

Л.Н.ГУМИЛЕВ ат. ЕУАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТИ
ЕВРАЗИЙСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ имени Л.Н.ГУМИЛЕВА
L.N. GUMILYOV EURASIAN NATIONAL UNIVERSITY
Л.Н. ГУМИЛЕВ ат. ЕҰУ ЖАНЫНДАҒЫ ЗАМАНАУИ ЗЕРТТЕУЛЕР ИНСТИТУТЫ
ИНСТИТУТ СОВРЕМЕННЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ ЕНУ имени Л.Н.ГУМИЛЕВА
IMS OF LN GUMILYOV ENU
ЭКОНОМИКАЛЫҚ ЗЕРТТЕУЛЕР ИНСТИТУТЫ
ИНСТИТУТ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ
ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE
«ҚАРЖЫЛЫҚ БҰЗУШЫЛЫҚТАРДЫ ЗЕРТТЕУ ЖӨНІНДЕГІ ОРТАЛЫҚ» РМҚ
РГП «ЦЕНТР ПО ИССЛЕДОВАНИЮ ФИНАНСОВЫХ НАРУШЕНИЙ»
RSE «CENTRE FOR FINANCIAL VIOLATIONS RESEARCH»



**«ӘЛЕМДІК ЭКОНОМИКАНЫҢ ТУРБУЛЕНТТІЛІК РЕЖИМГЕ КІРУ
ЖАҒДАЙЫНДА ЕЛДІҢ СЫРТҚЫ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ҚЫЗМЕТІ»**

Халықаралық ғылыми- тәжірибелік конференциясының

ЕҢБЕКТЕРІ

ТРУДЫ

Международной научно-практической конференции

**«ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СТРАНЫ
В УСЛОВИЯХ ВСТУПЛЕНИЯ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ
В РЕЖИМ ТУРБУЛЕНТНОСТИ»**

Works of the international scientific- practical conference

**«FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY OF THE COUNTRY IN CONDITIONS
OF ENTRY OF THE WORLD ECONOMY TO THE MODE
OF TURBULENCE»**

2 часть

2015

Астана

УДК 339.9(063)
ББК 65.5
Ә 52

Редакция алқасы

МАДИЯРОВА Д.М. – төрағасы, э.ғ.д., профессор
РАХМЕТУЛИНА Ж.Б. – төраға орынбасары, э.ғ.к., профессор, Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ «Экономика» кафедрасының меңгерушісі
АХМЕТЖАНОВА С.Б. - э.ғ.д., профессор, Ғылыми экономикалық сараптама орталығының директоры, Экономикалық зерттеулер институты
АЗАТБЕК Т.А. – э.ғ.д., профессор
ЕГЕМБЕРДИЕВА С.М. – э.ғ.д., профессор
РАИМБЕКОВ Ж.С. – э.ғ.д., профессор
ШАЛБОЛОВА У.Ж. – э.ғ.д., профессор
КӘРІБАЕВ Ә.А. - э.ғ.к., Қолданбалы ғылыми зерттеулер бөлімінің меңгерушісі, Республикалық бюджеттің атқарылуын бақылау жөніндегі есеп комитетінің «Қаржылық бұзушылықтарды зерттеу жөніндегі орталық»
СЫДЫҚНАЗАРОВ М.Қ. - ф.ғ.к., саясаттану PhD докторы, Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ жанындағы Заманауи зерттеулер институтының директоры
ТЛЕСОВА Э.Б. - э.ғ.к., доцент

Ә 52 «Әлемдік экономиканың турбуленттілік режимге кіру жағдайында елдің сыртқы экономикалық қызметі» халықаралық ғылыми- тәжірибелік конференциясының еңбектері. - Астана: Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, 2015.-577б.

Труды международной научно-практической конференции «Внешекономическая деятельность страны в условиях вступления мировой экономики в режим турбулентности».- Астана: Евразийский национальный университет им.Л.Н.Гумилева, 2015.-577с.

Works of the international scientific- practical conference «Foreign economic activity of the country in conditions of entry of the world economy to the mode of turbulence».- Astana: L.N. Gumilyov Eurasian National University, 2015.-p.577.

ISBN 978-601-301-521-7

УДК 339.9(063)
ББК 65.5

© Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, 2015
© Евразийский национальный университет им. Л.Н.Гумилева, 2015

ISBN 978-601-301-521-7

эффективности их применения, на наш взгляд, должна стать разработка концепции структурных преобразований в корпоративном секторе национальной экономики с определением приоритетов, принципов и стратегий их реализации с учетом современных глобализационных процессов и условий экономической безопасности страны.

Список литературы

1. Рид С.Ф. Искусство слияний и поглощений / Стэнли Фостер Рид, Александра Рид Лажу; Пер. с англ. – 3-е изд. – М. : Альпина Бизнес Букс, 2007. – 957 с.
2. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [Електронний ресурс]. – Режим доступа: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/984_011/paran2820#n2820
3. Про акціонерні товариства: Закон України від 17.09.2008 р. № 514-VI (із змінами і доповненнями) [Електронний ресурс] – Режим доступа: <http://zakon1.rada.gov.ua>

УДК 338.47

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОГРАММЫ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН НА 2010-2014 ГОДЫ

У.Ш. Сулейменова

Евразийский национальный университет
имени Л.Н. Гумилева, г.Астана, Казахстан

В современном мире повышается значение транспортной отрасли в экономике каждого государства, так как уровень развития транспорта непосредственно влияет на конкурентоспособность экономики и безопасность страны. Транспорт является важнейшим сектором внутренней экономики Казахстана, занимающим весомую долю в структуре ВВП. Значительная территория республики и низкая плотность населения, высокий темп экономического развития Казахстана, достигнутый в последние годы, формируют нарастающие потребности в перевозках. Соответственно, передвижение населения и грузопотоков в рамках межхозяйственных связей, экономического развития и взаимодействия регионов Казахстана с каждым годом становится все более востребованной услугой. Помимо экономической функции, транспорт осуществляет социальную функцию, обеспечивает контакты населения в рамках родственного, дружеского общения, участвует в организации отдыха, образования, культурного развития, а также в решении различных социальных проблем.

Казахстан удален от основных мировых рынков. По этой причине экономика Казахстана отличается высокой грузоемкостью. Более 80% грузоперевозок приходится на сухопутный транспорт. Транспортной отрасли отводится важнейшая роль в осуществлении межгосударственных связей. Их интенсивный рост предъявляет новые, возросшие требования к развитию транспортного комплекса, от состояния которого в значительной мере зависят результаты развития внутренней экономики республики и международного сотрудничества. Отрасль имеет значительный международный потенциал, который пока недостаточно задействован.

Возможность воспользоваться своими естественными географическими преимуществами требует приведения транспортной системы Казахстана в соответствие международным требованиям и стандартам, что предполагает необходимость провести модернизацию отрасли. Причем, провести эту работу предстоит в кратчайшие сроки с тем, чтобы конкуренты не перехватили инициативу в свои руки, предоставив для масштабных международных перевозок альтернативные казахстанским транспортные пути и соответствующий международным требованиям уровень обслуживания грузовых и пассажирских перевозок. В этой связи современный этап экономического развития Казахстана характеризуется переоценкой возможностей, задач и перспектив развития транспортного комплекса.

Состояние транспортного комплекса в Казахстане находится в зоне особого внимания отечественных и зарубежных экспертов, ими обозначены его основные недостатки. Среди них отмечаются вопросы неудовлетворительной организации международных перевозок, используемые на транспорте устаревшие технологии и низкий уровень сервиса транспортных услуг. Логистика, обеспечивающая в развитых странах большую часть выгод от рационализации транспортных потоков, их оптимального взаимодействия, в Казахстане находится в начальной стадии развития.

В настоящее время в республике имеются серьезные проблемы с качеством ремонта дорог и обновлением транспортных средств, обеспеченностью транспортного комплекса квалифицированными кадрами и научными учреждениями транспортного профиля. Проблемы снижают эффективность функционирования транспорта Казахстана в сравнении с развитыми государствами и влияют на снижение безопасности грузовых и пассажирских перевозок.

Транспортная система в ее нынешнем состоянии не может обеспечить в полной мере потребности экономики, учитывая огромную территорию Казахстана и амбициозные планы Правительства по перспективному развитию экономического потенциала республики. Задачи предстоящего этапа развития транспортной отрасли Казахстана предусматривают повышение эффективности деятельности, новое строительство объектов транспортной инфраструктуры, модернизацию действующей инфраструктуры, ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек, повышение безопасности и устойчивости деятельности отрасли, а также доступности транспортных услуг для населения.

Казахстан развивает международное сотрудничество в сфере транспорта, благодаря которому в страну поступает новая техника и технологии, осуществляется внедрение международного опыта.

Период экономического кризиса выявил диспропорции и проблемы транспортного комплекса республики, снижающие возможности маневрировать в структурной перестройке экономики. Соответственно, благодаря кризису правительство страны и руководство регионов стали уделять значительно больше внимания современному и перспективному развитию транспорта в Казахстане. Это подтверждается целями и задачами, а также ходом реализации государственных программ развития, в каждой из которых предусмотрены конкретные задания по совершенствованию транспортного комплекса в целом и отдельных его параметров [1].

Программа по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010-2014 годы. Программа направлена на развитие транспортно-коммуникационного комплекса, способного в полном объеме удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных услугах. Интегрированная устойчивая транспортная система республики должна способствовать сбалансированному развитию всех секторов экономики, а также содержать в себе социальные и экологические аспекты [2].

Программа является логическим продолжением проводимой политики в транспортной отрасли, и интегрировала в себя основные подходы Транспортной стратегии РК до 2015 года, отраслевых программ и концепций в транспортной отрасли: "Программа развития автодорожной отрасли РК на 2006 - 2012 годы", "Программа развития морского транспорта РК на 2006 - 2012 годы", "Программа развития судоходства и обеспечения безопасности на внутренних водных путях РК на 2007 - 2012 годы", Концепция развития торгового мореплавания в РК" и "Концепция совершенствования государственной системы по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов РК".

Развитие транспортной отрасли направлено на повышение уровня развития инфраструктуры в транспортных отраслях: автодорожной, железнодорожной, гражданской авиации, на водном транспорте и повышение уровня интеграции транспортно-коммуникационного комплекса РК в международные транспортные сети.

Индустриально-инновационное развитие в сфере транспорта направлено на: приведение существующей сети железных дорог в соответствии с мировыми стандартами безопасности и скорости движения наряду с оптимизацией сети посредством строительства новых участков; реконструкцию основных международных транзитных коридоров, автомобильных дорог международного значения, а также осуществления мер по реконструкции местной сети автодорог; поэтапной модернизации аэронавигационной инфраструктуры и завершению реконструкции аэропортовой сети республики, приобретению новых современных воздушных судов; по дальнейшему оснащению морского торгового флота современными судами, обеспечению

содержание внутренних водных путей в судоходном состоянии и модернизации речного технического флота.

На период до 2015 года основным приоритетом политики в транспортной отрасли являлась реализация инфраструктурных проектов в традиционных экспортоориентированных секторах экономики, с мультипликацией новых бизнес-возможностей для малого и среднего бизнеса через целенаправленное развитие казахстанского содержания, последующих переделов и переработки.

Цель программы - развитие транспортно-коммуникационного комплекса, способного в полном объеме удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных услугах.

Задачи программы:

Обеспечение потребности экономики и населения в качественных транспортных услугах; развитие и улучшение транспортно-эксплуатационных показателей автомобильных дорог республиканского и местного значения; снижение нагрузки на бюджет и повышение пропускной способности дорог; обеспечение потребности населения и отраслей экономики Казахстана в перевозках грузов автомобильным транспортом; развитие новых форм реализации концессионных проектов; развитие и модернизация объектов МЖС¹⁰, строительство новых железнодорожных линий; увеличение пропускной способности приграничных железнодорожных станций; реализация эффективной маркетинговой политики в целях привлечения дополнительных объемов грузов; поэтапная унификация тарифов на услуги МЖС; капитальный ремонт и модернизация верхнего строения пути МЖС; обновление и модернизация подвижного состава, железнодорожного пути; приобретение железнодорожных пассажирских вагонов и локомотивов за счет республиканского бюджета; приведение аэропортовой инфраструктуры в соответствие с требованиями стандартов Международной организации гражданской авиации; развитие возможностей транспортного комплекса Казахстана для доставки на мировые рынки и обеспечение спроса в международных перевозках, соответствие отрасли требованиям европейских авиационных стандартов; приведение технических характеристик в соответствие с требованиями ИКАО¹¹, реконструкция (строительство) взлетно-посадочных полос, пассажирских и грузовых терминалов; развитие и эффективное использование предоставляемого геостратегическим положением Казахстана транзитного потенциала на пути торгово-экономических связей; создание условий для увеличения количества транзитных рейсов через воздушное пространство Республики Казахстан; обеспечение транспортировки казахстанских грузов отечественными судами; обеспечение безопасного плавания судов по внутренним водным путям и в казахстанском секторе Каспийского моря; обеспечение безопасности судоходства на внутренних водных путях и снижение рисков возникновения чрезвычайных ситуаций;

¹⁰ магистральные железнодорожные сети

¹¹ ИКАО (ICAO) - Международная организация гражданской авиации (International Civil Aviation Organization)

снижение уровня аварийности на транспорте; повышение доли казахстанского содержания в закупаемых товарах, работ и услуг, улучшение взаимоотношения с отечественными товаропроизводителями и поставщиками работ и услуг и т.д.

К 2015 году планировалось:

1) увеличение валовой добавленной стоимости по отрасли транспорта и складирования на 38 % в реальном выражении к уровню 2008 года;

2) доля автомобильных дорог республиканского значения в хорошем и удовлетворительном состоянии - 83%;

3) доля автомобильных дорог местной сети в хорошем и удовлетворительном состоянии - 68 %;

4) повышение к 2015 году скорости грузовых контейнерных поездов по международным транспортным коридорам сообщения на 15-20 %, а на участках скоростного движения пассажирских поездов - на 20-30 %;

5) уровень износа активов железнодорожного транспорта снизится до 61 %;

6) количество аэропортов, имеющих категорию ИКАО - 11 единиц;

7) количество международных воздушных сообщений - 94 единиц;

8) пропускная способность порта Актау - 16,0 млн. тонн.

По данным МИР РК¹², за последние три года объем продаж проездных документов электронным способом вырос в 5 раз, а уровень физического износа пассажирских вагонов снижен с 70% до 53%. Помимо этого было закуплено более 500 новых пассажирских вагонов и запущено более 10 скоростных пассажирских поездов.

Согласно результатам социологического опроса, более 70% пассажиров железнодорожного транспорта в целом удовлетворены качеством предоставляемых услуг. Есть и те, кто считает, что цена проезда не соответствует качеству предоставляемых услуг. Ключевыми вопросами являются отсутствие единых стандартов поведения и действий обслуживающего персонала, слабое развитие предоставления информации по предоставляемым услугам, отсутствие должного контроля качества предоставляемых услуг.

В целях исключения указанных вопросов в 2015-2016 годах Комитет транспорта МИР РК планирует проведение следующих мероприятий: работа по совершенствованию нормативно-правовой основы, касающейся предоставления услуг в поездах и на вокзалах, а также включение требований по информированию пассажиров о состоянии вагонов и предоставляемых услугах до поездки через информационные системы.

Будет введен кодекс чести обслуживающего персонала в рамках правил перевода пассажиров и договоров о субсидировании перевозок. Уполномоченным ведомством будет разработан и внедрен информационный ресурс «Народный контроль». Пассажир сможет отправить свои жалобы и предложения в комитет в электронном виде с приложением фото- и видеоматериалов. Сегодня у пассажиров уже имеется возможность отправить

¹² Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан

жалобы и предложения через приложения WhatsApp и SalemMessehger¹³. Это новшество начало свою работу 10 сентября этого года [3].

В целях удовлетворения потребности пассажиров в скоростных пассажирских перевозках в 2014 году было запущено 6 скоростных поездов с использованием поездов казахстанского производства «Тулпар-Тальго». Данную работу планируется продолжить в 2015-2016 годах. С учетом анализа востребованности в перевозках тех или иных направлений будет проведена работа по увеличению периодичности действующих поездов и их количество вагонов. В целях повышения доступности пассажирских перевозок практически во всех поездах имеются средства для передвижения маломобильных групп [4].

Транспортно-логистической отрасли сегодня необходимы инновации, Президент Казахстана делает на этом большой акцент, потому что без креативных технических решений сегодня невозможно. Есть определенные устоявшиеся стандарты и поэтому молодежь должна искать эти решения, изучать в своих дальнейших работах, в университетах, а затем создавать инновационные транспортные кластеры. Все это сегодня полностью поддерживается правительством, созданы специальные программы. Вне зависимости от того, какие маршруты предлагают нам партнеры север – юг, запад-восток, внутренние, все это нужно поддерживать, потому что по истории Казахстана Шелковый путь был очень разношерстным и мы страна, которая достигла стабильности, имеем хорошие технические предпосылки. Мы должны позволить, чтобы этот транзит работал. Также это трудоустройство наших молодых кадров. Кроме того, каждый маршрут имеет свою коммерческую и политическую составляющую. Для каждого маршрута в международных организациях должны быть созданы условия. Сегодня отсутствует конкуренция между маршрутами, между странами, даже между транспортом, поскольку сегодня идет конкуренция между логистическими продуктами.

Какие же инновации необходимы для того, чтобы эти маршруты развивались. Это те поручения, которые давал Глава государства в рамках программы «Нурлы жол» [5]. В его послании было сказано о концепции пяти «с» - скорость, стоимость, сохранность, сервис и стабильность, которые позволяют определить конкурентные преимущества конкретного маршрута, за который отвечает Казахстан - шелковый путь. Однако Казахстан не имеет выхода к мировому океану. Для многих международных организаций это проблема, но для транспортников преимущество, поскольку маршрут, который пролегает через Казахстан – короче, но у него есть технические вопросы. Это связано с тем, что цены, которые позволяют наземную транспортировку менее конкурентные по сравнению с морской. Баланс будет в том, можно ли за счет соответствующей скорости удовлетворить потребность по высокой цене, которая имеется на морском транспорте, и за счет этого конкурировать.

¹³ проприетарный мессенджер для смартфонов, позволяет пересылать текстовые сообщения, изображения, видео и аудио записи

Список литературы

1. Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015 - 2019 годы, утвержденная Указом Президента Республики Казахстан от 6 апреля 2015 года № 1030.
2. Программа по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010-2014 годы (Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 сентября 2010 года № 1006. Утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 14 июня 2014 года № 658)
3. <http://transport.mid.gov.kz>
4. www.bnews.kz
5. Послание Президента Республики Казахстан Н.Назарбаева народу Казахстана: «Нұрлы жол - Путь в будущее» от 11 ноября 2014 г.

УДК 338.482.2:339.138

PROCEDURAL TECHNOLOGY OF PUBLIC RELATIONS ON THE TOURISM ENTERPRISES: MEDIATION

L.V.Tashenova

Karaganda State University named
after academician Y.A. Buketov, Karaganda city

Mediation is one of several approaches to conflict resolution that uses a «third party» intermediary to help the disputing parties resolve their conflict. Unlike arbitration, where the third party actually makes the decision about how the conflict should be resolved, mediators only assist the parties in their efforts to formulate a solution of their own. Thus, mediators bring the parties together (or sometimes shuttle between them), help them describe the problem in terms of negotiable interests and needs rather than non-negotiable positions, and develop a set of ideas for how the interests and needs of both sides can be met simultaneously. The mediator will then help the parties assess the relative merits of the different options and draft an agreement that works best to satisfy everyone's interests. It is up to the parties, however, to decide whether to accept the final agreement or not. While there may be considerable social pressure to agree to the settlement, if it does not meet the needs of a party as well as an alternative approach might, that party is still free to reject the settlement and try an alternative conflict resolution technique, be it litigation, direct action, an election, or war.

Mediation has been used successfully in many different kinds of conflicts. It is widely utilized (and very successful) in the United States and elsewhere for handling divorce and child custody cases. It is also commonly used for other kinds of interpersonal disputes (such as disputes between neighbors, roommates, or co-