

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

Л.Н.ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ
L.N. GUMILYOV EURASIAN NATIONAL UNIVERSITY



G•GLOBAL

Х Астана экономикалық форумы аясындағы
**«ӘЛЕУЕТТІ МҮМКІНДІКТЕР НЕГІЗІНДЕ ҚАЗАҚСТАННЫҢ ҰЛТТЫҚ
ЭКОНОМИКАСЫНЫҢ БӘСЕКЕГЕ ҚАБІЛЕТТІЛІГІН АРТТЫРУ ЖӘНЕ
ӘРТАРАПТАНДЫРУЫН ЖЕДЕЛДЕТУ»**

жас ғалымдардың халықаралық ғылыми конференциясының

ЕҢБЕКТЕР ЖИНАҒЫ

I БӨЛІМ

15 маусым 2017ж.

СБОРНИК ТРУДОВ

международной научной конференции молодых ученых

**«УСКОРЕНИЕ ДИВЕРСИФИКАЦИИ И ПОВЫШЕНИЕ
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ
КАЗАХСТАНА НА ОСНОВЕ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ»**

под эгидой X Астанинского экономического форума

ЧАСТЬ I

15 июня 2017г.

PROCEEDINGS

of the international scientific conference of young scholars

**«ACCELERATING DIVERSIFICATION AND IMPROVING THE
COMPETITIVENESS OF KAZAKHSTAN'S NATIONAL ECONOMY BASED
ON POTENTIAL OPPORTUNITIES»**

in the framework of the X Astana Economic Forum

PART I

15 June 2017

Астана, Қазақстан
Astana, Kazakhstan

УДК 330.(063)
ББК 65.01
Ә53

Редакционная коллегия:

Декан Экономического факультета д.э.н., профессор Макъш С.Б.,
Заместитель декана по научной работе, к.э.н., и.о. доцента Бакирбекова А.М.
Заведующий кафедрой «Экономика» к.э.н., и.о. профессора Рахметулина Ж.Б.
Заведующий кафедрой «Финансы» д.э.н., и.о. профессора Садвокасова К.Ж.
Заведующий кафедрой «Учет, аудит и анализ» к.э.н, доцент Алибекова Б.А.
Заведующий кафедрой «Менеджмент» д.э.н., профессор Толысбаев Б.С.
Заведующий кафедрой «Экономическая теория и антимонопольное регулирование» к.э.н., доцент Бабланов Т.К.
Заведующий кафедрой «Туризм» к.э.н., доцент Дуйсембаев А.А., к.э.н., и.о. доцента Мусина К.П.

Ә53 Әлеуетті мүмкіндіктер негізінде Қазақстанның ұлттық экономикасының бәсекеге қабілеттілігін арттыру және әртараптандыруын жеделдету: Жас ғалымдардың халық. ғыл. конф. еңбектер жинағы. – Астана: Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, 2017.

Ускорение диверсификации и повышение конкурентоспособности национальной экономики Казахстана на основе потенциальных возможностей: Сб. материалов межд. науч. конф. молодых ученых. – Астана: Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, 2017.

Proceedings of the international scientific conference of young scholars «Accelerating diversification and improving the competitiveness of Kazakhstan's national economy based on potential opportunities » Astana, L.N.Gumilyov Eurasian National University, 2017.

ISBN 978-996-31-870-2
ISBN 978-9965-31-869-6

Халықаралық ғылыми конференциясының еңбек жинағында әлеуетті мүмкіндіктер негізінде Қазақстанның ұлттық экономикасының бәсекеге қабілеттілігін жоғарылату және әртараптандыру жеделдетудің және ел экономикасының бәсекеге қабілеттілігін жоғарылату мәселелері қарастырылған.

В сборнике материалов международной научной конференции рассмотрены актуальные вопросы диверсификации национальной экономики Казахстана на основе потенциальных возможностей.

The collection of materials in the international scientific conference considers important issues of Kazakhstan's national economy diversification based on potential opportunities and development of recommendations for improving the competitiveness of the country's economy.

ISBN 978-996-31-870-2
ISBN 978-9965-31-869-6

УДК 330.(063)

Тем самым, формирование имиджа города на основе спортивных достижений столичных команд и проведение спортивных мероприятий международного уровня поспособствует повышению конкурентоспособности и созданию новых рабочих мест путем «развития кластера туризма на основе новых привлекательных проектов и возрастающих инвестиций в инфраструктуру туристического бизнеса» [8], а именно спортивного туризма.

На основе достижений спортивных команд, а также отдельных личностей (таких как Г.Головкин), которые стали народными любимцами мы можем сформировать в умах потенциальных туристов имидж города как «... воплощение мощи, динамичного развития и стабильности нашей республики. Астана стала ярким, сильным, процветающим, объединяющим всех казахстанцев и устремленным вперед городом. Наша столица является сердцем нашей Родины, символом веры народа в свои силы и великое предназначение. Сегодня в Астане, как и во всем Казахстане, проживают представители более ста национальностей. Дружба народов, взаимопонимание и солидарность – вот основа, на которой строятся Астана и новый Казахстан» [10].

Литература:

1. Электронный ресурс. «По данным ООН, увеличивается городское население: сегодня более половины населения мира проживает в городах, а к 2050 году число горожан увеличится на 2,5 млрд. человек». /10.07.2014/ <http://www.unic.ru/press/po-dannym-oon-uvelichivaetsya-gorodskoe-narodonaselenie-segodnya-bolee-poloviny-naseleniya-mir>
2. Электронный ресурс. «Казахстан глазами иностранных респондентов» К. А. ЖАКЕНОВА <https://articlekz.com/article/13752>)
3. Электронный ресурс. «GGG – посол экспо-2017»/ <http://www.kazpravda.kz/articles/view/ggg--posol-ekspo-2017/>
4. «Брендинг территорий. лучшие мировые практики»/ Кейт Динни. изд. Манн, Иванов и Фербер/ 2013 г.
5. «Мобильности» / Джон Урри изд. Праксис/ 2012 г.
6. Электронный ресурс. «Для привлечения туристов на EXPO в Астану китайские туркомпании используют фото Димаша» <http://www.kazpravda.kz/news/kultura/dlya-privlecheniya-turistov-na-expo-v-astanu-kitaiskie-turkompanii-ispolzuut-foto-dimasha/>).
7. Электронный ресурс. «Головкин поднял имидж Казахстана на международном уровне» <http://www.sports.kz/news/nursultan-nazarbaev-golovkin-podnyal-imidj-kazahstana-na-mejdunarodnom-urovne>
8. Концепция вхождения столицы в рейтинг 10-ти лучших городов мира до 2050 г. <https://egov.kz/cms/ru/law/list/p1400001394>
9. Электронный ресурс. Владимир Смирнов: «мы собрали лучшие спортивные команды страны» <http://astana.gov.kz/ru/modules/material/7953>
10. Астана – столица Республики Казахстан http://www.akorda.kz/ru/republic_of_kazakhstan/astana
11. Электронный ресурс. «Обманщик Эдинбург. бренд, которого нет» <http://citybranding.ru/obmanshhik-edinburg-brend-kotorogo-net/>

ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ГОРОДА АСТАНЫ И ВОЗМОЖНЫЕ ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Секенулы А., Нурсултан Д.Т.

Евразийский национальный университет им. Л.Н.Гумилева, г.Астана, Республика Казахстан
Карагандинский государственный университет им.Е.А. Букетова, г.Караганда
E-mail: adai_seken@mail.ru, 0303_duks@mail.ru

Прогресс человеческого общества неотделим от истории развития транспорта. С развитием государства, расширением границ городов, активизацией миграционных

процессов среди населения, ростом торговли темпы развития транспорта постоянно растут. Кроме того, в последнее время, наблюдается увеличение транспортной подвижности жителей страны, а также средней дальности их поездок. В соответствии с этим вопросы дальнейшего развития, совершенствования и улучшения качества обслуживания пассажирских перевозок, на сегодняшний день, достаточно сильно актуализировались.

В настоящее время крупные города мира столкнулись с проблемой резкого увеличения транспортных средств. В большинстве случаев развитие улично-дорожной сети затруднено из-за архитектурной специфики городов. Улично-дорожная сеть города создается десятилетиями, и для ее изменения необходимо время и значительные инвестиции. Кроме того, структура и протяженность улично-дорожной сети городов создаются на основе генеральных планов развития, ориентированных на определенный уровень автомобилизации. Сегодня, основными недостатками улично-дорожной сети многих городов являются малая удельная плотность магистральных улиц и неразвитость сети местных улиц; низкая пропускная способность улиц и пересечений; совмещенное движение общественного пассажирского транспорта, легкового и грузового движения; применение для регулирования движения устаревших методов и технических средств, ориентированных на движение транспортных потоков малой плотности; отсутствие системы обеспечения парковок в городе; отсутствие специализированных дорог и маршрутов в улично-дорожной сети для движения грузовых автомобилей; административные барьеры в транспортном обеспечении совместной работы улично-дорожной сети города, пригородной и рекреационной зон города, низкая степень автоматизации пропускной способности перекрестных участков. Перегрузка основных магистралей отрицательно сказывается на эффективной работе общественного транспорта. В тоже время привлекательность общественного транспорта зависит от таких факторов как удобство, предсказуемость и быстрота.

В связи с ростом урбанизации с типичными проблемами столкнулась и нынешняя столица Казахстана г. Астана. Процесс урбанизации города Астаны характеризуется быстрым темпом развития и ростом населения с момента придания городу статуса столицы. В настоящее время Астана является одним из густонаселенных регионов страны. Численность населения города на 1 мая 2016 года составила 872619 человек. За период с 2003 по 2016 годы территория города увеличилась в 2,5 раза, население выросло почти в 2,1 раз.

Город пересекают трансевроазиатские магистрали, такие как Центральный и Северный ТАЖМ (Трансазиатская железнодорожная магистраль), и недалеко от города проходит ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия), которые характеризуются преимущественно простым выходом на территорию многих зарубежных стран .

В 2017 году в г. Астана пройдет Международная выставка «ЭКСПО-2017», периодически проходят международные съезды и форумы, что является глобальным признанием успехов Казахстана и г. Астана.

Сочетание этих качеств делают Астану в перспективе городом-лидером, концентрирующего в себе экономическую активность в прилегающих областях и выступающего в роли локомотива для остальных территорий страны.

Состояние транспортной инфраструктуры города, определяющих интенсивность экономических связей между частями и элементами пространства, характеризуется как проблемное. Одной из основных причин является старая градостроительная и архитектурная планировка города, оставшаяся со времен Целинограда, не рассчитанная на современный рост урбанизации.

Современные улицы города Астаны не обладают необходимой пропускной способностью. В первую очередь, это центральные улицы, соединяющие разные районы города, общественно значимые, административные, торгово-развлекательные центры. Особенно, загруженность автодорог наблюдается в утреннее, обеденное и вечернее время будничных дней. В связи с этим одной из задач стоит разгрузка городских улиц. На пересечении улиц с большими транспортными потоками необходимо предусмотреть

строительство 2-х или 3-х транспортных мостов на расстоянии 1000 метров. Необходимо уделить внимание планированию сети автомобильных дорог преимущественно грузового движения и регулированию времени въезда и выезда грузовых машин, например с 9 вечера до 8 утра.

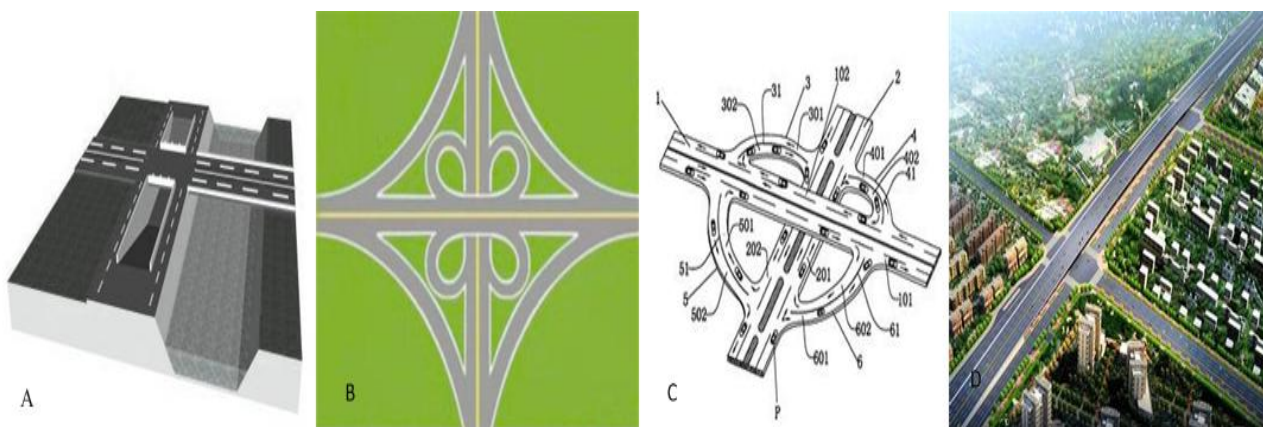


Рисунок 1 – Макеты транспортных мостов

В настоящее время существует проблема «конфликт транспорта и пешехода». Статистика показывает, что большая часть всех аварий на дорогах происходит с участием пешеходов, причиной которых в большинстве случаев является пересечение пешеходных и транспортных путей на крупных перекрестках. Из-за нерационального использования времени светофора на перекрестках образуются скопления машин и пешеходов, то есть «пробковые ситуации». Во избежание ситуаций следует пересмотреть светофорное время, чтобы пешеходы и водители транспортных средств могли ориентироваться по установленному времени или создание сети «умных светофоров». На пересечении широкополосных улиц необходимо разделить транспортные и пешеходные дороги путем строительства надземных пешеходных мостов на высоте 4,5-5м., подземных пешеходных переходов и ввести ограничение скоростей автомобилей свыше 20-40 км/ч. (Рис. 2).

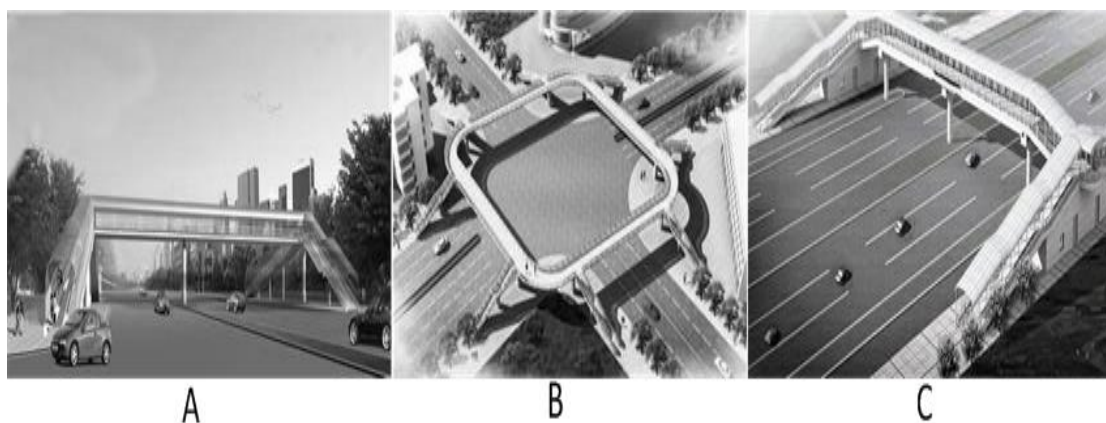


Рисунок 2 – Макеты пешеходных мостов

В данной ситуации мы предлагаем обратиться к опыту других стран. Так, в крупных мировых мегаполисах имеет место тенденция постепенного ограничения использования «пешеходных переходов». Для г. Астаны ограничение сферы применения пешеходных переходов, при одновременном развитии сети подземных и надземных переходов, где исключалась бы какая-либо связь пешехода с транспортным средством. Это является основным, если не единственным вариантом существенного снижения количества ДТП с участием пешеходов. Данное мероприятие потребует законодательного закрепления запрета

на «пешеходное движение» на оживлённых городских автомобильных трассах, с требованием установки заградительных сооружений на оживлённых городских трассах с интенсивным движением.

Следует на законодательном уровне внести полный запрет остановки по требованию для такси и транспортов общего пользования, поскольку в условиях почти повсеместного занятия транспортной полосы остановки создают не только аварийную ситуацию, но и заторы.

Для предотвращения потери общественного времени на преодоление расстояний необходимо развитие общественного транспорта, а именно создание скоростных автобусов **BRT**. Автобусные линии нужно строить, учитывая пассажиропотоки от центра города по направлению к окраинам.

BRT - это транспортная система курсирующих скоростных автобусов. Пассажирские автобусы будут передвигаться по специальным выделенным полосам.

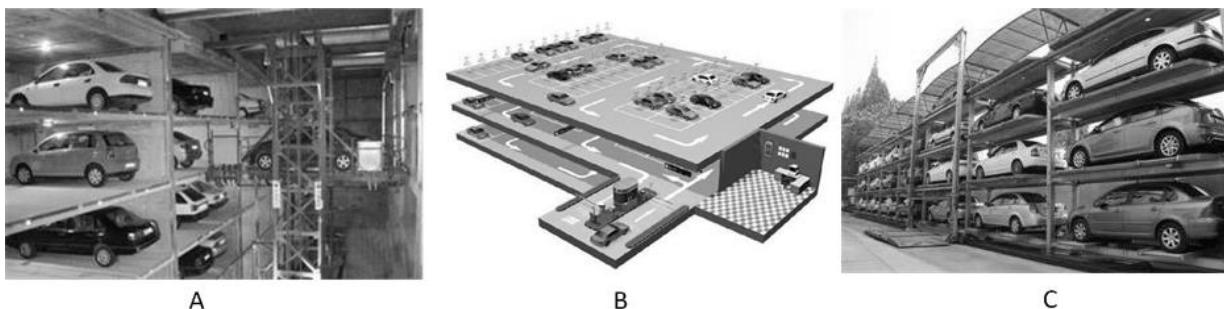
Новая система включает в себя отдельно выделенную трассу с бетонным покрытием, станции закрытого типа, оснащенные комплексом жизнеобеспечения, системами безопасности доступа, электронной системой оплаты, эскалаторами и лифтами. Выделенные полосы движения автобусов BRT, отделенные от проезжей части, будут оборудованы закрытыми пассажирскими станциями с платформами на одном уровне и подземными переходами. Покупка и контроль проездных билетов будут осуществляться по принципу метро, что также существенно сократит время движения по маршруту и за счет посадки и высадки пассажиров (Рис.3). Данный вариант можно применить на улице Кабанбай батыра по направлению к аэропорту.



Рисунок 3 – Макет **BRT**

В результате увеличения интенсивности использования индивидуального транспорта наблюдается перегрузка основных магистралей города, и как следствие, рост транспортных пробок на смежных и параллельных улицах, особенно в правосторонней части города, и общественных центрах. Также это влечет за собой проблему нехватки парковочных мест рядом с общественными центрами, жилыми домами, нехватку мест для строительства гаражей. Современные дворы массово заставлены автомобилями, что мешает свободному проходу людей и проезду других транспортных средств. Если в 2010 году на тысячу жителей Астаны приходилось 172 автомобилей на 1000 жителей, то в настоящее время около 300 автомобилей.

Данную проблему можно решить путем создания 3-4-этажных платформ для парковки машин. Строительство данных платформ весьма благоприятно для экономии земного пространства и размещения n-го числа транспортных средств (Рис. 4).



А В С
Рисунок 4 – Многоуровневые платформы для парковки автомобилей

Проблему недостаточности парковочных мест следует рассматривать при строительстве жилых комплексов, гостиниц, учитывая соответствие площади парковочного пространства количеству квартир в новостроящемся доме. Ко всем супермаркетам необходимо предъявить строительство необходимой площадки для парковки.

Следует привести в порядок автобусные линии маршрутов. В настоящее время автобусные маршруты являются «экскурсионными». Поэтому, считаем целесообразным ввести «Экспресс-автобусы» с прямолинейным направлением.

В последние годы не менее актуальное значение приобретает и проблема совершенствования передвижений населения в направлении город-пригород, т.к. часть населения застраивает пригород и, как следствие, регулярно использует для поездок за город личные автомобили. Это приводит к перегрузке въездов в город, к заторам, к росту аварийности и к необходимости расширения проезжих частей основных автодорог - въездов, строительства обходных дорог для перераспределения движения на подходах к границе города. Одним из решений вопросов проблемы транспортной система города является рекомендация создания кольцевой схемы улично-дорожной сети, таким образом, чтобы объединить в единую систему все транспортные пересечения, что решило бы и проблему отсутствия сквозных и транзитных дорог через город (Рис. 5).

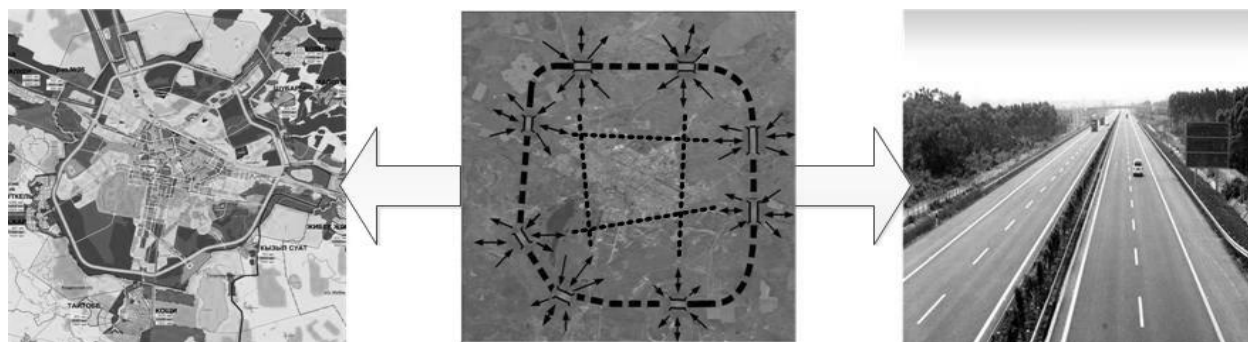


Рисунок 5 – Объездная широкополосная дорога

Все вышеперечисленные проблемы, требуют незамедлительных решений в будущем, так как с развитием и ростом урбанизации Астаны они могут привести к неблагоприятным последствиям, как в экономическом, так и социальном отношениях.

В заключение можно отметить, что предложенные мероприятия в области решения заявленной проблемы, носит рекомендательный характер, поэтому требуется обсуждение проблемы с представителями местных исполнительных органов и иными заинтересованными лицами. Принятие необходимых мероприятий будет возможным только после обсуждения проблемы с участием всех заинтересованных лиц. Решение проблем развития транспортной инфраструктуры г. Астаны - одна из приоритетных задач, определяющих возможность активизации экономических, культурных связей столицы и улучшение качества жизни населения.

Литература:

1. Лобанов Е.М. Транспортная планировка городов: Учебник для студентов вузов. М.: Транспорт, 1990. - 240 с.
2. Ваксман С.А. Транспортные системы городов: наука и практика первого десятилетия XXI века//Социально-экономические проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния: Материалы X Международной НПК. - Екатеринбург, 2004. - С. 12-18.
3. О Государственной программе социально-экономического развития города Астаны на 2006-2010 годы. Указ Президента Республики Казахстан от 4 мая 2006 года N 111
4. Стратегический план устойчивого развития города Астаны на 2030.
5. Программа развития г.Астаны на 2011-2015 гг.

ЭКОНОМИКО-СОЦИАЛЬНЫЕ ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАЗВИТИЯ ИНДУСТРИИ ГОСТЕПРИИМСТВА В СТРАНЕ В ПРЕДВЕРИИ ПРОВЕДЕНИЯ ЭКСПО-2017

Смагулов Б.К.

Омский государственный технический университет, г. Омск, Российская Федерация

Муканов А.Х.

Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, г. Астана, Республика Казахстан
E-mail: Aidar81hamzauli@mail.ru

В литературе отечественных и зарубежных авторов выделяют разные факторы развития гостиничной индустрии. На сегодняшний день разработаны ряд методик систематизации данных факторов [1].

Нами представлены 2 основные группы факторов: факторы внешней среды и факторы внутренней среды, определяющие не только возможности развития гостиничной индустрии, но и масштабы ее деятельности. Факторы внешней среды, определяющие потребности населения, формирующие спрос на гостиничные услуги, а также ресурсы развития гостиничной индустрии.

К таким факторам относятся политико-правовые факторы развития говорят о заинтересованности государства в развитии данной отрасли, об этом свидетельствуют такие правовые факторы как: Закон Республики Казахстан «О туристской деятельности» от 13 июня 2001 г., Концепция развития туристской отрасли Республики Казахстан до 2020 г., Послание главы государства народу Республики Казахстан от 17 января 2015 г., из этого можно сделать вывод, что государство заинтересовано в развитии данной отрасли, а также что сфера является приоритетной. Помимо этого приняты и реализованы ряд государственных программ целью которых являлось создание условия устойчивого развития сферы туризма в регионах страны. Так завершилась реализация Государственной программы развития туризма на 2007-2011 годы, разработаны и реализованы планы мероприятий по развитию туризма в стране в рамках программ «Дорожная карта», а также «Государственная программа по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010-2014 годы».

Среди политических факторов следует отметить взаимоотношения между пограничными странами отношения с которыми играют большую роль с политической точки зрения, к числу таких стран относится Россия. Дипломатическое сотрудничество с Россией началось с 1992 г., государства развивают дипломатические отношения в рамках международных организаций и договоров, числу основных из них относятся: ООН, СНГ, ОДКБ, ОБСЕ, ШОСС, Таможенный союз Белоруссии, Казахстана и России. В рамках Таможенного союза между странами, туристы смогут беспрепятственно посещать страны, входящие в данный союз.