыночных процессах. В основу стратегического подхода положены приоритет национальной и экономической безопасности, ставка на внутренние источники роста и государственного стимулирования развития промышленности, транспорта, агропромышленного комплекса, преодоление разрыва между финансовыми и реальными секторами экономики, ее социальная направленность.

Необходимость применения стратегического подхода к обеспечению экономической безопасности связана с тем, что в краткосрочной перспективе успех предприятий определяется финансовой сбалансированностью различных направлений деятельности. Выживание и развитие предприятия на долгосрочную перспективу зависят от его способности своевременно предвидеть изменения на рынке транспортных услуг и соответственно адаптировать свою организационную структуру и перечень оказываемых услуг. Поэтому по мере обострения конкуренция на рынке транспортных услуг все больше предприятий железнодорожного транспорта начинают проявлять интерес к стратегическому управлению своей экономической безопасностью. Для того чтобы преодолеть кризисное состояние или хотя бы блокировать негативные процессы, необходимы меры как неотложного, так и перспективного характера.

Модель управления экономической безопасностью, на наш взгляд, должна состоять из трех основных частей:

- планирование, учитывающее множество факторов (внутренние и внешние переменные) и различные комбинации их взаимовлияния;
- программы, формы и методы реализации стратегии, определение необходимых изменений в организационной структуре, ресурсах предприятий;
- оценка и контроль за выполнением стратегического плана, обеспечение соответствия между прогнозируемыми и реальными факторами и условиями (рисунок 1).

Выявленные в ходе контроля отклонения являются сигналом для регулирования и корректировки стратегических планов развития предприятий железнодорожного транспорта. Таким образом, стратегическое управление представляет собой процесс постоянного пересмотра формулировок стратегии и путей ее реализации, который осуществляется в соответствии с изменениями во внешней и внутренней среде предприятия. Стратегическое управление требует взаимосвязанного рассмотрения и анализа: целевых установок руководства; возможностей, предоставляемых внешней средой; потенциала предприятия и его сильных сторон.

Для оценки, происходящих изменений во внешней и внутренней среде следует использовать SWOT – анализ, позволяющий определить слабые и сильные стороны предприятия, а также выявить угрозы и возможности со стороны внешней среды. Результатами анализа является взвешенная оценка возможностей, открывающихся перед предприятием в будущем, а также угроз, которые несет внешнее окружение.

Но анализа только факторов внешней среды недостаточно, необходим тщательный комплексный анализ внутренних факторов, позволяющий выявить те изменения, которые произошли внутри предприятия в результате его предыдущего функционирования. Кроме того, анализ внутренних факторов позволит установить недостатки в организации управления предприятием, структуре, ресурсах, которые необходимо устранить и выявить

какие сильные стороны его помогут осуществить дальнейший рост и повысить конкурентоспособность.



Рисунок 3 - Модель формирования основных составляющих системы управления экономической безопасностью железнодорожного транспорта

Примечание – составлено авторами

Стратегическое управление железнодорожным комплексом, по нашему мнению, должно осуществляться как в условиях достаточно полной определенности (вероятности) действия экономических, социальных, инновационных факторов, так и в их отсутствии. Экономический и финансовый кризисы одинаково воздействуют на организационно-правовую и территориально-региональную структуры, создавая условия для нарастания отрицательных тенденций результативности функционирования.

Стратегическое управление экономической безопасностью, в соответствии с нашими представлениями, должно отражаться на стратегиях управления, предоставляющих возможность объекту управления не снижать своей результативности не только в условиях экономических, финансовых, социальных кризисов, но и при значительной конкуренции. При этом, стратегическое управление не может опираться лишь на функциональные стратегии плано-расчетных обоснований достижения необходимых ориентиров. Оно должно включать в себя стратегии обобщающего характера, в большей и систематизированной мере присущих общим управленческим технологиям принятия и реализации решений. [1]

Кроме того, стратегическое управление экономической безопасностью железнодорожного транспорта в своей направленности достижения конкретных целей в

будущем должно учитывать действие обоснованно или случайно установленных и принятых к реализации стратегий управления, определяющих долю оказываемых, например, транспортных услуг на данном сегменте рынка, а также рост прибыли, стоимостных объемов услуг.

В современных условиях необходимым становится переход к новой модели управления экономической безопасностью железнодорожного транспорта, основанной на следующих положениях:

- главным критерием оценки деятельности предприятий будет не прибыльность, а степень удовлетворения конкретных потребителей;

- сокращение и минимизация иерархических уровней в организационных структурах управления предприятий;

- привлечение в новые структуры квалифицированных исполнителей.

Соблюдение руководством предприятия перечисленных принципов и переход к новой модели управления позволит существенно повысить эффективность всей работы железнодорожного транспорта и обеспечить его экономическую безопасность.

Система управления железнодорожным транспортом нетривиальна и очень сложна, что объективно детерминируется масштабами и особенностями перевозочного процесса как единого, целостного организационно-технологического и финансово-экономического комплекса с присущей ему управленческой вертикалью. В этих условиях основная деятельность государства по обеспечению экономической безопасности железнодорожного транспорта должна включать в себя следующие элементы:

- создание информационной базы для объективного и всестороннего мониторинга социально – экономического развития экономических субъектов железнодорожного транспорта;

- определение критериев и параметров, характеризующих экономические интересы и отвечающих требованиям экономической безопасности отрасли;

- анализ и мониторинг факторов, подрывающих устойчивость социально – экономического развития и создающих опасность для жизненно – важных интересов железнодорожного транспорта;

- формирование экономической политики, включающей ее причины, цели, противоречия и необходимые механизмы, устраняющие или смягчающие воздействие факторов, подрывающих устойчивость развития данной отрасли.

Деятельность государственных органов управления по обеспечению экономической безопасности железнодорожного транспорта должна осуществляться по четырем основным направлениям. (рисунок 2)



Рисунок 2 - Основные направления деятельности государственных органов управления по обеспечению экономической безопасности железнодорожного транспорта

Примечание – составлено авторами

Реализация мер, направленных на обеспечение экономической безопасности, должна проходить в русле формирования осуществления активной структурной и социальной политики, но при этом исходными и определяющими остаются проблемы системных и структурных преобразований в экономике и обществе. Не менее важным является комплексное продолжение и завершение преобразований, создающих базу для эффективного функционирования рыночных механизмов. [2]

Специфика функционирования железнодорожного транспорта в современных условиях определяется следующими обстоятельствами:

- поскольку железнодорожный транспорт обслуживает внешнюю рыночную среду, услуги отрасли призваны быть мобильными, своевременными, конкурентоспособными по отношению к другим видам транспорта, а соответствующий производственный потенциал должен иметь оптимальные размеры и обеспечивать возможность маневрирования ресурсами;

- мировым и отечественным опытом выявлен тот императив, что любые собственническо-управленческие инновации не должны подрывать централизованную управляемость перевозочным процессом на стратегических железнодорожных магистралях или затруднять решение задач обеспечения перевозок государственной значимости.

Проведенная оценка индикаторов экономической безопасности вместе с экспертной оценкой факторов социально – политического риска свидетельствуют, что уровень экономической безопасности железнодорожного транспорта Казахстана недостаточно высок. Основные угрозы экономической безопасности проявляются, прежде всего, в социальной сфере, что выражается в высоком уровне безработицы, большой доли населения, имеющей доход ниже прожиточного минимума, резком классовом расслоении населения, все еще высоком уровне преступности. В кризисном состоянии оказалась наука и образование.



Большое значение для обеспечения и поддержания необходимого уровня экономической безопасности железнодорожного транспорта имеет стратегическое управление системой экономической безопасности и в частности качественно разработанная стратегия. Следует выделять три типа стратегии безопасности предприятий железнодорожного транспорта:

- стратегия, связанная с необходимостью внезапно реагировать на реально возникшие угрозы деятельности, имуществу, персоналу. То есть в данном случае действует принцип «угроза-отражение»;

- стратегия, ориентируемая на прогнозирование, заблаговременное выявление опасностей и угроз, целенаправленное исследование экономической ситуации как внутри предприятия, так и в окружающей среде;

- стратегия безопасности, направленная на возмещение нанесенного ущерба. Данная стратегия может быть применима лишь тогда, когда ущерб восполним или, когда нет возможности осуществить стратегию первого и второго типа.

На наш взгляд, стратегия обеспечения экономической безопасности железнодорожного транспорта должна включать:

- определение интересов развития железнодорожного транспорта в области экономики;

- характеристику наиболее вероятных внешних и внутренних угроз экономической безопасности железнодорожного транспорта как совокупности условий и факторов, создающих опасность жизненно важных экономических интересов общества и государства;

- определение и мониторинг факторов, влияющих на устойчивость транспортной системы, в краткосрочной и среднесрочной перспективе;

- формирование экономической политики развития железнодорожного транспорта и необходимых механизмов, смягчающих воздействие факторов, дестабилизирующих его функционирование;

- цели и задачи системы экономической безопасности железнодорожного транспорта;

- определение критериев и параметров состояния железнодорожного транспорта, отвечающих требованиям экономической безопасности и обеспечивающих защиту его важных интересов;

- механизм функционирования системы экономической безопасности.

При этом стратегия экономической безопасности железнодорожного транспорта должна основываться на вариантных прогнозах его экономического развития и корректироваться в зависимости от развития событий по тому или иному варианту, а также с учетом определенных временных периодов.

Многовариантная стратегия экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта позволяет «переключаться» на тот или иной вариант в зависимости от конкретного развития ситуации без принятия экстренных, недостаточно разработанных и взаимоувязанных решений.

В сложившихся условиях развития национальной экономики в целях обеспечения экономической безопасности железнодорожного транспорта нет задачи более важной, чем переход к стратегии экономического роста и достижение органически связанной с этим его финансовой стабилизации.

Для обеспечения экономической безопасности необходимо осуществить:

- проведение необходимых преобразований, способствующих координации действий всех субъектов железнодорожного транспорта;

- выработку общих принципов экономического и социального поведения для всех участников процесса, осуществления железнодорожных перевозок;
- обучение кадров современным методам анализа хозяйственной деятельности и оценки инвестиционных проектов;
- дальнейшее развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта;
- формирование единой гармоничной транспортной системы;
- разработка пакета перспективных программ развития предприятий железнодорожного транспорта.

При этом, необходимо исходить из того, что все изменения проводимые на предприятии должны опираться на принципы, которые обеспечивают их комплексность, своевременность и эффективность.

#### *Литература:*

1. Жданов С.А. Механизм экономического управления предприятием. Учеб. Пособие М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2002.-319с.
2. Ансофф И. Новая корпоративная стратегия. СПб: Издательство «Питер»1999