



ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ  
БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ  
МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ  
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН  
MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE  
OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN



Л. Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ  
ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ  
ЕВРАЗИЙСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ  
УНИВЕРСИТЕТ ИМ. Л. Н. ГУМИЛЕВА  
GUMILYOV EURASIAN  
NATIONAL UNIVERSITY



Студенттер мен жас ғалымдардың  
«Ғылым және білім - 2015»  
атты X Халықаралық ғылыми конференциясының  
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ  
X Международной научной конференции  
студентов и молодых ученых  
«Наука и образование - 2015»

PROCEEDINGS  
of the X International Scientific Conference  
for students and young scholars  
«Science and education - 2015»

**УДК 001:37.0**  
**ББК72+74.04**  
**Ғ 96**

Ғ96

«Ғылым және білім – 2015» атты студенттер мен жас ғалымдардың X Халық. ғыл. конф. = X Межд. науч. конф. студентов и молодых ученых «Наука и образование - 2015» = The X International Scientific Conference for students and young scholars «Science and education - 2015». – Астана: <http://www.enu.kz/ru/nauka/nauka-i-obrazovanie-2015/>, 2015. – 7419 стр. қазақша, орысша, ағылшынша.

ISBN 978-9965-31-695-1

Жинаққа студенттердің, магистранттардың, докторанттардың және жас ғалымдардың жаратылыстану-техникалық және гуманитарлық ғылымдардың өзекті мәселелері бойынша баяндамалары енгізілген.

The proceedings are the papers of students, undergraduates, doctoral students and young researchers on topical issues of natural and technical sciences and humanities.

В сборник вошли доклады студентов, магистрантов, докторантов и молодых ученых по актуальным вопросам естественно-технических и гуманитарных наук.

УДК 001:37.0  
ББК 72+74.04

ISBN 978-9965-31-695-1

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия  
ұлттық университеті, 2015

Өткен жаз мезгілінде Баянауыл демалыс ошағына 134 мыңнан астам турист келген. Бұл - 2013 жылғы салыстырмалы кезеңге қарағанда 28%-ға артық көрсеткіш.[5]

Жоғарыда сипатталған 3 зонаны туристтерге жақсы таныстыру мақсатында тиімді әрі ыңғайлы маршруттың карта-сызбасын сызу қажет.

Карта-сызбадағы «Сарыарқа шеңбері» маршруты Астана қаласынан басталып, Ақмола, Палодар, Қарағанды облыстарын қамти отыра орталық Қазақстандағы бірнеше туристік орындар арқылы өтеді. Маршрут карта-сызбасы қазақ тілінде ЕХРО-2017 көрмесіне арналып жасалған. Барлық шартты белгілері бар. Карта 5 бөліктен тұрады.

1. Жалпы маршрут картасы
2. Шідерті зонасының үлкейтілген жеке картасы
3. Екібастұз-Майқайың зонасының үлкейтілген жеке картасы
4. Баянауыл зонасының үлкейтілген жеке картасы
5. Шартты белгілер және қосымша мәліметтер.

Карта 2016 жылға дейін орыс, ағылшын тілдеріне аудару жоспарлануда.

Карта-сызба арқылы туристтерге осы аймақ туралы көбірек мағлұмат беру мен қажетті ақпараттарды ұсынуды көздедік. Осындай бағыттағы жұмыстар негізінде және осы салаларға қажетті қаражаттың бөлінуінің негізінде елімізге туристтерді көптеп таныстыруға болады деп ойлаймыз.

#### **Пайдаланған әдебиеттер тізімі:**

1. <http://kazakhstan.travel/kz/attractions/city/43>
2. <http://visitkazakhstan.kz/kk/guide/main/12/0/>
3. <https://expo2017astana.com/kz/volunteers/pavlodarskaya-oblast>
4. «Қазақстан туризмі 2005-2009» Статистикалық жинақ. Редакциясын басқарған Ә.А.Смайылов. 2010. 165 б.
5. <http://baq.kz/kk/news/62269>

УДК 911.3:33

### **ГЕОГРАФИЯ ИНТЕГРАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА КАЗАХСТАНА В МИРОВУЮ ТРАНСПОРТНО-КОММУНИКАЦИОННУЮ СИСТЕМУ**

**Балаклеец Ольга Александровна**

[Olga-balak11@mail.ru](mailto:Olga-balak11@mail.ru)

Магистрант кафедры физической и экономической географии ЕНУ им. Л.Н.Гумилева,  
Астана, Казахстан

Научный руководитель – Саипов А.А.

В Послании Президента Республики народу Казахстана от 1 марта 2006 года «Казахстан на пороге нового рывка вперед в своем развитии», было сказано «...Казахстан должен стать частью мировой транспортно-коммуникационной системы, что потребует от нас опережающего развития всей транспортной инфраструктуры страны» [1], это послужило стартовым напутствием для формирования и развития практически новой географии транспортного комплекса в современной структуре территориальной организации хозяйства нашей страны.

Сегодня в нынешних условиях глобализации, учитывая географию территории Казахстана (обширная территория, отсутствие выхода к морю, неравномерное размещение населенных пунктов и природных ресурсов), конкурентоспособность экономики и государства будет во многом зависеть от эффективной деятельности транспортного комплекса. Залогом конкурентоспособности отечественных товаров, услуг и экономики в целом является высокотехнологичная транспортная инфраструктура, соответствующая

государственной транспортной и транзитной политике. Связывая между собой крупные регионы, города и населенные пункты республики, транспорт играет ключевую роль в обеспечении территориальной и административной целостности государства, его обороноспособности и безопасности.

Располагаясь на стыке Европы и Азии, Казахстан обладает преимущественным транзитным потенциалом, предоставляя азиатским странам географически безальтернативную наземную транспортную связь с Россией и Европой, чье геополитическое соседство с государствами, имеющими огромные рынки сбыта, делает развитие отечественной транспортной системы наиболее привлекательным и перспективным.

Экономико-географическое положение Республики Казахстан в центре евразийского континента предопределяет его геополитическую и геоэкономическую роль транзитного моста между Европой и Азией, а также между Россией и Китаем. Ныне по территории Казахстана проходят сформированные на основе существующей в республике транспортной инфраструктуры четыре международных транспортных коридора, география которой дает Республике потенциальную возможность ее вхождения в мировую транспортно - коммуникационную систему:

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

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

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

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

Кроме направлений, участвующих в формировании основных трансконтинентальных маршрутов, необходимо отметить **Центральный коридор ТАЖМ**, имеющий важное значение для региональных транзитных перевозок по направлению Сарыагаш - Арысь - Кандагач - Озинки. [2]

География новых коридоров позволяет значительно сократить расстояние в сообщении Восток-Запад и сроки доставки грузов, примером которого является Международный торгово-экономический коридор “Западная Европа–Западный Китай. Общая протяженность коридора по маршруту Санкт-Петербург - Москва - Нижний Новгород - Казань - Оренбург - Актобе - Кызылорда - Шымкент - Тараз - Кордай - Алматы - Хоргос - Урумчи - Ланьчжоу - Чжэнчжоу - Ляньюньган составляет 8 445 км. Из них 2 233 км по территории Российской Федерации, 2 787 км - Республики Казахстан, 3 425 км - Китайской Народной Республики.

По Казахстану коридор проходит по территориям 5-ти областей (Актюбинской, Кызылординской, Южно-Казахстанской, Жамбылской и Алматинской).

По всему коридору предусматривается улучшение геометрических параметров трассы (повороты, видимость, уклоны), в целях улучшения экологической и санитарной обстановки предусматриваются обходы крупных населенных пунктов (Актобе, Шаган, Аральск, Кызылорда, Шиели, Жанакорган, Туркестан, Икан, Темирлан, Шымкент, Тараз, Кулан, Ташкарасу, Жаркент, перевалы Кордай, Машат, Куюк).[3]

Эффективное использование международных транспортных коридоров, интеграция в международную транспортную систему предполагает обеспечение экономики Казахстана надежными, бесперебойными, кратчайшими и недорогими путями сообщения для выхода в сопредельные страны и международные геоэкономические центры, полной реализации экспортного потенциала республики; полномасштабное использование возможностей

экономической региональной интеграции; укрепление транзитного потенциала республики за счет формирования оптимальной схемы международных транспортных коридоров.

Приоритетными направлениями для организации перевозки транзитных и экспортно-импортных грузов через территорию Республики Казахстан являются: 1. Корейский полуостров - Китай - Казахстан - Россия - Западная Европа ("Восток - Запад"); 2. Европа - Турция - Иран - Центральная Азия - Китай; 3. Северная Европа - Россия - Центральная Азия - Персидский залив ("Север - Юг"); 4. Европа - Кавказ - Азия (ТРАСЕКА); 5. Россия - Казахстан - Центральная Азия.

Существующие и формируемые коммуникационные коридоры должны образовать ключевую, инфраструктурную составляющую Североказахстанского, Центрального (опорного) и Южно-казахстанского торгово-экономических коридоров, формируемых в рамках стратегических осей развития страны, способствовать как интеграции страны в региональные и глобальные рынки (включая реализацию транзитного потенциала), так и процессу развертывания в пространстве страны торгово-логистических центров в качестве базы формирования эффективно развивающихся зон экономической активности.

В рамках реализации мероприятий по развитию Национальной транспортно-коммуникационной инфраструктуры продолжается процесс ускоренного развития и формирования торгово-экономических коридоров, коррелирующих со стратегическими осями территориального развития страны.

Североказахстанский торгово-экономический коридор (СКТЭК). В связи с тем, что на всем протяжении СКТЭК коммуникационные сети в основном уже сформированы, основной задачей на данном направлении является укрепление следующих коммуникационных коридоров или их участков, транспортных узлов:

- Коммуникационный коридор «Северный Казахстан – Западный Казахстан»;
- Транспортный коридор «Китай – Казахстан – Российская Федерация – Европа»;
- Реализация проекта Новая Евразийская Транспортная Инициатива (NELTI) - «зеленый» транспортный коридор «Пекин – Бахты – Берлин»;
- Формирование ТЛЦ в городах Астана, Актобе (модернизация грузовых и пассажирских терминалов, создание процессинговых центров, организация аэропортов по принципу «хаба»), ТЛУ в городах Костанай, Уральск.

Обеспечивая связность Уральского и Северного макрорегионов, выход товаропроизводителей Северного Казахстана на морские порты Каспийского моря, в перспективе данный коммуникационный участок станет частью формируемого восточного отделения международного транспортного коридора «Север-Юг», с вовлечением в него товарных потоков из Восточной части Российской Федерации. В связи с этим перспективной задачей транспорта Казахстана является укрепление коммуникационного участка «Актобе – Атырау, Актау», обеспечивающего выход на транспортные узлы Каспийского макрорегиона (модернизация сети железных и автомобильных дорог).

В системе транспортных коридоров в евроазиатском сообщении одним из направлений развития континентальных связей является транспортный коридор "Север - Юг", который опирается на мощную и разветвленную сеть транспортных коммуникаций России, Ирана, Индии и других стран. Использование данного маршрута доставки транзитных грузов из стран Тихого океана и Персидского залива через Иран, Каспийский регион, Россию и далее в страны Восточной и Западной Европы позволяет втрое укоротить существующий маршрут того же назначения через Суэцкий канал.

Принимая во внимание, что создание маршрута "Север-Юг" повлияло на снижение тарифов на 30 % на Суэцком направлении, а также на планы России по увеличению грузопотока в данном направлении, в частности контейнерного в течение ближайших десяти лет до 80-100 тыс. единиц в год, тем не менее стало необходимым, рассмотрение некоторых вопросов Казахстана при участии в указанном транспортном коридоре.

Реализация соглашения о создании данного транспортного коридора предусматривает повышение эффективности транспортных связей, объемов международных перевозок и грузов и создание условий равного доступа всем участникам при перевозках в пределах коридора, что будет способствовать организации перевозок с использованием Волго-Балтийской водной системы, выхода в порты Персидского залива и далее. Присоединение Казахстана, в частности порта Актау к международному коридору "Север-Юг" предполагает предоставление Казахстану определенных возможностей по использованию транзитного потенциала автомобильных и железных дорог, пролегающих по территории активно развивающегося западного Казахстана.

Порт Актау в данном маршруте в большей степени будет рассматриваться, как экспортоориентированная грузовая база и потребитель определенного объема импортных грузов. Прогнозируемые объемы транзита в рамках указанного маршрута гарантированно могут увеличиться лишь за счет грузов следующих из Средней Азии, в частности из Узбекистана (для сравнения по предварительным данным ориентировочный объем хлопка прогнозируемого к отгрузке через порт Актау составляет порядка 65 тыс. тонн в год). Обозначая важность транспортных коммуникаций, в частности автомобильных путей в деятельности транспортных узлов, каковым является порт Актау, следует отметить, что участие Казахстана в коридоре "Север-Юг" предусматривает, как использование порта Актау при морских перевозках, так и перспективы задействования автодорог западного Казахстана, в частности участка порт Актау- Бейнеу - Опорная -Атырау.

В этой связи, проведение работ по восстановлению автодорог на участке порт Актау - Бейнеу - Опорная - Атырау и создание благоприятного тарифного режима (в т.ч. таможенного) позволит увеличить грузопоток, как собственный, так и транзитный, включая грузы переориентированные с альтернативных маршрутов, что в свою очередь будет способствовать полноценному использованию и дальнейшему развитию транспортной и прилегающей инфраструктуры, оживит деятельность отечественных предприятий, задействует казахстанские транспортные и иные организации, и соответственно увеличит поступления в местные и республиканский бюджеты.

В пределах транспортного коридора «Китай – Казахстан – Российская Федерация – Европа» предусматривается и реализуется: повышение пропускной способности и укрепление инфраструктуры Северной части Трансасиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ); строительство (реконструкция, реабилитация) автомобильных дорог на основных международных маршрутах, обеспечивающих как сообщение между крупными опорными городами региона, так и транзит грузов в направлении «Китай – Казахстан - Российская Федерация – Европа»; реализация проекта Новая Евразийская Транспортная Инициатива (NELTI) – «зеленый» транспортный коридор «Пекин – Бахты – Берлин». В этом отношении огромный экономический интерес для Казахстана представляет проект ТРАСЕКА.

Проект ТРАСЕКА это межгосударственная программа по развитию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия. Казахстан участвует в проекте с мая 1993 года. Целью проекта является создание и развитие транспортного коридора Запад-Восток из Европы, через Кавказ и Каспийское море в Центральную Азию и далее в Китай.

На сегодняшний день торговый оборот между Азией и Европой уже превышает 2 трлн. долл. США в год, при этом доля транспортных расходов составляет 200 млрд. долларов.

Порт Актау является звеном Казахстанской цепи маршрута, первым звеном по направлению к странам Азии. Предполагаемая номенклатура грузопотока; контейнеры, товары широкого потребления, продукция машиностроения, оборудование, хлопок. После введения в эксплуатацию паромного комплекса стало возможным осуществлять накат и выкат железнодорожных вагонов на специализированные паромы класса "Дагестан" и транспортировка до 28 вагонов одним рейсом.

Южно-казахстанский торгово-экономический коридор (ЮКТЭК) (Возрожденный Великий Шелковый путь). Основной задачей на данном направлении является формирование

конкурентоспособного по сравнению с другими направлениями коммуникационного коридора «Китай – Казахстан – Центральная Азия, Кавказ, Россия - Европа», казахстанского участка транзитного коридора «Север-Юг», с развертыванием на нем важнейших транспортно-логистических узлов и торгово-логистических центров, обслуживающих как регионы страны, так и страны центрально-азиатского региона.

Наряду с модернизацией всего комплекса коммуникаций на всем протяжении коридора и приведением его в соответствие с международными стандартами, необходимо экономическое усиление магистральных элементов на отдельных участках.

- экономическое усиление транспортного перехода Достык, новых участков железной дороги «Хоргос - Сарыозек», «Бейнеу – Шалкар», «Мангыстау – Баутино», строительство дополнительной ветки железной дороги «Актогай – Достык», участка железной дороги «Бейнеу – Саксаульская», модернизация участка железной дороги «Бейнеу – Актау», с продлением его до порта Баутино, электрификация отдельных участков железных дорог.

- строительство (реконструкция, реабилитация) автомобильных дорог на основных международных маршрутах, обеспечивающих как сообщение между крупными опорными городами региона, так и транзит грузов в направлении: стран Центральной Азии и далее на Ближний Восток; Российской Федерации и далее в Европу; порт Актау (с проработкой вопроса строительства автомобильной дороги «Бейнеу – Аральск») и далее на Кавказ.

Важнейшей задачей является формирование крупных ТЛЦ в городах Алматы (с превращением его в перспективе в крупнейший в Центральной Азии торгово-логистический центр), Актау (мультиmodalный транспортный узел, в перспективе – торгово-логистический центр), ТЛУ в других крупных опорных городах.

Для стабилизации снабжения газом южных регионов страны, экспорта его в Китай, проработан вопрос строительства магистрального газопровода «Западный Казахстан – Китай».

Центральный (опорный) торгово-экономический коридор (ЦОК). Развитие коммуникационных коридоров в рамках ЦОК, составляющих опорный каркас транспортно-коммуникационной системы страны, станет основой формирования единого экономического пространства страны и ее многосторонней интеграции в региональный и глобальные рынки.

В ближайшей перспективе основной задачей на данном направлении является укрепление существующих коммуникационных коридоров (железных и автомобильных дорог, линии электропередач «Север-Юг»), обеспечивающих связность Северного и Южного Казахстана и транзит грузов в направлении Китай – Казахстан – Российская Федерация – Европа.

Перспективы развития коммуникационных коридоров в рамках ЦОК будут определяться в основном формированием срединного широтного коридора в направлении «Запад-Восток», обеспечивающего как коммуникационную интеграцию Северо-Восточного и Центрального Казахстана с регионами Западного Казахстана и кратчайший выход на внешние рынки Европы и Ближнего Востока, так и формирование новых сквозных транзитных коридоров (в этом направлении уже начато строительство магистрального нефтепровода «Западный Казахстан – Китай»).

В этих целях будут изучены различные альтернативные варианты формирования сквозного сообщения в данном направлении, а также в целях усиления опорного каркаса транспортно-коммуникационной системы страны и других маршрутов:

- строительство железных дорог «Жезказган – Аральск» «Жезказган – Саксаульская» или «Жезказган – Кызылорда», а также «Жезказган (Жезды) – Аркалык» или «Шубарколь-Аркалык»;

- строительство (реконструкция) автомобильных дорог «Иргиз – Тургай – Державинск – Астана», «Жезказган – Кызылорда», «Жезказган – Аральск» «Жезказган – Саксаульская» и другие варианты.[5]

Долгосрочные перспективы формирования коммуникационных коридоров в рамках торгово-экономических коридоров будут отражены в Прогнозной схеме пространственного развития и расселения страны и аналогичных региональных (межрегиональных) перспективных схемах, где с их развитием будет скоординировано формирование других видов обеспечивающей инфраструктуры.

Для координации усилий государственных органов, транспортных организаций, товаропроизводителей в формировании эффективных схем продвижения продукции и услуг на рынки сбыта будет создан транспортно-логистический кластер.

Ввиду высокой капиталоемкости инфраструктурных проектов, наряду с бюджетным финансированием, одной из форм реализации крупных инвестиционных проектов в сфере транспорта и коммуникаций станет государственно-частное партнерство (ГЧП). При этом будет определен перечень приоритетных инфраструктурных проектов стратегического значения, реализация которых целесообразно осуществить посредством ГЧП.

Таким образом, одним из важнейших факторов экономического роста страны в условиях диверсификации экономики является динамичное развитие и совершенствование транспортной инфраструктуры. Успешно реализуются позитивные тенденции в реформировании транспортного комплекса республики. Создается конкурентная среда оказания транспортных услуг в целях ускорения интеграционных процессов казахстанского транспортного комплекса в международную транспортную систему и развитие транзитного потенциала страны. География транспортного комплекса Казахстана развивалась и развивается с учетом формирования отраслевых комплексов хозяйства республики (агропромышленного, топливно-энергетического, горно-металлургического, строительного и других), обеспечивая взаимосвязи отраслей экономики и регионов.

#### **Список использованных источников**

1. Послание Президента Республики Казахстан Н. Назарбаева народу Казахстана, 1 марта 2006 г. «Казахстан на пороге нового рывка вперед в своем развитии».
2. Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года.
3. Доклад Министерства Транспорта и коммуникаций РК по проекту «Западная Европа – Западный Китай».
5. Стратегия территориального развития Республики Казахстан до 2015 года.

УДК 911.3:33

### **ГЕОГРАФИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО И СОЦИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ ПРИГРАНИЧНЫХ ТЕРРИТОРИЙ СЕВЕРНОГО КАЗАХСТАНА**

**Бижигитов Досжан Утеулиевич, Шевченко Сергей Сергеевич**

[dosjan\\_b91@mail.ru](mailto:dosjan_b91@mail.ru)

Магистранты кафедры физической и экономической географии, факультета естественных наук ЕНУ им. Л. Н. Гумилева, Астана, Казахстан

Научный руководитель - А. А. Саипов

В современной мировой практике приграничные территории характеризуются наиболее высокой динамикой экономического и социального развития, так как занимают выгодное экономико-географическое положение в трансграничном движении населения и трудовых ресурсов, товаров местного производства, международном экономическом сотрудничестве в таких сферах, как: окружающая среда, агропромышленный комплекс а также в сфере транспорта и коммуникации.