

**К.Ж. Даубаев,**

*к.э.н., доцент, зав. кафедрой «Экономика и менеджмент на транспорте» Казахской академии транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева, г. Алматы*

## **СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРЕИМУЩЕСТВА ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА В ПОСТКРИЗИСНЫЙ ПЕРИОД**

Конец XX и начало XXI века характеризовались глубокими экономическими трансформациями, повышенной неустойчивостью и динамичностью развития глобальной экономики и особенно стран евразийской цивилизации. Современная мировая экономика вообще отличается накоплением существенных дисбалансов, в том числе и дисбалансов мирового экономического роста, увеличением разрыва между потреблением и уровнем национального производства.

Конечно, вторая волна мирового кризиса, глобальный спад спроса, производства и потребления не могли не отразиться на экономике Казахстана, который постепенно становится частью глобальной экономики. В Казахстане в 2008 г. экономический рост составил 3,2% (против среднегодовых темпов роста в 10% последние 6-7 лет). В первом квартале 2009 г., несмотря на планируемое увеличение по итогам года, ВВП также снизился на 2%, и только в третьем квартале появилась тенденция к стабилизации ситуации [1].

Правительство РК, Национальный банк РК и Агентство РК по регулированию и надзору финансового рынка и финансовых организаций уже осенью 2008 года, когда мировой экономический кризис начал оказывать серьезное воздействие на казахстанскую экономику, выработали план совместных действий по стабилизации экономики и финансовой системы на 2009-2010 гг. Антикризисные меры первого этапа позволили не допустить разрастания кризиса, его перехода в формы, угрожающие основам функционирования экономики [1].

Сырьевая модель развития не отвечает не только национальным интересам Казахстана, она не соответствует и мировым тенденциям. Согласно данным Всемирного банка, национальное богатство развитых стран только на 5% составляют природные ресурсы, на 18% – физический (произведенный) капитал и на 77% – знания и умения ими распорядиться. Следовательно, для того чтобы уверенно войти в конкурентную среду, Казахстан должен максимально модернизировать, прежде всего, свою интеллектуальную и научную базу. Богатство Казахстана должно прирастать не только недрами, но и богатством знаний его народа [2].

Главная задача современной модернизации национальной экономики – это смена сложившейся модели экономического роста. Вместо «нефтяного» роста Казахстан должен перейти к инновационному. При реализации такой модели развития будут поддержаны важнейшие инновационные процессы, включая повышение энергоэффективности экономики. Для повышения эффективности экономики должны быть реализованы инфраструктурные проекты, при этом нужно существенно повысить эффективность расходования как бюджетных, так и частных инвестиционных средств [3, 4, 5].

Рекомендуемая для Казахстана модель экономического роста исходит из того, что с переходом к обществу, основанному на знаниях, становлением постиндустриальной научной парадигмы появляется возможность использовать совокупность благоприятных факторов, быстрее преодолеть противоречия и опасности кризисного периода и обеспечить оптимальную траекторию макроэкономической динамики с учетом объективно существующих ограничений (прежде всего природно-экологических и демографических) [6].

Темпы прироста ВВП при инновационном сценарии в Казахстане могут оказаться в 1,5-2 раза выше предусмотренных, а в европейских и североамериканских странах, напротив, могут оказаться немного меньше с учетом внутреннего и внешнего долга, большой доли виртуальной экономики. Другими словами, при условии следования инновационной модели развития появляется возможность существенно сократить разрыв в социально-экономическом развитии нашей республики и стран – мировых лидеров.

В целях превентивности и снижения отрицательного эффекта от надвигающегося кризиса по поручению главы государства приняты антикризисные меры, направлены значительные средства по пяти направлениям антикризисной программы и «Дорожной карте». В рамках этих мер большой акцент и средства были направлены и на дальнейшее развитие автодорожной отрасли. Только в рамках реализации «Дорожной карты» на строительство, реконструкцию и ре-

монт автомобильных дорог местного значения, городов и населенных пунктов было выделено 52 млрд тенге, что на 20% выше финансирования местной сети автодорог за период с 2001 по 2006 гг. вместе взятых. За счет выделенных средств было отремонтировано 2874 км автодорог и создано более 55 тысяч рабочих мест. За истекший год по местной сети охвачено ремонтными работами 4,9 тысячи км, что составляет 7% от общей сети автодорог. В истории автодорожной отрасли Казахстана таких объемов и темпов ремонта автодорог, особенно в сельской местности, ранее не было. Объем транзита грузов составил 15,2 млн т, доход от транзитных грузоперевозок вырос на 14% и составил 96,6 млрд тенге, что показательно, учитывая состояние экономики в приграничных странах [5].

Знаковым для автодорожной отрасли 2009 г. стал и по количеству начатых к реализации масштабных проектов. Это начало строительства международного автомобильного коридора «Западная Европа – Западный Китай», казахстанская часть данного коридора проходит по территории 5 областей. В проекте бюджета на 2010–2012 годы на реализацию проекта предусмотрено 480,9 млрд тг. В 2009 году в бюджете на реализацию проекта выделено 31,3 млрд тг и выполнены работы по реконструкции участка Карабутақ – Иргиз – граница Кызылординской области, выкупу земель, попадающих под полосы отвода проектных дорог в Кызылординской, Южно-Казахстанской и Жамбылской областях. Данный проект позволит сократить транспортировку грузов из Китая в Европу с 40 дней до 10, а также развить смежные отрасли экономики, так как планируется, что при строительстве транзитного коридора 90% сырья и материалов будут отечественного производства. Благодаря реализации этого проекта и развития смежных отраслей валовой региональный продукт (ВРП) пяти областей увеличится согласно ТЭО на 33 млрд тенге в год.

Мультипликативный эффект на всю экономику от реализации данного проекта чувствуется уже сегодня. В 2009 году были запущены заводы по производству барьерных ограждений, выпуску опор освещения, производству лакокрасочных изделий и отечественных геосинтетических материалов. Завершается строительство битумных заводов в городах Кызылорда и Актобе с проектной мощностью 20 тысяч тонн в год. В 2011 году планируется запуск битумного завода в г. Актау проектной мощностью 420 тысяч тонн в год. Благодаря этому автодорожные проекты будут полностью обеспечены казахстанским битумом. Таким образом, реализация данного проекта не только позволит Казахстану создать транзитный коридор между Европой и Азией, но и даст мощный импульс развитию его регионов [7].

Не менее важным стало открытие первого автобана Астана – Бурабай, построенного в короткий срок с применением новых материалов и технологий.

По новому участку «Шар – Усть-Каменогорск» в 2009 году перевезено 5 млн тонн грузов, а в 2010 году планируется выйти на проектную мощность в 7,5 млн тонн. Начато строительство двух новых железных дорог Жетыген – Коргас и Узень – государственная граница с Туркменистаном, старт которым также был дан главой государства.

Строительство линии Жетыген – Коргас позволит путем открытия второго пограничного перехода с КНР сократить расстояние от Китая до южных регионов Казахстана и стран Центральной Азии на 550 км. Это дает нам возможность значительно увеличить дополнительные объемы транзитных перевозок.

При реализации проекта Узень – госграница с Туркменистаном достигается сокращение расстояния транспортировки более чем на 600 км и обеспечивается выход на Персидский залив.

В Астане запущен локомотивосборочный завод и 7 декабря 2009 года выпущен первый казахстанский локомотив. Помимо улучшения транспортного обслуживания населения, реализация проектов позволит решить социальный вопрос, связанный с обеспечением местного населения рабочими местами. Всего в 2010 году на трех проектах будет задействовано свыше 58 тысяч человек. Кроме того, реализация данных проектов также благоприятно воздействует и на смежные отрасли экономики. В среднем ожидается, что при строительстве казахстанское содержание товаров, работ и услуг достигнет 85%.

Разработаны основные направления развития железнодорожного транспорта до 2020 года, которые нацелены на комплексное решение проблем отрасли как в части оздоровления тягового и подвижного парка, так и совершенствование тарифной политики и повышения сервиса.

В сфере гражданской авиации в прошлом году открыто 10 новых авиамаршрутов, приобретено 4 современных самолета. Парк воздушных судов составляет 27 единиц. В Актау и Актобе

введены новые пассажирские терминалы. Ведется реконструкция аэродрома города Кызылорды с завершением в текущем году. Запланировано начало реконструкции аэропорта города Кокшетау, реконструкция взлетно-посадочной полосы в аэропорту Актау. Разработан и внесен на рассмотрение парламента закон «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации». В рамках развития малой авиации прорабатываются вопросы по восстановлению местных аэродромов, обновлению судов малой авиации, созданию производства по сборке шестиместного легкого самолета Як-58.

В сфере водного транспорта ранее была начата реализация проекта расширения порта Актау в северном направлении. Введен в эксплуатацию мол, продолжаются работы по строительству волнолома. По проекту освоено 9,5 млрд тенге.

Отечественный торговый флот динамично занимает доминирующее положение на рынке морских перевозок на Каспийском море. Сегодня казахстанскими танкерами перевезено больше половины переваленного через порт Актау объема нефти. В сентябре 2009 года торговый флот пополнился одним танкером грузоподъемностью 13 тысяч тонн. В текущем году предполагается завершение строительства еще двух танкеров.

Значительные изменения в прошлом году претерпела и система транспортного контроля. Путем слияния 16 инспекций было создано 7 межрегиональных инспекций. Проведенная реформа повлияла на улучшение состояния аварийности на всех видах транспорта. Так, например, на автомобильном транспорте этот показатель снижен на 8%, водном – на 20% и железнодорожном – на 25%. С 15 июля 2009 года введены ограничения по ввозу и производству на территории страны автомобилей, не соответствующих экологическим стандартам Евро-2. Всего в стране существует 69 учебных центров, готовящих специалистов для отраслей транспортно-коммуникационного комплекса.

Правительство в настоящее время сокращает неприоритетные расходы и оптимизирует количество программных документов. Так, большинство программных документов, в том числе Стратегия индустриально-инновационного развития на 2003-2015 гг., программа «30 корпоративных лидеров Казахстана» планируется поставить на утрату, а наиболее интересные проекты и положения будут интегрированы в государственную программу по форсированному индустриально-инновационному развитию Казахстана на 2010-2014 гг.

В этих условиях роль транспортно-коммуникационного комплекса будет расти. Так, в соответствии с данной программой планируется реализовать 56 проектов общей стоимостью 2,4 трлн тенге. Из республиканского бюджета на развитие транспортно-коммуникационного комплекса только в 2010 году будет направлено более 266 млрд тенге. Кроме того, выделено около 30 млрд тенге в рамках реализации «Дорожной карты». В рамках развития транзитного потенциала будет проводиться работа по переориентации грузопотоков России и Китая через территорию Казахстана, дальнейшему развитию шести автотранспортных международных транзитных коридоров и приграничных транспортно-логистических центров, совершенствованию тарифной политики, ускорению и упрощению прохождения товаров и транспортных средств через таможенную границу.

С первых дней текущего года по всем крупным проектам развернута организаторская работа. С этой целью на автокоридоре «Западная Европа – Западный Китай», железнодорожных участках Жетыген – Коргас, Узень – госграница с Туркменистаном в шести областях созданы штабы с участием акиматов и всех заинтересованных органов для осуществления контроля и координации по выполнению плана на местах [8].

В автодорожной отрасли планируется:

- задействовать на строительных работах более 128 тыс. человек;
- на международном коридоре «Западная Европа – Западный Китай» освоить 104 млрд тенге с применением новых материалов и технологий;
- по «Дорожной карте» обеспечить ремонт и восстановление более 2 тыс. км местной сети автодорог и улиц населенных пунктов (681 км);
- завершить конкурсные процедуры и приступить к работам на трех концессионных проектах (Алматы – Хоргос, Алматы – Капшагай, Астана – Караганда).

В железнодорожной отрасли особое внимание будет уделено следующим направлениям:

- проведение реконструкции, капитального ремонта и модернизации 1081 км железнодорожных путей;

- приобретение грузового подвижного состава (1 400 ед.);
- введение в эксплуатацию заводов по производству электровозов в г. Атбасаре, грузовых вагонов в г. Экибастузе и пассажирских вагонов в г. Алматы;
- внесение изменений и дополнений в действующие правила субсидирования пассажирских перевозок.

В отрасли гражданской авиации:

- завершение реконструкции аэродрома г. Кызылорды;
- начало реконструкции аэропорта г. Кокшетау;
- дальнейшее обновление авиапарка;
- дальнейшая работа по выведению из «черного списка» Евросоюза казахстанских авиакомпаний.

На водном транспорте:

- принятие мер по дальнейшей реализации инфраструктурных проектов;
- доведение доли отечественной судоходной компании при перевозке казахстанских грузов до 65%;
- реализация проекта создания системы подготовки морских специалистов.

Автомобильный транспорт:

- совершенствование нормативно-правовой базы;
- внедрение системы цифровых тахографов на территории РК по международным автоперевозкам.

В рамках развития транзитного потенциала будет проводиться работа по:

- достижению договоренностей с Россией и Китаем о переориентации грузопотоков через территорию Казахстана;
- дальнейшему развитию 6 автотранспортных международных транзитных коридоров, строительство новых железнодорожных линий в направлении Запад-Восток;
- развитию транспортно-логистических центров (Актау, Достык, Хоргос и т.д.);
- совершенствованию тарифной политики (применение гибких тарифов) и снижению административных барьеров для бизнеса, ускорению и упрощению прохождения товаров и транспортных средств через таможенную границу.

Выполнение вышеизложенных задач будет способствовать дальнейшему развитию отрасли и позволит в посткризисный период обеспечить потребность экономики и населения в надежных и безопасных транспортных услугах.

Основой для принятия всех важнейших решений по развитию и техническому обустройству транспортных систем является прогноз ожидаемых перевозок, которые в грузовом сообщении складываются:

- из внутренних межрайонных и местных перевозок;
- из экспортно-импортных перевозок;
- из международных транзитных перевозок.

Прогнозирование каждого из указанных видов перевозок имеет свои особенности, но обязательно учитывает положения рыночной теории спроса и предложения товаров и услуг. Перспективные объемы международных перевозок грузов определяются с использованием разнообразных методов прогнозирования, включая комплексный эвристический подход. В условиях крупных структурных сдвигов в экономике должны применяться как нормативные (использующие конкретное задание целевой зоны прогноза), так и дискриптивные (основанные на самоорганизации потоков) методы прогнозирования.

Воспользовавшись методом трендового моделирования, построим модель развития транспортной отрасли республики в целом до 2020 года с использованием компьютерной программы Excel (таблица 1) [9, 10, 11, 12].

Таблица 1. Модели перспективного развития работы транспортной системы до 2020 года в экономике Казахстана

Показатель	Модель развития транспортной системы	
	уравнение	величина достоверности аппроксимации

Грузооборот всеми видами транспорта, млрд ткм	$y = 190,67x^{0,263}$ (степенное)	$R^2 = 0,9075$
Пассажирооборот транспортной системы, млрд пкм	$y = 70,154x^{0,2588}$ (степенное)	$R^2 = 0,961$
Среднемесячная заработная плата в транспортной отрасли, тыс. тг	$y = 15,496x^{0,6896}$ (степенное)	$R^2 = 0,9395$
Численность занятого в экономике населения, млн чел.	$y = 6,4824x^{0,0815}$ (степенное)	$R^2 = 0,8954$
ВВП, млрд тенге	$y = -15,867x^3 + 418,72x^2 - 1221,1x + 3765,1$ (полиномиальное)	$R^2 = 0,9927$

Примечание: составлено автором.

Из данных таблицы 1 видно, что по всем случаям моделирования величина достоверности аппроксимации ( $R^2$ ) достаточно высока. Используя компьютерную программу Advanced Grapher 2.01, произведем прогнозные расчеты по полученным степенным и полиномиальным моделям развития транспортной системы РК (таблица 2).

Прогнозирование основано на признании факта существования определенной зависимости (функции или константы) происходящих изменений показателей финансово-хозяйственной деятельности транспортной отрасли от одного отчетного периода к другому. Поскольку любая экономическая, а значит, и финансовая система обладает инерционностью развития, данную предпосылку следует считать вполне реалистичной. Прогнозирование на основе временных трендов осуществляется нами для решения задач стратегического планирования на среднесрочную и долгосрочную перспективу. Причем следует учитывать, что с увеличением лага прогнозирования возрастает и риск прогноза. Снизить его позволяет использование многовариантных имитационных расчетов с помощью ЭВМ [13, 14]. Следует отметить, что методы статистического прогнозирования «осмысливают» лишь формализованную часть информации, тогда как большая ее часть является слабо формализуемой, но очень важной для прогнозирования будущего состояния объекта, поэтому на практике эти методы следует рассматривать в сочетании с неформальными методами прогнозирования.

Таблица 2. Основные экономические параметры реализации стратегических целей транспортного комплекса Казахстана

Показатель	Годы										
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Грузооборот всеми видами транспорта, млрд ткм	349	358	367	374	382	389	395	402	408	414	419
Пассажирооборот транспортной системы, млрд пкм	127,3	130,5	133,5	136,3	138,9	141,4	143,8	146,0	148,2	150,3	152,3
Среднемесячная заработная плата в транспортной отрасли, тыс. тенге	75,8	80,9	85,9	90,9	95,6	100,3	104,9	109,3	113,7	118	122,3
Численность занятого в экономике населения, млн чел.	7,82	7,88	7,94	7,99	8,04	8,08	8,13	8,17	8,2	8,24	8,28
ВВП, млрд тг.	17559	19879	21989	23794	25199	26109	26428	26061	24914	22890	19895

Примечание: рассчитано автором.

Из таблицы 2 видно, что к 2020 году грузооборот всеми видами транспорта составит 419 млрд ткм, что выше уровня 2009 года на 24,3%, а пассажирооборот – на 16,4%. Уровень среднемесячной заработной платы в транспортной отрасли возрастет до 122,3 тыс. тенге, что на 46% выше уровня 2009 года.

Для перехода на новую траекторию развития требуется активное вмешательство государства. Прежде всего, оно может с помощью административных и экономических стимулов побуждать предприятия разных отраслей обновлять производственную базу [15].

Как отметил глава государства, «главное сейчас – пройти без сильных потерь сложнейший этап в нашей жизни. Для этого все должны очень прагматично поработать и каждый тенге расходов направлять туда, куда нужно. Всем необходимо войти в жесткий режим экономии» [16].

В этой связи на первый план выходит обеспечение условий для эффективного использования государственных финансовых ресурсов, а также совершенствование механизма государственно-частного партнерства.

Форсирование индустриально-инновационного развития предполагает осуществление изменения действующего регулирования многих экономических процессов, соответствующих институтам и инструментам экономического развития. Они должны осуществляться как на республиканском уровне, так и на региональном, и создавать благоприятные условия для экономического развития и инвестиций. Пора усилить роль государственного планирования, включая нормирование и распределение доходов, а также мониторинг деятельности национальных холдингов и институтов развития. Особенно эти изменения становятся актуальными в условиях продолжающегося мирового кризиса, предъявляющего новые требования к подходам, качеству и эффективности государственного управления экономикой.

Необходимым условием для их реализации является развитие технического образования. По поручению главы государства в ближайшие годы объем финансовых средств, направляемых на науку, планируется увеличить в разы. Это откроет широкие возможности для развития конкурентоспособных производств и сверхсовременных технологий. Но это потребует ресурсного обеспечения вновь открываемых производств.

Парадигмой современного развития Казахстана является необходимость государственного регулирования национальной экономики, усиления роли государства в решении вопросов, еще вчера казавшихся делом бизнеса и регулировавшихся законами рыночной экономики.

Правительство по поручению главы государства консолидировало активы в реальном секторе экономики в национальных холдингах. Многократно возрастает роль государственного сектора в преодолении последствий кризиса, обеспечении дальнейшей модернизации экономики и реализации стратегии занятости для будущего системного посткризисного развития страны. Многое теперь будет зависеть не от количества денег, выделяемых на антикризисную программу, а от слаженной и системной работы всех органов государственной власти в центре и на местах, субъектов иного сектора и бизнеса [17].

Одним из путей выхода из кризиса 30-х годов в США стало строительство автомобильных магистралей по всей стране, в настоящее время Китай считает стратегически важным строительство дорог по всем провинциям как важнейший фактор роста внутреннего спроса в условиях снижения экспорта своей продукции [18].

В этой связи направление значительных государственных финансов на развитие транспортно-коммуникационного комплекса страны и привлечение инвестиций на строительство международных транспортных коридоров, в том числе через государственно-частное партнерство, является стратегически правильным решением, способствующим диверсификации национальной экономики.

#### **Список использованных источников:**

1. План совместных действий правительства Республики Казахстан, Национального банка Республики Казахстан и Агентства Республики Казахстан по регулированию и надзору финансового рынка и финансовых организаций по стабилизации экономики и финансовой системы на 2009-2010 годы. Постановление правительства РК от 13.01.2009 г, №6.
2. Нурланова Н.К. Инновационная стратегия посткризисного развития и предпосылки ее реализации в Казахстане // Материалы 1-го международного научного конгресса «Казахстан в глобальном мире: социально-экономические и культурные аспекты». – Алматы, 2009. – С. 6-15.
3. Стратегия индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2003-2015 годы. Указ президента РК от 17.05.03 №1096.
4. Карта индустриализации Казахстана на 2010-2014 годы. Постановление правительства РК от 14.04.2010 г, №303.
5. Программа «Дорожная карта бизнеса 2020». Постановление правительства РК от 13.04.2010 г, №301.
6. Стратегический план развития Республики Казахстан до 2020 года. Указ президента РК от 1.02.2010 г, №922.

7. Омаров К.Т. Проблемы индустриально-инновационного развития Казахстана и роль транспортно-коммуникационного комплекса в их решении // Вестник КазЭУ. – 2009. – №6. – С. 540-543.
8. Алтысбаев К.К. Совершенствование системы диагностики экономической безопасности предприятия железнодорожного транспорта // Материалы международной научной конференции «Социально-экономические и политические аспекты преодоления кризисных явлений в Республике Казахстан». – Алматы, 2009. – Ч.1. – С. 18-22.
9. Интернет: официальный сайт Агентства по статистике РК ([www.stat.kz](http://www.stat.kz))
10. Интернет: Официальный сайт Министерства транспорта и коммуникаций РК ([www.mtk.gov.kz](http://www.mtk.gov.kz))
11. Интернет: официальный сайт Правительства РК ([www.government.kz](http://www.government.kz))
12. Интернет: официальный сайт АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»» ([www.railways.kz](http://www.railways.kz))
13. Левит Б.Ю. Диаграммы Excel в экономических моделях. – М., 2004. – 400 с.
14. Кобелев Н.Б. Практика применения экономико-математических методов и моделей. – М., 2000. – 246 с.
15. Наука и инновации в рыночной экономике: мировой опыт и Казахстан. – Алматы: ИЭ МОН РК, 2005. – 256 с.
16. Назарбаев Н. Послание народу Казахстана «Новое десятилетие – еовый экономический подъем – новые возможности Казахстана» от 29 января 2010 года.
17. Стратегический план Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2010-2014 годы. Постановление правительства Республики Казахстан от 2 февраля 2010 года №60.
18. Антикризисные меры правительства. Информационно-аналитический вестник. // Казахстанская правда. – 2009, август – 21. – С. 7.

#### Түйін

Бұл мақалада ҚР Ұкіметімен көлік саласында қазіргі уақытта қолданылып жатқан дағдарыстан шығу іс шараларының талдауы келтірілген. Автор көлік саласының соңғы он жылдағы жасалған жұмысын қарастырып, трендік моделдеу әдісін қолданып, Қазақстанның көлік кешенінің даму көрсеткіштерін болжамдап келтіріп отыр.

#### Summary

In given article the analysis of anti-recessionary measures undertaken now Government RK in transport branch is resulted. The author considers work of transport for last ten years, applying modelling, results the forecast parameters of development of a transport complex of Kazakhstan.

#### А. Е. Доцанов,

ст. преподаватель кафедры «Экономические дисциплины» Академии экономики и права, г. Алматы

## СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДОВ УПРАВЛЕНИЯ В МЕНЕДЖМЕНТЕ

Специалисты отмечают, что сейчас в стране наступает тот период, когда завершился передел собственности и на первый план выходит не приобретение активов, а их упорядочение, выстраивание бизнеса и управление им. На данный момент более актуален вопрос: как сделать менеджмент эффективным? Именно квалифицированный управленец становится ключевой фигурой в конкурентной борьбе. Какие же методы управления используют казахстанские руководители, чтобы сплотить коллектив и приумножить свой бизнес?

Вот несколько примеров из современного образа казахстанских менеджеров. В кабинете директора одного из алматинских предприятий висит доска с матерными пошлыми высказываниями из Интернета о взаимоотношениях руководителя и подчиненного. «Эта доска, видимо, служит призывом к производительности рабочих из цеха и стимулятором к личностному росту менеджеров», – грустно шутят работники предприятия. Менеджер крупной казахстанской компании говорит, что уходит в этом году в отпуск в седьмой раз, потому что это вполне допустимо их уставом при том темпе и масштабе работы, которую приходится выполнять. А один знакомый вспоминает, что в качестве поощрения за хорошую работу на фирме, где он работал некоторое время, начальник водил сотрудников в сауну.

Как видите образ казахстанского управленца довольно размыт – настолько разными по образованию, возрасту, способностям и духу могут быть руководители местных компаний. Да и