

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ



ЖАС ҒАЛЫМДАР КЕҢЕСІ



Студенттер мен жас ғалымдардың
«ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ БІЛІМ - 2016» атты
XI Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
XI Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«НАУКА И ОБРАЗОВАНИЕ - 2016»

PROCEEDINGS
of the XI International Scientific Conference
for students and young scholars
«SCIENCE AND EDUCATION - 2016»

2016 жыл 14 сәуір
Астана

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ**

**Студенттер мен жас ғалымдардың
«Ғылым және білім - 2016»
атты XI Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
XI Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«Наука и образование - 2016»**

**PROCEEDINGS
of the XI International Scientific Conference
for students and young scholars
«Science and education - 2016»**

2016 жыл 14 сәуір

Астана

ӘӨЖ 001:37(063)

КБЖ 72:74

Ғ 96

Ғ96 «Ғылым және білім – 2016» атты студенттер мен жас ғалымдардың XI Халық. ғыл. конф. = XI Межд. науч. конф. студентов и молодых ученых «Наука и образование - 2016» = The XI International Scientific Conference for students and young scholars «Science and education - 2016» . – Астана: [http://www.enu.kz/ru/nauka/ nauka-i-obrazovanie/](http://www.enu.kz/ru/nauka/nauka-i-obrazovanie/), 2016. – б. (қазақша, орысша, ағылшынша).

ISBN 978-9965-31-764-4

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.

ӘӨЖ 001:37(063)

КБЖ 72:74

ISBN 978-9965-31-764-4

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2016

результативность сотрудничества стран-участниц ШОС в различных стратегических сферах. ШОС не имеет на сегодняшний день наднационального инструмента для содействия решению социально-экономических проблем, социальной напряженности в странах Центральной Азии, что влечет за собой угрозу безопасности, политического экстремизма со стороны внешних заинтересованных групп. Создание таких наднациональных органов содействовало бы эффективному решению социально-экономических проблем в странах-участницах структуры и не допускало бы различного рода происки политического экстремизма в странах-участницах ШОС. Активизация сотрудничества между ШОС и Евросоюзом в целом содействовала бы только устойчивому развитию не только азиатской части континента Евразия, но уже и всего евразийского континента.

Таким образом, можно констатировать, что оснований для многоаспектного и взаимовыгодного сотрудничества между двумя влиятельными организациями - ШОС и ЕС достаточно. Взаимодействие может успешно осуществляться и в сфере безопасности, в сфере борьбы с тремя злами, в сфере энергетического, экономического сотрудничества, а также в области гражданских прав. В области сотрудничества двух интеграционных структур важным является факт утверждения Республики Казахстан на пост председателя такой авторитетной международной организации, как ОБСЕ в 2010. Учитывая активное политическое участие в интеграционных процессах на пространстве СНГ, а также Центральной Азии, а также опыт председательства нашей страны в одних из ведущих организаций, такой как ОБСЕ, наша страна приобрела уникальный интеграционный опыт с сфере безопасности, политико-регионального взаимодействия, а также сфере энергетического сотрудничества 56-ти странам-участницам ОБСЕ.

Список использованных источников:

1. Давлетгалиева А. Свобода, равенство и братство // Литер. - 2010. - 11 ноября.
2. Министерство иностранных дел РК. Письмо за № 16-3(297). - 2007. - 2 марта.
3. Нестеренко С. ШОС: новый масштаб глобальной ответственности // Казахстанская правда. - 2012. - 6 июля.
4. Совместное коммюнике по итогам заседания глав правительств государств - членов ШОС // <http://www.sectesco.org>
5. Посио А. Структура Европейского союза и принятие решений в нем // <http://iir-mp.narod.ru/subjects/eu/eudec.htm>
6. Губайдуллина М.Ш. Казахстан и государства Центральной Азии в межрегиональных отношениях: проблемы и перспективы // Худжанд, 2010. - С. 117.

УДК 338.47(574)

РОЛЬ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В РАЗВИТИИ ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Болатова Жанель Садуахасовна

Zhanelia_jan@mail.ru

Магистрант 2 курса факультета международных отношений, специальности
регионоведения ЕНУ имени Л.Н.Гумилева, Астана, Казахстан

Научный руководитель – А.М.Хажмуратова

Наиболее полное использование транзитного потенциала, повышение эффективности работы транспортно-коммуникационного комплекса и дальнейшее его развитие в соответствии с международными требованиями играют важную роль для подъема экономики страны, являясь одной из приоритетных экономических задач, как отмечено в Послании Президента Республики Казахстан, Стратегии «Казахстан-2030»/1,2/.

Актуальность развития транспортного транзитного потенциала страны на современном этапе продиктована необходимостью реализации национальных интересов республики и дальнейшего наращивание собственных политических и экономических преимуществ. Поэтому сегодня Республика Казахстан находится в процессе активного выстраивания своей транзитной политики, совершенствования ее направлений и формировании новых векторов.

Транспортному комплексу Республики Казахстан, представленному железнодорожным, трубопроводным, речным, воздушным, автомобильным транспортом и дорожной сетью отводится важнейшая роль в осуществлении мирохозяйственных связей. Доля транспорта во внутреннем валовом продукте республики в 2015 году составила 15-16%.

Трубопроводный транспорт в Казахстане представлен нефтепроводами – 7912,0 км и газопроводами – 12269,0 км. Плотность трубопроводов в расчете на 1000 кв. км территории республики увеличилась в Казахстане в 2006 – 2010 годах с 6,0 до 7,4 км. По мере увеличения объемов инвестирования в нефтедобычу Казахстан приступил к реконструкции магистральных трубопроводов. Имевшее место некоторое снижение протяженности нефтепроводов в период 2003 – 2006 годов связано с их реконструкцией и демонтажем неиспользуемых трубопроводов.

По системе магистральных трубопроводов в 2011 году транспортировано 32,8 млн. тонн нефти, с ростом к уровню прошлого года на 8%. Доля трубопроводного транспорта преобладает в общем объеме экспорта нефти и составляет 77,7%.

В настоящее время Казахстан довел добычу нефти до 82 млн тонн, что почти в 2,5 раза больше чем в 2000 году. Есть прогнозы, что к 2018 году объем добычи нефти возрастет до 110 млн тонн. Рост будет обеспечен за счет интенсификации эксплуатации Тенгизского и Карачаганакского месторождений, реабилитации Узеньского нефтяного месторождения, а также ввода ряда месторождений в Актюбинской области (Урихтау, Кожасай). Реконструкция действующего нефтепровода Атырау-Самара усилит его провозную мощность.

Активно обсуждается проект прокладки нефтепровода из Западного Казахстана в Китай. Реальностью становится проект нефтепровода Актау-Баку-Тбилиси-Джейхан, успешно используется для поставки нефти с Тенгизского месторождения в Казахстане Каспийский трубопровод, проходящий по территории Краснодарского и Ставропольского края, Республики Калмыкии, Астраханской области до Новороссийска. Одним из наиболее реальных маршрутов экспорта Казахстанской нефти в средиземноморском направлении является Транскавказский коридор Актау-Баку-Батуми. Уже сегодня по нему транспортируется более 2 млн. тонн казахстанской нефти. Существующая инфраструктура при его реконструкции и расширении, предусмотренными межправительственными соглашениями Казахстана с Азербайджаном, позволит ежегодно экспортировать по этому маршруту до 10 млн. тонн нефти. Все это будет способствовать многовекторному экспорту нефти из Казахстана: в страны СНГ, на Балтийский рынок, Черное и Средиземное моря, Юго-Восточную Азию./3/

Важнейшую роль в осуществлении внутренних перевозок, в развитии рыночной инфраструктуры, расширении внутренней и внешней торговли играет автомобильный транспорт. Протяженность автомобильных дорог РК составляет 128 тыс. км, из которых более 97,1 тыс. км автодороги общего пользования. Из общей протяженности автодорог общего пользования 23,5 тыс. км республиканского значения 73,6 тыс. км относятся к местной сети/4/.

Исключительную важность автомобильного транспорта для республики предопределяет обширная территория Казахстана и малая плотность населения. Для отдельных регионов он является единственным средством доставки грузов и пассажиров.

Для функционирования автомобильного транспорта характерны следующие особенности:

- более высокая скорость доставки грузов и маневренность;

- возможность доставки грузов от склада отправителя до склада получателя без перегрузочных операций;
- меньшие, по сравнению с железнодорожным транспортом, капитальные вложения при освоении малых пассажиро- и грузопотоков не больших расстояниях;

Автомобильные дороги Казахстана в 1995 году были включены в состав Азиатской шоссейной дороги, который был утвержден программным совещанием ЭСКАТО ООН в Бангкоке.

В осуществлении межгосударственных связей и перспектив их развития, в составе сети республиканских автодорог можно выделить следующие основные направления – автотранспортных коридоров, обеспечивающих пропуск грузов в евроазиатском сообщении:

1. Ташкент – Шымкент – Тараз – Бишкек - Алматы – Хоргос;
2. Шымкент – Кызылорда – Актюбинск – Уральск;
3. Алматы – Караганда – Астана – Петропавлск;
4. Астрахань – Атырау – Актау – гр.Туркменистана
5. Омск – Павлодар – Семипалатинск – Майкапшагай;
6. Астана – Костанай – Челябинск;

Сегодня, с развитием внешнеэкономических связей Казахстана, перевозки грузов в международном сообщении осуществляются по этим коридорам, особенно по 2,3,6 коридорам /5/.

В рамках выделенных средств по республиканской сети дорог выполнены объемы работ по реконструкции участков автомобильных дорог Алматы – Астана – Петропавловск, Самара – Шымкент, Омск – Павлодар – Майкапшагай, Астрахань – Атырау – Актау – Туркменбаши, Астана – Костанай – Челябинск, Ташкент – Шымкент – Алматы – Хоргос, Таскескен – Бахты, протяженностью 600 км, а также капитальный, средний ремонт 874 км дорог.

Продолжена реализация проекта реконструкции международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай». Финансирование данного проекта, предусмотрено из 3-х источников: заемные средства, республиканский бюджет и частные инвестиции на концессионной основе. Основную долю финансирования проекта составляют внешние займы 9 международных финансовых институтов и подписаны Соглашения о займах на общую сумму 3,2 млрд. долларов США.

На строительных работах было мобилизовано более 4-х тыс. единиц дорожно-строительной техники, 26 асфальтобетонных и 8 цементобетонных заводов, 24 дробильных установок, задействовано более 30 тыс. человек (с учетом производителей инертных материалов, авто и жд. перевозчиков). В текущем году по данному проекту устроено покрытие на протяженности 417 км.

За период 2010 – 2014 годы реконструировано и отремонтировано около 21 тыс. км автодорог, в том числе реконструкция 5 тыс. км, ремонт 6 тыс.км республиканской сети, 10 тыс.км по местной сети дорог.

Новизной является внедрение рыночных подходов и для этих целей немаловажно применение механизмов государственно-частного партнерства с введением платности. По данному направлению проводятся мероприятия по реализации реконструкции автодорог «Алматы – Хоргос», «Алматы – Капшагай», «Астана – Караганда» на концессионной основе. Вместе с тем, проводятся мероприятия по реализации реконструкции автомобильных дорог «Ташкент – Шымкент» и «Внедрение ИТПС на автодороге «Астана-Щучинск», которые так же планируется реализовать на основе концессии/4/.

Речной транспорт занимает небольшой удельный вес в общих объемах работы транспорта республики. В общем объеме перевезенных грузов в 2010 году доля водного транспорта составила 0,3%, в грузообороте – 0,8%, что соответствует показателям 1985–1990 годов. Однако в структуре отрасли произошли значительные изменения. Более 80% в объеме перевозок грузов по воде приходится на морской транспорт, в объеме грузооборота доля морского транспорта достигла в 2010 году 97,5%.

Авиaperевозки в общереспубликанских грузоперевозках так же, как и на речном транспорте, незначительны. Рост транзитного движения воздушных судов через воздушное пространство Казахстана за период 2005-2008 гг. составлял свыше 10% в год. Если в 2005 году транзит составлял 84,8 млн. самолето-километров, то в 2008 году – 121,1 млн. самолето-километров, в 2009 году – 114,2 млн. самолето-километров, в 2010 году – 128,4 млн.самолето-километров. В республике осуществляют деятельность 53 авиакомпания и эксплуатантов воздушных судов из них 39 авиакомпания осуществляют коммерческие воздушные перевозки и 1 авиакомпания некоммерческие воздушные перевозки, 13 эксплуатантов воздушных судов выполняют авиационные работы (авиационно-химические, лесопатрулирование, облет нефте-газопроводов и другие виды работ)/4/.

В транспортной системе Казахстана железнодорожному транспорту принадлежит ведущая роль. Большие расстояния транспортировки, сравнительно дешевые тарифы на перевозки пассажиров и грузов делают железнодорожный транспорт наиболее востребованным со стороны пользователей.

Современная транспортная сеть Казахстана включает более чем 15341 км железнодорожных путей сообщения. Плотность железнодорожных магистралей в Казахстане составляет 5,8 км на 1000 км территории. По протяженности своих линий он уступает в СНГ и Балтии только двум республикам – России и Украине.

Крупное железнодорожное строительство началось здесь в первые же годы советской власти, особенно большой размах приняв в годы предвоенных пятилеток.

Сейчас основу железнодорожной сети Казахстана составляют несколько крупных магистралей меридиального и широтного направлений, от которых в разные направления отходят множество тупиковых линий. К магистральям меридиального направления относятся: Трансказахстанская (Петропавлоск – Караганда – Моинты – Чу), Турксиб (Арысь – Алматы – Семипалатинск) и Оренбург – Кызылорда – Ташкент; к магистральям широтного направления – Транссибирская, Средне – Сибирская (Троицк – Костанай – Кокшетау – Карасук) и Южно – Сибирская (Магнитогорск – Астана – Павлодар – Барнаул) /6/.

Роль железнодорожного транспорта определяется рядом фундаментальных положений:

- основная товарная продукция, предъявляемая к перевозке, это массовые насыпные и наливные грузы, такие как зерно, уголь, руда, нефть, минеральные удобрения и т.д., перевозка которых другими видами транспорта невозможна;

- географические условия Казахстана, обширность территории, размещение производительных сил, дальность расстояния перемещения грузов также делают железнодорожный транспорт незаменимым;

- располагаясь в Евразии, Казахстан обладает высоким транзитным потенциалом – по его сухопутным и, прежде всего, железнодорожным магистральям осуществляются экономические связи России с Центральной Азией и Китаем, Китая со странами Европы, Ближнего Востока и Западной Азией;

В грузообороте всех видов транспорта доля железнодорожного транспорта превышает более 60%. Высока доля железнодорожного транспорта в структуре ВВП и в общем государственных доходов Республики Казахстан.

Управление железнодорожной отраслью входит составной частью в сферу государственного управления транспортно-коммуникационным комплексом. Центральным исполнительным органом, осуществляющим руководство в пределах предусмотренных законодательством, межотраслевую координация в транспортно-коммуникационным комплексе, выступает Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и комитет по железнодорожному транспорту.

Основной железнодорожной транспортной организацией страны является АО Национальная компания «Қазақстан Темір жолы». В своей деятельности АО НК «КТЖ» руководствуется законами Республики Казахстан, соответствующими Актами Президента, Правительства, Парламента Республики Казахстан, Министерства транспорта и коммуникаций, Комитета по железнодорожному транспорту, другими нормативными

правовыми актами, регламентирующими деятельность железнодорожного транспорта и Уставом АО НК «КТЖ». Кроме того, поскольку АО НК «КТЖ» является субъектом естественной монополии, его деятельность в области установления цен, распоряжения основными средствами регулируется Агентством Республики Казахстан по регулированию естественных монополий, защите конкуренции и поддержке малого бизнеса.

Укрепление и совершенствование межгосударственных связей – одно из главных условий стабилизации и развития экономики Казахстана. В выполнении этой задачи решающая роль отводится перевозочному потенциалу железнодорожного транспорта.

Вывоз грузов из республики железнодорожным транспортом значительно превышает ввоз. Основной объем вывоза и более половины ввоза формируется в северном регионе. Среди областей ведущую роль в межгосударственных связях играют Павлодарская, Карагандинская, Костанайская, Жамбылская и Восточно-Казахстанская области. На их долю во внешнем грузообороте железнодорожного транспорта Казахстана приходится около 85% вывозимых из республики грузов и почти половина ввозимых.

Межгосударственные перевозки Казахстана производились в основном через 12 стыковых пунктов, среди которых основные Тобол, Пресногорьковская, Блок-пост 7 (Петропавлск) и Кулунда. Через эти стыки осуществлялись около 80% экспортных и 45% импортных перевозок. В последнее время довольно быстрыми темпами растет перевозочный потенциал стыкового пограничного пункта Достык. Этот стык обеспечивает около 25% экспортных перевозок в связях Казахстана с дальним зарубежьем/7/.

В системе обеспечения международных перевозок республики в последние годы повышается роль морского порта Актау, осуществляющего перевозки международных грузов в смешанном железнодорожно-морском сообщении. Но пока его доля в общем объеме перевозок невелика: около 2 млн. тонн экспортных грузов (менее 1% общего объема экспорта).

Прирост тарифов на перевозки за 2000-2005 годы составлял в среднем 12,2%, в 2006-2010 годах – 8,4%. Однако с 2010 года отмечается ускоренный рост стоимости железнодорожных перевозок. Так например, на фоне роста тарифов в 2010 году в целом по железнодорожному транспорту на 19,1%, АО «Қазтеміртранс» в 2011 году подняло тарифы на 17,6-20,6% (по разным видам вагонов). С 1 января 2012 года АО «НК «КТЖ» объявило об очередном повышении железнодорожных тарифов на 15%.

В последние годы АО «НК КТЖ» существенно переплачивала за ГСМ (Горюче-смазочные материалы), обеспечением которого ведают три компании: ТОО «ТЭК-Астана», ТОО «ТЭК-Алматы» и ТОО «ТЭК - Батыс», ранее входившие в состав АО «НК КТЖ» в качестве структурных подразделений, но далее проданные частным лицам. Завышенные цены есть результат монопольного владения топливными емкостями и нефтяной инфраструктурой вокруг железнодорожного полотна, которые принадлежат только этим трем компаниям. Необходимость дальнейшего стратегического реформирования железной дороги неотложна. Однако она затрудняется серьезными проблемами коррупции в отрасли и в целом в экономике Казахстана, а также отсутствием высококвалифицированных менеджеров, готовых работать в условиях цивилизованной рыночной экономики. В этой ситуации выходом могло бы стать привлечение иностранных менеджеров к управлению Компанией, что позволило бы решить проблему непрозрачности деятельности АО «НК КТЖ» и существенно снизить коррупционные риски.

Стратегия развития АО «НК КТЖ» до 2020 года предусматривает создание высокоэффективной транспортной корпорации Казахстана, соответствующей лучшей мировой практике ведения бизнеса. Данное положение также подтверждает целесообразность привлечения к корпоративному управлению иностранных профессионалов в области развития бизнеса железнодорожных транспортных услуг/8/.

Для ускорения перевозочного процесса и повышения эффективности эксплуатационной работы первостепенное значение имеют мероприятия по дальнейшему усилению верхнего

строения пути, повышению надежности и долговечности всех элементов пути, улучшению качества текущего содержания пути.

Создание новых железнодорожных направлений обеспечивает связи между регионами республики по внутри республиканской сети дорог без выхода на дороги других государств. На востоке эта цель достигается вводом железной дороги Аксу – Конечная. Железная дорога имеет преимущественно транзитное значение. Она приняла на себя перевозки грузов в корреспонденции северных, западных и центральных регионов с бывшими Семипалатинской, Восточно– Казахстанской, а также частично, Алматинской областью. Основным удельный вес в перевозках составляет уголь. В перспективе он также будет преобладать в грузообороте.

В 2003 году завершено строительство железнодорожная ветка Хромтау – Алтынсарино. Протяженность магистральных путей составляет 402,5 км, станционных путей – 40,22 км. Таким образом создан кратчайший путь между севером и западом Казахстана. В целом сообщение между Северным и Западным регионами сократилось на 1,5 тыс. км, а маршрут экспорта зерна через порт Актау – с 4 до 2 тыс. км. Также на данном маршруте открыты 13 станций разъездов, 11 мостов, 151 водопропускных труб.

В 2014 году были сданы в использование две крупные железнодорожные линии «Жезказган – Бейнеу» и «Аркалык – Шубарколь». Эти линии имеют стратегически важное значение для развития как близлежащих регионов, так и для всей страны. Протяженность составляет 1200 км, сооружено 46 мостов и путепроводов, смонтировано 570 водопропускных пунктов, проведено более 4200 км линий электроснабжения и другие объекты производственной инфраструктуры. Технические операции будут осуществляться на 23 станциях и 33 разъездах. Данные линии активизировали маршруты грузопотока в направлениях «Север-Юг» и «Восток-Запад». Повысился транзитный потенциал трансказахстанских транспортных коридоров, проходящих из Азии в направлении России и далее в Европу, через Каспий в направлении Азербайджана, Грузии, Турции и Южной Европы, через Туркменистан в направлении Персидского залива/9/.

В рамках Стратегии «Казахстан – 2030» предусмотрено повышение конкурентоспособности отечественного транспортного комплекса. Важным компонентом экономического развития республики является дальнейшее повышение транзитного потенциала, а также интеграция в международную торговую систему. Казахстан имеет возможность эффективно использовать транспортный фактор не только для развития новых торгово – экономических связей, но и предложит свой транзитный потенциал для получения экономической выгоды от участия в мировых транспортных связях.

Транспорт должен рассматриваться как единый комплекс взаимодополняющих элементов. В разные периоды выделяются тот или иной вид транспорта – автомобильный, железнодорожный или морской, причем опять-таки через систему налоговой политики, тарифов, субсидий или реализацию правительственных программ. Железнодорожный транспорт почти во всех государствах СНГ испытывают сильнейшее давление со стороны предпринимателей, крупных компаний – грузоотправителей и региональных организаций, направленное на требование по снижению тарифов без резервов на снижение затрат. На транспортном рынке, как и на любом другом, противостоят друг другу предложение и спрос. Предложение на рынке транспортных услуг представлено производственным потенциалом всех видов транспорта. Соотношение платежеспособного спроса и предложения на рынке и определяют динамику тарифов на транспортные услуги/10/.

Вступление в ГАТТ/ВТО диктует необходимость разработки национальной системы включения в систему мирохозяйственных связей. Казахстан должен обеспечить свой, национальный, так называемый, баланс интересов, свести соответствующие элементы государственной политики, обеспечить их эффективную взаимосвязь:

- формирование цельной и единой системы внешнеэкономической деятельности и повышения транзитного потенциала;

- использование возможности регулирования влияния внешних и внутренних факторов для формирования условий интенсивного роста экономики и повышения перевозочного и транзитного потенциала страны;

- развитие многосторонних региональных торгово-экономических и производственно-технологических связей на базе совершенствования транспортных и информационно-коммуникационных комплексов;

В этих условиях необходимо создать условия для формирования национальной транспортной инфраструктуры и разработка концепции единой стратегической модели развития транспортно-коммуникационного комплекса страны, что требует развития логистического управления и совершенствования инфраструктуры в ключевых пунктах непосредственного взаимодействия различных видов транспорта. Развитие новых технологий, внедрение мультимодальных перевозок превращают отдельные виды транспорта не в конкурирующие, а во взаимодействующие звенья.

Совершенствование нормативно-правового обеспечения международных перевозок и внешнеэкономической деятельности должно быть направлено на создание условий для повышения транзитного потенциала страны и проявления активности участников внешнеэкономической деятельности.

Разработанная Стратегия развития экономики Казахстана, вся проделанная работа, а также намечаемые меры по дальнейшему сближению и унификации внешнеторговой деятельности требуют от Казахстана и государств-партнеров взаимосвязанной деятельности при Вступлении их в члены ВТО.

Грамотно используя свое положение, Казахстан сможет не только получать доход за счет транзита, но и развивать регионы на основе их вовлечения в товарообмен, создания на местах производства тех товаров, которые имеют спрос на внешних рынках.

Таким образом, в настоящее время объективно возникает необходимость усовершенствовать комплекс практических мероприятий, нацеленных на развитие транспортного транзитного потенциала РК. Этот комплекс мер должен интегрировать экономическую, технологическую, промышленную, транспортную, информационную и международную политику Казахстана.

Список использованных источников:

1. Назарбаев Н.А. Казахстан – 2030. Процветание, безопасность и улучшение благосостояния казахстанцев. Алматы: Рауан, 1997, с.61.
2. Н.А.Назарбаев. Об основных направлениях внутренней и внешней политики на 2003 год. Послание Президента республики народу Казахстана// Железнодорожник Казахстан, 2003, 11 апреля, №22.
3. Государство и бизнес в 21 веке.// Материалы международной научно-практической конференции. Алматы, 2003, 28-29 ноябрь
4. https://primeminister.kz/page/article_item-108 //Официальный сайт премьер-министра РК, К.Масимова. //Документы из стратегического плана министерства транспорта и коммуникаций РК на 2011-2015 гг.
5. Бекмагамбетов М.М. Автомобильный транспорт Казахстан: этапы становления и развития. – Алматы: ТОО «Print-S», 2003.
6. Масимов К.К. Перспективы развития транспортно-коммуникационного комплекса. //Материалы международной научно-политической конференции «Актуальные проблемы транспортно-коммуникационного комплекса на пороге третьего тысячелетия». Алматы, 2001, с.270
7. Программа реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2001-2005 годы.
8. Можарова В. В. Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития. - Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2011

9. m.inform.kz/ru/article/2689888 // Сокращая расстояния: Казахстан запустил крупный железнодорожный проект. 22.08.2014.
10. Жуков Е.А. Транспортный комплекс в структуре народного хозяйства, 1990, с.160.

УДК 327.56

ВЛИЯНИЕ БЛИЖНЕВОСТОЧНОГО КОНФЛИКТА НА СИСТЕМУ БЕЗОПАСНОСТИ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА.

Когай Елизавета Евгеньевна

korean_liza@mail.ru

Студент 4 курса специальности регионоведение

ЕНУ им.Л.Н.Гумилева

Научный руководитель – А.Д. Бекебаева

Ближний Восток – регион резких экономических и социальных контрастов с длительной историей сосуществования и эпизодическими конфликтами между оседлыми земледельцами и горожанами, жившими на плодородных орошаемых землях, и скотоводами-кочевниками, обитателями аридных периферических районов. Богатство и власть обычно концентрировались в орошаемых районах, но иногда и в пустынях формировались правящие кланы (например, королевская семья в Саудовской Аравии). Нефть радикально изменила распределение экономической мощи, и выделились богатые страны – экспортеры нефти, такие, как Саудовская Аравия, Иран, Ирак и Кувейт. До сих пор внутри региона имеются разные виды взаимозависимости. Богатые нефтью страны зависят от притока квалифицированной и неквалифицированной рабочей силы из других стран, рабочие-эмигранты из бедных стран – от наличия рабочих мест в богатых странах, бедные страны – от денежных переводов, которые выходцы из этих стран посылают домой, к тому же их правительства получают средства от стран – экспортеров нефти в виде экономической помощи и инвестиций. [1]

Регион Ближнего Востока, издревле привлекал завоевателей, повелителей могущественных империй, паломников, миссионеров, разведчиков и дипломатов. Свои взоры на район возникновения иудаизма, христианства и ислама обращали выдающиеся художники, писатели и поэты Востока и Запада. Удобное географическое положение позволяло ближневосточным странам участвовать в мировой и региональной торговле. Открытие потрясающих запасов топливных ресурсов – нефти и газа – превратило Ближний Восток в объект экономической экспансии промышленных и энергетических компаний ведущих стран мира. Столкновение геополитических, торгово-экономических, военных, культурно-религиозных интересов супердержав постоянно, на протяжении человеческой истории, генерировало целый ряд затяжных межгосударственных и межнациональных конфликтов [2].

В настоящее время проблемы безопасности ближневосточного региона такие как террористическая деятельность отдельных групп, внутренние вооруженные конфликты, революции, использование ОМУ, организованная преступность вышли за рамки региона, стали транснациональными. Нестабильность региона обусловлена также сложностью урегулирования возникающих здесь кризисов, связанных с наложением друг на друга интересов ближневосточных государств, а также соперничества внерегиональных ведущих держав. Дополнительные трудности поиска политических решений по выходу из кризиса обусловлены глубоким укоренившимся взаимным недоверием. Длющиеся многие годы кризисы (ближневосточный, южно-суданский, западно-сахарский) привели к появлению поколений, не видевших жизнь в мирных условиях. Также не урегулированы территориальные проблемы и пограничные споры, такие как притязания Ирана на Бахрейн, разногласия по поводу принадлежности трёх островов в Персидском заливе, а также Сеуты и Мелильи, споры между Египтом и Суданом, Йеменом и Эритреей, Ливией и Алжиром. Не