

В.А.КОРАБЛЕВ

ИНФРАСТРУКТУРА ТУРИЗМА

УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ

**Алматы
2018 г.**

ББК 75.81я73

**Рекомендовано
Ученым советом университета «Туран»**

Рецензенты:

А.А.Науменко, доктор биологических наук, профессор

М.К.Назарчук, кандидат географических наук, профессор

К 66 Кораблев В.А.
Инфраструктура туризма
Учебное пособие. – Алматы:, 2018. - 186 с.

ISBN 9965-885-11-7

В пособии характеризуются вопросы инфраструктуры как неотъемлемого компонента современно бизнеса, рассматриваются методики стимулирования инфраструктурной активности, проблемы развития инфраструктуры в регионах, в том числе в сфере туризма и социально-культурного сервиса.

Настоящее учебное пособие содержит лекции по инфраструктуре туризма и социально-культурного сервиса, предназначенные для студентов, преподавателей вузов, изучающих основы туристского бизнеса и сферы услуг.

Рекомендовано для студентов, обучающихся по специальностям «Туризм» и «Социально-культурный сервис». Может быть полезно магистрантам, работникам туристской индустрии и гостеприимства и всем, кто интересуется рассматриваемыми вопросами (проблематикой современного турбизнеса).

ББК 75.81я73

ISBN 9965-885-11-7

Кораблев В.А., 2018

ВВЕДЕНИЕ

Как и всякая иная объективно существующая система, туристский бизнес и сфера услуг обладают собственной инфраструктурой. Причем, туризм можно рассматривать как диверсифицированный, межотраслевой комплекс социально-бытовой инфраструктуры.

Инфраструктура становится характерным признаком современного мира. Необходимость развития инфраструктуры (инфраструктурной активности) в современном обществе хорошо осознается представителями западного мира. Несмотря на значительное число публикаций на инфраструктурную тематику, трудно найти целостное исследование, излагающее стройную концепцию.

Инфраструктура – это комплекс основных сооружений, которые поддерживают повседневную жизнь и экономическую активность в обществе. Включает в себя дороги, системы электро- и водоснабжения, телекоммуникационные системы, а также общественный транспорт. Многие из вещей, которые мы воспринимаем как должное, например телевидение, радио, Интернет, чистая вода, являются частью инфраструктуры. Без них жизнь была бы совершенно иной и, вероятно, не такой комфортной. Однако инфраструктура важна не только для обеспечения повседневного комфорта. Она играет ключевую роль в снижении уровня нищеты. Инфраструктура повышает производительность и улучшает качество жизни в обществе. Широкое распространение доступного телекоммуникационного и транспортного обслуживания позволяет создавать новые рабочие места и ускорять экономический рост.

Наряду с материалом, непосредственно освещающим вопросы инфраструктуры в сфере туризма и сервиса, автор счел необходимым включить в пособие общетеоретический материал об особенностях развития инфраструктуры не только в сфере производства, но и в социокультурной сфере.

Дисциплина «Инфраструктура туризма» введена Государственным общеобязательным стандартом высшего образования Республики Казахстан 3.08.368–2006 по специальности 050902–Туризм (бакалавриат) для изучения студентами 3 курса на 5 семестре теоретических положений о создании и развитии инфраструктуры туризма как материально-технической основы сферы гостеприимства. Дисциплина «Инфраструктура социально-культурного сервиса» введена ГОСО РК 6.08.043-2009 по специальности 5В090400 – Социально-культурный сервис (бакалавриат) для изучения студентами. Она имеет 3 кредита и читается на 3 семестре.

К сожалению, в ГОСО РК 3.08. – 20 по специальности 050902–Туризм (бакалавриат) дисциплина «Инфраструктура туризма» вместо базовой стала профильной дисциплиной по выбору студентов, что противоречит новой экономической политики Казахстана в 2015 году, о которой объявил президент Республики Казахстан Н.А.Назарбаев в своем послании народу страны. Ее стержнем стал План инфраструктурного развития. Глава государства неслучайно подчеркнул, что отдельным его направлением станет инфраструктура для туризма. Главным ее преимуществом является возможность создания большого числа рабочих мест. Здесь создание одного рабочего места обходится в 10 раз дешевле, чем в промышленности. Программа «Нурлы жол» стала эффективным антикризисным решением, обеспечившим инфраструктурный задел на будущее.

Исходя из этого и в соответствии с требованиями указанных ГОСО РК, программы курсов предусматривают 15 лекций. В начале каждой лекции дается глоссарий основных терминов. Для проверки знаний студентов по каждой теме разработаны контрольные вопросы и соответствующие тесты. В конце курса лекций приведен список необходимой литературы.

Цель данной работы – дать систематизированные знания инфраструктуры, позволяющие более полно понять как экономическую, так и многообразную социальную сферу жизни людей, в том числе в Казахстане и его регионах.

Инфраструктура туризма – это часть инфраструктуры, под которой понимаются материально-технические системы, предназначенные для обеспечения производства и социальной жизни людей. Инфраструктура туризма, занятая обслуживанием контактов с представителями других стран, позволяет повысить разнообразия восприятия. «Чужое» помогает расширить познание «своего», стимулирует углубленное изучение родного края, чтобы представить его в полном объеме гостям.

В составе туристской инфраструктуры рассматривается комплекс действующих сооружений и сетей производственного (**инфраструктура производственная**), социального (**инфраструктура социальная**) и рекреационного (**инфраструктура рекреационная**) назначения, используемых для обеспечения жизнедеятельности туристов.

Кроме того, в качестве самостоятельных отраслей инфраструктуры туризма в работе выделены научная инфраструктура туризма, учебная инфраструктура туризма, инфраструктура туроперейтинга, транспортная инфраструктура туризма, институциональная инфраструктура туризма, информационная инфраструктура туризма, инфраструктура космического туризма, инфраструктура сферы услуг и сферы сервиса, инфраструктура социально-культурного сервиса и т.д.

Базовый курс лекций имеет определенную практическую ценность, поскольку содержит подробное описание инфраструктуры туризма и сервиса и ее видов и поэтому может быть интересным не только для изучающих туризм и туристскую инфраструктуру, но и для самих работников сферы туристского бизнеса.

Лекция 1 ОБЩИЕ ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ОБ ИНФРАСТРУКТУРЕ

Перечень вопросов

1. Понятие инфраструктуры.
2. Назначение и функции инфраструктуры.
3. Инфраструктура как средство политики.
4. Особенности инфраструктуры, ее межотраслевой характер.
5. Элементы инфраструктуры.

Ключевые понятия:

инфраструктура;
классификация инфраструктуры;
интеграционная функция инфраструктуры.

Инфраструктура - это основа государства любого общества.

Инфраструктура – комплекс отраслей хозяйства, обслуживающих производство (**производственная инфраструктура** – дороги, каналы, водохранилища, порты, мосты, аэродромы, склады, транспорт, связь и др.) и обеспечивающих условия жизнедеятельности общества (**социальная инфраструктура** – образование, наука, здравоохранение и др.).

По мнению М.П. Комарова, под инфраструктурой принято понимать материально-технические системы, предназначенные для обеспечения и производства, и социальной жизни людей.

Инфраструктура – совокупность отраслей, обеспечивающих бесперебойное функционирование народного хозяйства и жизнедеятельность населения, но не создающих материальную продукцию.

Инфраструктура – комплекс взаимосвязанных обслуживающих структур, составляющих и/или обеспечивающих основу для решения проблемы (задачи).

Инфраструктура – комплекс взаимосвязанных обслуживающих структур, составляющих и/или обеспечивающих основу функционирования системы.

Инфраструктура – комплекс отраслей национальной экономики, обеспечивающих общие условия функционирования экономики: дороги, связь, транспорт, образование и т.д. Поэтому, прежде всего различают:

производственную инфраструктуру: дороги, каналы, порты, склады, системы связи и др.;

социальную инфраструктуру: образование, наука, здравоохранение и др.

Инфраструктура – это обязательный компонент любой целостной экономической системы. Инфраструктура экономики – совокупность отраслей и видов деятельности, обслуживающих производство и хозяйство в целом.

Инфраструктура туризма – составная часть экономической системы, обеспечивающая нормальную и эффективную деятельность туристской индустрии, предназначенная непосредственно для использования в процессе производства, продвижения и продажи туристского продукта и напрямую зависящая от состояния туризма в регионе.

Вообще слово «инфраструктура» обозначает основание, фундамент (происходя от латинских слов *infra* – ниже, под и *structura* – строение, расположение), а также внутреннее строение экономической системы. Применительно к бизнесу инфраструктура представляет собой совокупность организационно-правовых форм, опосредующих движение деловых отношений и увязывающих эти отношения при всем их разнообразии и разнотелности в одно целое.

Инфраструктура – это относительно новое понятие в экономической литературе.

По мнению Комарова М.П., термин «инфраструктура» был впервые использован в экономическом анализе для обозначения объектов и сооружений, обеспечивающих нормальную деятельность вооруженных сил. Это было в начале прошлого столетия. В 40-е годы XX столетия на западе под инфраструктурой стали понимать совокупность отраслей, способствующих нормальному функционированию материального производства, включая и сельскохозяйственное производство. В нашей литературе изучение проблем инфраструктуры началось лишь в 70-е годы прошлого века.

По данным Online Etymology Dictionary в английском языке этот термин применяется с конца 1920-х годов, а в соответствии с Оксфордским словарем термин заимствован из военной лексики, куда пришел из французского языка.

В дальнейшем объем понятия расширился и охватил обслуживающие системы не только производства, но и социальной сферы. К отраслям инфраструктуры стали относить строительство дорог, каналов, портов, мостов, аэродромов, складов; энергетическое хозяйство; транспорт; связь; водоснабжение; канализацию; общее профессиональное образование; здравоохранение, социально-культурный сервис, спорт и туризм, космос и т.п.

Сегодня существует понятие и рыночной инфраструктуры, под которым понимаются системы экономических институтов (предприятий и организаций), призванных постоянно обслуживать развивающийся механизм рыночной связи производства и потребления.

В соответствии с особенностями той или иной рыночной сферы в переходной экономике появляются и развиваются обслуживающие их элементы инфраструктуры: прежде всего сфера товарного обращения – от розничной торговой сети до бирж; далее – сфера рынка труда, представленная различными бюро по трудоустройству, центрами по переподготовке кадров, образовательными учреждениями и биржей труда; наконец, сфера обращения капитала через фондовые и валютные биржи, банки и небанковские инвестиционные учреждения.

В настоящее время под **инфраструктурой** понимают **совокупность материально-технических систем (объектов), обеспечивающих выполнение основных функций в различных сферах и отраслях деятельности**. Из определения следуют две важнейшие особенности инфраструктуры.

Первая – инфраструктура, как правило, предназначена для обеспечения выполнения функций в нескольких отраслях, т.е. она носит **межотраслевой характер**.

Инфраструктура выполняет три функции – *интеграционную, обеспечивающую и регулирующую*.

Интеграционную функцию инфраструктура выполняет между отраслями производства, между регионами и государствами. В сфере туризма интеграционная функция туристской инфраструктуры заключается в организации и поддержании связей между предприятиями отрасли, формировании территориальных туристско-рекреационных комплексов.

Обеспечивающая функция туристской инфраструктуры заключается в создании необходимых условий для организации обслуживания туристов.

Регулирующая функция выполняет важную роль в экономике отрасли, которая заключается в создании новых рабочих мест, влиянии на потребительский спрос, развитии отраслей, выпускающих предметы потребления, содействии росту налоговых поступлений в бюджеты разных уровней.

Вторая особенность – инфраструктура не создает материальных благ, она выполняет **обеспечивающую функцию**. В связи с этим требуются специальные, часто нерыночные механизмы ее развития, долевое участие в этом процессе различных заинтересованных отраслей. Отсюда следует особая роль в развитии инфраструктуры межотраслевых органов власти: местных акиматов, органов власти регионов, государственных и международных организаций. Через активизацию взаимодействия

маслихатов с местными органами исполнительной власти сегодня необходимо решать важнейшую задачу повышения качества экономического роста республики.

Актуальное значение приобретает доведение экономических реформ в стране до регионов, сельской местности, мелких населенных пунктов. Областные, районные акиматы должны инициировать реализацию проектов по внедрению передовых технологий, созданию производств готовой продукции на местах. Успешное решение указанных проблем видится прежде всего через активизацию деятельности органов местного самоуправления, которым сегодня предоставляются большие полномочия. Внедряется механизм более тесного взаимодействия маслихатов с органами местной исполнительной власти, что будет способствовать более эффективному самоуправлению на местах. Расширение полномочий органов местного самоуправления станет важным фактором укрепления связей бизнеса с государством.

В последние годы можно наблюдать огромные позитивные сдвиги в инфраструктуре во всех частях света. Увеличилось количество дорог, улучшились транспортные системы, появились возможности высокоскоростного выхода в Интернет, а также поразительная технология мобильной связи. Для многих людей электричество и безопасная питьевая вода являются не роскошью, а обычными элементами жизни. Однако эти изменения затронули не всех. Огромное количество людей во всем мире продолжают жить без надежной инфраструктуры, что является основным препятствием на пути сокращения масштабов нищеты и нередко представляет собой источник серьезной угрозы для здоровья.

- Около двух миллиардов человек совершенно не имеют доступа к электричеству.

- 1,1 миллиарда человек, что примерно составляет одну шестую часть населения планеты, не имеют доступа к безопасной воде.

- 2,4 миллиарда человек или 40% населения Земли не имеют доступа к адекватному санитарно-гигиеническому обслуживанию.

- От грязной воды и болезней, связанных с плохими санитарно-гигиеническими условиями, включая различные виды расстройства кишечника, ежегодно погибает 1,6 миллиона детей.

- В странах с высоким уровнем дохода на душу населения в среднем затрачивается в десять раз больше электроэнергии, чем в странах с низким уровнем дохода.

- В странах Европы и Центральной Азии показатели использования мобильных телефонов удваивались каждый год в период с 1995 по 2001 год. Однако в некоторых странах миллионы людей все еще ждут подключения к телефонной сети.

Инновационно-инвестиционная инфраструктура - комплекс взаимосвязанных структур, обслуживающих и обеспечивающих реализацию инновационно-инвестиционных процессов.

Дальнейшему развитию инфраструктуры в Казахстане способствует реализация Государственной программы форсированного индустриально-инновационного развития экономики. В 2012 году в дни индустриализации, проводимых в Казахстане по инициативе главы государства Н.А.Назарбаева, в формате эстафеты от региона к региону, осуществлены сотни проектов Карты индустриализации предприятий малого и среднего бизнеса, получивших поддержку в рамках «Дорожной карты бизнеса-2020», машиностроительного консорциума и строительной индустрии. Только в Карагандинском регионе осуществлено 36 проектов, инвестировано 64 млрд. 400 млн. тенге, создано более двух с половиной тысяч рабочих мест, 160 новых проектов будет осуществлено в ближайшие три года в Карагандинской области. Это позволит создать 14 тысяч новых рабочих мест. В Карту индустриализации региона входит 56 проектов на сумму 300 млн. тенге. Уже в 2012 году из девяти запланированных проектов три реализованы. Особый упор делается сегодня на инновационные составляющие в базовых отраслях промышленности.

При содействии Технопарка – регионального оператора в сфере инноваций – были успешно инкубированы наукоемкие решения от стадии разработки до серийного производства. В области созданы инновационные компании, которые уже приступают к строительству своих заводов на территории Специальной экономической зоны. В их числе – Карагандинский завод комплексных сплавов, который будет выпускать сплав «Казахстанский», разработанный отечественными учеными в Химико-металлургическом институте. Участниками этого проекта стали и немецкие компании, в том числе всемирно известная «Тиссен Групп». Реализация проекта стоимостью 82,5 млрд. тенге позволит создать 2800 новых рабочих мест. Реализация этих планов и инновационных решений значительно повысит качество жизни карагандинцев. И таких примеров развития инфраструктуры регионов можно привести множество.

Положительным примером активизации инфраструктуры является добычи нефти в Западном Казахстане. За последние годы огромные вложения вкладываются в развитие ее инфраструктуры, что позволяет увеличивать объем нефтедобычи и иметь ежегодный доход от ее продажи в размере 2 млрд. долларов.

Говоря об особенностях инфраструктуры, следует отметить ее *межотраслевой характер*. Так, например, являясь мощным размещенческим фактором, транспортная инфраструктура интегрирует хозяйственное пространство, выступая организующим началом территориальной структуры хозяйства. Следовательно, инфраструктура должна рассматриваться как функционально единый межотраслевой комплекс, требующий, кроме министерств и ведомств, соответственно комплексного межотраслевого управления. Экономическая результативность инфраструктурной системы в целом не будет равна сумме эффектов по составляющим ее элементам.

Отраслевой состав инфраструктуры соответствует производственной специализации района, производственной и территориальной структуре хозяйства.

Инфраструктура, являясь одной из подсистем территориальной структуры хозяйства, несет запас инерционности, который реализуется в дальнейшем развитии пространственных структур. Инерционность не является, безусловно, отрицательным свойством, хотя ее проявление и вызывает в определенных случаях отставание развития инфраструктуры.

Инерционность территориальных структур есть функция развитости инфраструктуры (исторической и экономико-географической среды, разветвленности сети и др.) и размера вовлеченных масс.

Вместе с тем инфраструктура обычно развивается в соответствии с особенностями территории, на которой она размещается. Развитие инфраструктуры является действенным средством макро- и микрополитики в регионе, а также средством политики в целом любого государства.

Следует иметь в виду, что в качестве основы для характеристики региональной инфраструктуры приняты историко-географические регионы.

По мере развития науки устанавливались закономерности зависимости эффективности производства от уровня развития инфраструктуры; влияние инфраструктуры на социальную обстановку в стране и регионе; наконец, влияние инфраструктуры на политику государства и сообществ. При этом осознавался тот факт, что создание инфраструктуры само по себе не приносит прибыли.

Было установлено, что чем выше уровень развития инфраструктуры, тем быстрее и охотнее в регион приходят инвестиции, прибывает рабочая сила, ускоряется экономическое развитие, улучшается жизнь, самочувствие людей. Есть определенные закономерности в развитии инфраструктуры: сначала строятся жилье, дороги, другие элементы инфраструктуры, а затем в регионе создаются объекты основного производства.

В качестве закономерности в стране была осознана необходимость первоочередного развития инфраструктуры в новых регионах, например, во время освоения целины. Огромные ресурсы были сосредоточены на воплощении этого проекта: за 1954-1961 гг.

целина поглотила 20% всех вложений СССР в сельское хозяйство. На освоение целины в 1954-1959 годах было выделено 20 млрд. рублей. Всего в годы освоения целины (1954-1960 гг.) в Казахстане было распахано 25,5 млн. га земли. В 1956 году в стране был собран рекордный урожай в 125 млн. тонн зерновых, из которых 50% было получено на целинных землях. Благодаря экстремальному сосредоточению средств и людей, а также природным факторам новые земли в первые годы давали сверхвысокие урожаи – от половины до трети всего производимого в СССР хлеба. Всего за годы освоения целины в Казахстане было произведено более 597,5 млн. тонн зерна. После окончания кампании около 6 млн. русских и украинцев из РСФСР и УССР остались в Казахской ССР.

Положительным примером также может быть перенос столицы Казахстана из Алматы в Астану, когда в короткие сроки было сделано очень многое для формирования различных видов инфраструктуры, прежде всего социальной, транспортной, коммуникационной и т.д. Сегодня Астана признана одним из наиболее благоприятных городов в СНГ. По итогам конкурса, проведенного Международной ассамблеей столиц и крупных городов, Астана объявлена в 2011 году лучшей среди 81 города стран СНГ. Об экономическом рывке, который сделала Астана за годы своей новейшей истории, говорят факты. С 2000 года валовый региональный продукт увеличился в 16 раз, а в расчете на душу населения – в 9 раз и составляет на одного столичного жителя 18,5 тыс. долларов США. Это уровень развитых государств Центральной и Восточной Европы.

Другой важный показатель – инвестиции. За прошедшие годы они увеличились более чем в 6,5 раза. Сегодня бюджет города составляет 2 миллиарда долларов, что в 10 раз больше, чем он был в начале развития Астаны. Очень важно и решение социальных вопросов: ввод жилья в столице увеличился в 10 раз, рождаемость повысилась за последние 10 лет в 2,5 раза, общая смертность снизилась в 1,5 раза, а естественный прирост населения вырос в 6 раз. В результате средняя продолжительность жизни в Астане достигла 74 лет. И это основной показатель благосостояния.

Решается и «детсадовский» вопрос – в рамках программы «Балапан» в городе в 2010 году введено в эксплуатацию 50 дошкольных учреждений. В итоге более 11 тысяч детей смогли посещать детсады. В 2011 году введено еще 33 дошкольных учреждения с общим фондом 9095 мест.

Есть в столице и свое «Сколково». Для внедрения инноваций создана отдельная структура «Астана-Иновейшенс» по примеру таких лидирующих мировых инновационных хабов, как в Бостоне (США) и Оулу (Финляндия). Здесь и бизнес-инкубирование, и венчурное финансирование, и создание технополиса «Астана», и трансферт технологий. Но для любой компании важно, чтобы была обеспечена необходимая инфраструктура и энергетическая безопасность. С учетом этого планируется строительство нового энергоисточника ТЭЦ-3. Первая очередь строительства уже начата.

Вот почему Астана – гордость республики.

И наоборот, если не уделяется должного внимания развитию инфраструктуры в регионах, тем медленнее или с большими издержками развивается производство, тем тяжелее жизнь людей. Невнимание к развитию инфраструктуры, особенно социальной, приводит к непредсказуемым, а порой и печальным последствиям, как это было в г. Темиртау в период строительства Казахстанской Магнитки – крупнейшей в стране базы черной металлургии в 1959 году. Тогда строителям и монтажникам трое суток не завозили питьевую воду. В результате возник конфликт и противостояние рабочих властям. Проблему решили с помощью военной силы, что привело к многочисленным человеческим жертвам.

Об этом очень подробно написано Н.А.Назарбаевым в его книге «Без правых и левых»:

«Тогда, летом 59-го, стихийно и мощно вырвалось наружу долго сдерживаемое народное недовольство. Приехавшая со всей страны молодежь столкнулась с типичными методами работы административно-командной системы, для которой обычные

человеческие нужды и заботы практически ничего не значили. Ударными темпами возводились корпуса цехов, доменные и мартены, а люди ютились в палатках, в наспех сколоченных бараках. Зачастую спецпунктов на всех не хватало. Особенно выматывали душу перебои с водой, которую, как правило, доставляли строителям только к обеду, да и то какую-то мутноватую, с нездоровым специфическим запахом. А уж о продуктах говорить нечего. Чашу терпения переполнило известие о том, что на базе орсга сгноили и закопали в земле большое количество мяса, сибирских пельменей, фруктов, о наличии которых на стройке никто не догадывался. К тому же начались перебои с бетоном, другими строительными материалами, а вынужденные простои оплачивались из рабочего кармана.

29 июля тысячные толпы бросивших работу каменщиков, бетонщиков, монтажников собрались на площади у здания треста, чтобы выяснить отношения с начальством. Возмущенные строители, убедившись, что никто с ними разговаривать не желает, решили по-своему восстановить справедливость.

А ночью в город вошли войска, раздались выстрелы. Начались аресты, и был объявлен комендантский час. Позднее состоялся суд над «зачинщиками» беспорядков».

Другой характерный пример невнимания к инфраструктуре: в конце 80-х годов из-за высыхания Арала, четвертого в мире моря-озера, в результате ирригации как доминирующего фактора, более важного, чем отклонение русла Амударьи, инфраструктура морского рыболовства Казахстана прекратила свое существование. Для тысяч рыбаков проблемой стал поиск работы в Приаралье.

Сегодня важным этапом становятся реформирование реального сектора экономики и достижение устойчивых темпов экономического роста Казахстана. Политическая модернизация общества должна стать важным фактором дальнейшего устойчивого экономического роста нашей страны.

Расширяются возможности для реализации приоритетных задач социально-экономического развития нашей страны – повышение жизненного уровня населения республики, создание новых рабочих мест, развитие высокотехнологичных производств. А достичь этого можно лишь тогда, когда будет уделяться серьезное внимание развитию инфраструктуры.

Контрольные вопросы

- В чем суть понятия «инфраструктуры»?
- Когда термин «инфраструктура» был впервые использован в экономическом анализе?
- Когда в советской литературе началось изучение проблем инфраструктуры?
- Что вообще обозначает слово «инфраструктура»?
- Что в настоящее время понимают под инфраструктурой?
- Какие важнейшие особенности инфраструктуры следуют из ее определения?
- Какие функции выполняет инфраструктура?
- Что такое межотраслевой характер инфраструктуры?
- Что характеризует инфраструктуру как одну из подсистем территориальной структуры хозяйства?
- Как обычно развивается инфраструктура?
- Почему развитие инфраструктуры является действенным средством макро- и микрополитики в регионе?
- Почему инфраструктура является средством политики в целом любого государства?
- В чем проявляется влияние инфраструктуры на социальную обстановку в стране и регионе?
- Почему, чем выше уровень развития инфраструктуры, тем быстрее и охотнее в регион приходят инвестиции?

- Почему в качестве закономерности в стране была осознана необходимость первоочередного развития инфраструктуры в новых регионах?
- Как перенос столицы Казахстана из Алматы в Астану способствовал формированию в короткие сроки различных видов инфраструктуры?

Лекция 2 КЛАССИФИКАЦИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Перечень вопросов

1. Классификация инфраструктуры.
2. Характеристика отраслевых элементов инфраструктуры.
3. Назначение, функции и состав отраслевой инфраструктуры.
4. Отраслевые (функциональные) типы инфраструктур.
5. Проблемы развития инфраструктуры регионов.

Ключевые понятия:

- инфраструктура;
- отрасли инфраструктуры;
- элементы инфраструктуры.

Для целенаправленного исследования и управления инфраструктурным комплексом необходимо идентифицировать его компоненты. В этих целях предлагаются различные классификации его структурных элементов. Инфраструктуру можно классифицировать по различным признакам:

- по сферам деятельности людей;
- по отраслям (функциям) этой деятельности;
- по масштабам распространения;
- по средам пространства.

Классификация инфраструктуры осуществляется по ряду признаков – по функциональному, обслуживанию рынков, по пространственному и др. Рассмотрим основные из них.

По *функциональному признаку* выделяются:

1) инженерно-техническая инфраструктура в состав которой входят следующие отрасли: транспорт (железнодорожный, автомобильный, морской, речной, воздушный, трубопроводный); связь (телефонно-телеграфная, радиорелейная, электронная, сотовая); коммунальное хозяйство (газ-, электро-, водо-, теплоснабжение, канализация); складское хозяйство, ремонтное хозяйство, тарное хозяйство, сервисное обслуживание;

2) деловая инфраструктура, которая включает: торговлю (оптовую и розничную); общественное питание (рестораны, кафе, закусочные, бары, бистро, столовые, буфеты и т.п.); закупочные организации; финансово-кредитные организации (банки, Сбербанк, и его отделения, страховые компании, аудиторские фирмы, инвестиционные фонды); сбытовые организации (фондовые, ресурсные, товарные, валютные биржи, брокерские компании, энергосбытовые организации); инфраструктуру рынка недвижимости (агентства по оценке недвижимости, риэлтерские фирмы, квартирные бюро, бюро технической инвентаризации); инфраструктуру рынка труда (биржи труда, центры занятости, центры переподготовки кадров, центры социальной защиты населения);

3) социальная инфраструктура, в состав которой входят: жилищное хозяйство (жилой фонд и жилищные услуги); предприятия бытового обслуживания населения (ателье по пошиву и ремонту одежды, обуви, мастерские по ремонту галантерейных, ювелирных, кожаных изделий, прачечные, химчистки, фотоателье, мастерские по ремонту

бытовой техники, теле-, радио-, видеоаппаратуры, предприятия, оказывающие ритуальные услуги и т.п.); учреждения здравоохранения (медицинские диагностические центры, больницы, клиники, поликлиники, амбулатории); учреждения образования (детские дошкольные учреждения, школы, лицеи, гимназии, колледжи, институты, академии, университеты); учреждения социального обеспечения (интернаты для инвалидов, дома ребенка, детские дома); учреждения культуры и искусства (театры, кинотеатры, музеи, галереи, выставочные залы, библиотеки, концертные залы, дворцы и дома культуры); учреждения физической культуры и спорта (стадионы, спортивные комплексы, бассейны, катки, футбольные поля, баскетбольные и волейбольные площадки и т.п.); туризм; гостиницы; пассажирский транспорт (поезда, электрички, автобусы, троллейбусы, трамвай, такси, метро); связь по обслуживанию населения (почта, телеграф, квартирные телефоны, Интернет, электронная почта); учреждения досуга (развлекательные центры, дискотеки, клубы по интересам, парки и т.п.);

4) институциональная инфраструктура, которая включает: правовые учреждения (адвокатские конторы, арбитражные суды, юридические консультации, нотариат, прокуратуру, регистрационную палату, суды общей юрисдикции); учреждения управления (ЗАГСы, архивы, органы территориального управления, миграционные службы);

5) информационная инфраструктура: рекламные агентства, маркетинговые центры, ярмарки, выставки, информационно-вычислительные центры, Интернет, метеостанции;

6) инновационная инфраструктура: научно-исследовательские институты, конструкторские бюро, проектные организации, Академия наук, вузы, территориальные инновационные центры, венчурные предприятия;

7) экологическая инфраструктура: санаторно-эпидемиологический надзор, природоохранные общества, очистные сооружения;

8) внешнеэкономическая инфраструктура: культурные, инфраструктурные, учебные иностранные центры, внешнеторговые организации, консульства, посольства, представительства разных стран, ОВИР, таможня.

По признаку обслуживания рынков инфраструктура может быть разделена на:

1) общерыночную (коммерческие банки, страховые компании, консультационные аудиторские фирмы и т.д.);

2) инфраструктуру потребительского рынка (оптово-закупочные организации, магазины, предприятия общественного питания и т.п.);

3) инфраструктуру финансового рынка;

4) инфраструктуру рынка недвижимости;

5) инфраструктуру рынка труда и т.д.

По пространственному признаку выделяют следующие виды инфраструктуры:

1) международная (международные банки, биржи, торговые представительства иностранных фирм, внешнеторговые организации, таможня, международные ярмарки, международные учебные, медицинские, культурные центры и т.п.);

2) национальная (Казахстанская торгово-промышленная палата, Казахстанская ассоциация коммерческих банков, крупные коммерческие банки, биржи, учебные, медицинские, научные центры, культурные учреждения общенационального значения);

3) межрегиональная (крупные региональные коммерческие банки, посреднические организации и т.п.);

4) региональная (региональные коммерческие центры, коммерческие банки, инвестиционные фонды, торговые дома, рекламные агентства, вузы, медицинские учреждения, театры и т.п.);

5) городская (агентства по продаже недвижимости, адвокатские конторы, мелкооптовые фирмы, магазины, предприятия общественного питания, городской пассажирский транспорт, поликлиники, амбулатории, детские дошкольные учреждения, школы, гимназии развлекательные центры, предприятия бытового обслуживания и т.п.).

Следует отметить, что каждая классификация разрабатывается с учетом определенных потребностей, отвечает тем или иным требованиям и задачам осуществления практической деятельности.

Важное практическое значение имеет группировка отраслей инфраструктуры сельскохозяйственного производства по основным признакам, т.е. ее классификация. Инфраструктура аграрных предприятий классифицируется по функциональному назначению, уровню функционирования, и отраслевым признакам.

По *функциональному назначению* инфраструктура аграрных предприятий делится на *производственную и социальную*. Производственная инфраструктура включает отрасли, обслуживающие сельскохозяйственное производство, а также обеспечивают доставку продукции до потребителя.

Социальная инфраструктура - это совокупность отраслей, обеспечивающих надлежащие условия для эффективной трудовой деятельности работников аграрных предприятий. Главная задача социальной инфраструктуры – создавать материально-вещественные условия удовлетворения личных потребностей, обеспечивать жизнедеятельность и интеллектуальное развитие сельского населения, направленных на расширенное воспроизводство трудовых ресурсов сельскохозяйственных предприятий им объединений и повышения благосостояния их работников.

По *уровню функционирования* инфраструктура делится на *народнохозяйственную, региональную и производственную, или локальную*. Народнохозяйственная инфраструктура включает отрасли, которые обеспечивают эффективное функционирование сельского хозяйства в целом. Она характеризуется сравнительно высокой степенью развития и большим охватом составных элементов.

Каждая классификация разрабатывается в определенных целях, в связи с чем ее элементы идентифицируются на основе существенных классификационных признаков. Главное – в каждой классификации выдержать идентификацию инфраструктурных элементов на основе единого классификационного признака.

В советское время в экономической литературе инфраструктура в основном подразделялась на два крупных блока в связи с делением народного хозяйства на производственную сферу, где осуществлялось воспроизводство общественного продукта в материально-вещественной форме, и так называемую непроизводственную сферу, в которой создавались услуги, обеспечивающие физическое и духовное развитие человека. Несмотря на всю условность такого деления, оно имело практическое значение. В связи с этим *первый блок инфраструктуры стал называться производственной инфраструктурой, обеспечивающей общие условия материального производства*. В ее составе выделялись такие отрасли, как: энергетика, транспорт, связь, инженерные коммуникации, информационное обеспечение, мелиорация и т.д. Производственная инфраструктура - инфраструктура, обеспечивающая материальное производство: железные и шоссейные дороги, водоснабжение, канализация и т.д.

Учитывая, что инфраструктура охватывает в целом все сферы деятельности людей, обычно выделяют *производственную инфраструктуру* (по производственной, материальной сфере) и *социальную инфраструктуру* (по социальной деятельности).

Производственная инфраструктура представляет собой подсистему общих условий производства, обеспечивающих путем установления многочисленных связей - технологических, производственных, экономических, организационных и т.д. – функционирование ключевых структурообразующих отраслей народно-хозяйственного

комплекса в целом, а также регионального комплекса, основного структурного звена народного хозяйства.

Исходя из специфики, производственная инфраструктура подразделяется на инфраструктуру производства средств производства и инфраструктуру производства средств потребления.

Инфраструктура рынка – это система общих условий его функционирования. Необходимость деления инфраструктуры рынка на производственную и социальную остается и в системе рыночных отношений. Существуют свои теоретические и практические проблемы, касающихся обеих инфраструктур, и анализ каждой из них имеет свою специфику.

Второй блок инфраструктуры, обеспечивающий общие условия функционирования всей непродуцированной сферы, получил название «социальная инфраструктура». По существу, представители расширительного толкования инфраструктуры относили к социальной инфраструктуре всю непродуцированную сферу. Непродуцированная инфраструктура - инфраструктура, опосредованно связанная с процессом производства: подготовка кадров, школьное и высшее образование, здравоохранение и т.д.

Социальная инфраструктура – совокупность отраслей и предприятий, функционально обеспечивающих нормальную жизнедеятельность населения.

Социальная инфраструктура подразделяется по функциям этой деятельности на инфраструктуру:

- распределения и обмена;
- оказания потребительских услуг людям;
- охраны здоровья людей;
- формирования общественного сознания и научного мировоззрения;
- управления;
- охраны общественного порядка;
- обороны.

Схематично классификация по этим признакам изображена на рис. 1.

Материальная деятельность (производственная сфера деятельности):	Нематериальная деятельность (социальная сфера деятельности):
<ul style="list-style-type: none"> - производство средств производства - производство средств потребления 	<ul style="list-style-type: none"> - распределение и обмен - оказание потребительских услуг - охрана здоровья - формирование общественного сознания и научного мировоззрения - управление - оборона
Производственная инфраструктура	Социальная инфраструктура

Рис. 1. Классификация инфраструктуры по сферам деятельности людей

Этот вариант классификации инфраструктуры по сферам деятельности людей предложен М.П. Комаровым. По его мнению, поскольку научные основы развития инфраструктуры пока только разрабатываются, то не все отраслевые (функциональные) типы инфраструктуры разработаны в настоящее время в достаточной мере. В наибольшей мере разработаны в теоретическом плане следующие типы инфраструктуры: производственная инфраструктура, инфраструктура сферы услуг, социальная инфраструктура, инфраструктура спорта, научно-техническая инфраструктура, военная инфраструктура.

Классификация инфраструктуры по масштабам развития, предложенная также Комаровым М.П., приведена на рис. 2.

Инфраструктура по масштабам развития:

- Международная
- Государственная
- Региональная
- Местная

Рисунок 2. Классификация инфраструктуры по масштабам развития

По средам пространства принято классифицировать сухопутную, морскую и космическую инфраструктуру.

Сухопутная инфраструктура – это совокупность материально-технических систем, предназначенных для обеспечения деятельности человека на суше, а также материально-технических систем обеспечения морской и космической (воздушной) деятельности человека.

Морская инфраструктура – это совокупность материально-технических систем, предназначенных для обеспечения морской деятельности.

Космическая инфраструктура – это совокупность материально-технических систем, предназначенных для обеспечения деятельности человека в воздухе и в космосе.

Проблемы развития инфраструктуры регионов

Проблем развития инфраструктуры, как и в любой другой области деятельности, множество. Они присущи в той или иной мере различным малым и большим регионам, как административным, так экономическим и геополитическим. Особенно актуальны эти проблемы для Казахстана в силу наличия известных противоречий в политической, экономической и социальной сферах жизни общества.

Как считает М.П. Комаров, проблемы развития инфраструктуры регионов можно объединить в две группы, показанные на рисунке 3.

Проблемы, связанные с недооценкой роли и места инфраструктуры в жизни общества (экономический подход к развитию)	Проблемы, связанные с многоотраслевым составом инфраструктуры («у семи нянек дитя без глаза»)
Отсутствие обоснованных пропорций в выделении средств на развитие хозяйства и инфраструктуры	Отсутствие единого заказчика развития инфраструктуры
Несбалансированное развитие производственной и социальной инфраструктуры	Нескоординированное выделение средств: необходимость создания для этого специальных фондов
Остаточный принцип развития инфраструктуры	Эксплуатация объектов инфраструктуры различными ведомствами
Отсутствие отработанных механизмов проведения региональной политики путем развития инфраструктуры	Наличие различных стандартов и подходов к развитию инфраструктуры в разных ведомствах

Рисунок 3. Проблемы развития инфраструктуры регионов

Как считает М.П. Комаров, проблемы развития инфраструктуры регионов можно объединить в две группы.

Первая, в которую входят, проблемы, связанные с недооценкой роли и места инфраструктуры в жизни общества (экономический подход к развитию), включает в себя отсутствие обоснованных пропорций в выделении средств на развитие хозяйства и инфраструктуры, несбалансированное развитие производственной и социальной инфраструктуры, остаточный принцип развития инфраструктуры, отсутствие отработанных механизмов проведения региональной политики путем развития инфраструктуры.

Вторая, в которую входят, проблемы, связанные с многоотраслевым составом инфраструктуры («у семи нянек дитя без глаза»), включает в себя отсутствие единого заказчика развития инфраструктуры, нескоординированное выделение средств: необходимость создания для этого специальных фондов, эксплуатация объектов инфраструктуры различными ведомствами, наличие различных стандартов и подходов к развитию инфраструктуры в разных ведомствах.

На наш взгляд, первую группу проблем можно решить созданием Комитета развития регионов Казахстана, что и позволит осуществить экономический подход к развитию инфраструктуры. Подобный комитет есть в Российской Федерации. Этот комитет мог бы стать единым заказчиком развития инфраструктуры и способствовать решению проблем, связанных с многоотраслевым составом инфраструктуры. На это автор указывал в своем первом издании учебного пособия еще в 2008 году. И, видимо, эта очевидность реорганизации институциональной инфраструктуры назрела на столько, что 16 января 2013 года президент Казахстана Нурсултан Назарбаев подписал указ «О дальнейшем совершенствовании системы государственного управления Республики Казахстан». Согласно этому документу, в Казахстане создано Министерство регионального развития, которому переданы некоторые функции Министерства экономического развития и торговли.

Кроме того, важно создание республиканского фонда развития инфраструктуры. К примеру, за счет отчислений от прибыли туристских фирм и компаний можно создать республиканский фонд развития туристской инфраструктуры и аналогично и фонд развития инфраструктуры социально-культурного сервиса.

В то же время есть и другие причины, создающие проблемы развития инфраструктуры регионов. Так, анализ указанных проблем показывает, что «вопросы обоснования принципов и методологии регионального планирования все еще остаются вне поля зрения исследователей и составителей планов. Опять, уже в который раз, беремся за очень масштабное дело без его соответствующего научного обоснования, учитывающего местные социально-хозяйственные особенности. Так, например, об объективной необходимости осуществления стратегического планирования, как в отраслевом, так и в региональном аспектах заговорили лишь после октябрьского (1997 г.) послания Президента РК народу Казахстана. Отметим, что стратегическое планирование развития инфраструктуры регионов невозможно без его научно-методологического инструментария, который включает «прежде всего, систему научно обоснованных принципов, динамичность (изменение) которых обуславливается характером целевых задач предстоящего периода. Однако здесь следует выделить принципы, суть которых в будущем практически не зависит от конъюнктурных изменений в объекте планирования». К принципам регионального планирования относятся:

принцип комплексности;

принцип целевой ориентации;

принцип научности.

Только исходя из интересов соблюдения вышеназванных принципов, следует приступить к разработке планов по административно-территориальным таксонам, для чего применяется целая система показателей и методов.

Следует особо подчеркнуть, что осуществление реформ при проведении региональной политики затруднено из-за игнорирования территориальных особенностей. Часто в результате административного нажима «сверху» результаты такого подхода не замедлили вылиться в довольно резкие различия в уровне социально-экономической жизни как укрупненных, так и административно-территориальных регионов республики.

На наш взгляд, первую группу проблем можно решить созданием Комитета развития регионов Казахстана, что и позволит осуществить экономический подход к развитию инфраструктуры. Подобный комитет есть в Российской Федерации. Этот комитет мог бы стать единым заказчиком развития инфраструктуры и способствовать решению проблем, связанных с многоотраслевым составом инфраструктуры. На это автор указывал в своем первом издании учебного пособия еще в 2008 году. И видимо эта очевидность реорганизации институциональной инфраструктуры назрела на столько, что 16 января 2013 года президент Казахстана Нурсултан Назарбаев подписал указ «О дальнейшем совершенствовании системы государственного управления Республики Казахстан». Согласно этому документу, в Казахстане создано Министерство регионального развития, которому переданы некоторые функции Министерства экономического развития и торговли. Однако 6 августа 2014 года Президент Республики Казахстан Н.Назарбаев подписал указ «О реформе системы государственного управления Республики Казахстан» и в связи с решением о новой структуре Правительства функции и полномочия этого министерства по региональному развитию переданы новому Министерству национальной экономики.

Кроме того, важно создание республиканского фонда развития инфраструктуры. К примеру, за счет отчислений от прибыли туристских фирм и компаний можно создать республиканский фонд развития туристской инфраструктуры и аналогично и фонд развития инфраструктуры социально-культурного сервиса.

27 января 2012 года президент страны Нурсултан Назарбаев выступил с ежегодным Посланием народу Казахстана, в котором красной строкой выделен раздел «Об индустриально-инновационных проектах». Он отметил, что «социальная значимость проектов в рамках индустриально-инновационного развития абсолютна. Эта программа остается главным ориентиром модернизации экономики. Все госорганы должны считать эту работу своей основной заботой. Только в прошлом году введено в эксплуатацию 288 проектов на сумму более 970 миллиардов тенге. В результате создано более 30 тысяч постоянных качественных рабочих мест. Мы продолжаем формировать и развивать передовые кластеры нашей экономики. Темпы этой работы не должны снижаться. Поручаю правительству предусмотреть необходимые средства для развития инфраструктуры инновационных кластеров». Программа действий. Время, 28.1.2012. - С.2

Принимаемые меры по развитию инфраструктуры регионов должны одновременно учитывать стратегические и общегосударственные интересы страны, что должно способствовать постепенному выравниванию уровня социально-экономической жизни областей и регионов Казахстана.

Успех решения проблем формирования развитой инфраструктуры связан, с одной стороны, с политической и социальной стабильностью страны, что особенно ярко проявляется в Казахстане. С другой стороны, очевидно, он связан с уровнем развития культуры (в самом широком смысле: политической, экономической, научно-технической, экологической и др.) в регионах. Для решения проблем развития инфраструктуры регионов нужна серьезная и созидательная работа. Причем во всех случаях успешного развития инфраструктуры ведущая роль принадлежит государству или государственным организациям. Можно привести множество положительных примеров, касающихся

развития инфраструктуры регионов на ближайшую перспективу. Так, правительство Казахстана приняло решение о строительстве городов-спутников в Акмолинской области и близ Алматы. Было выделено 6,5 млрд. тенге на подведение инфраструктуры в поселке Коши Акмолинской области, который станет городом-спутником Астаны, и 13,5 млрд. тенге для четырех малых городов-спутников, которые должны появиться возле Алматы под общим названием проект G4, вдоль 70-километровой трассы до Капшагай. Решение о строительстве до 2032 года всех четырех городов-спутников Алматы было принято в 2006 году. В 2008 году южнокорейская компания воплотила замыслы Министерства индустрии Республики Казахстан в проект G4 Cite. Предполагалось, что каждый город будет иметь свое назначение: Gate City (Ворота города) – финансовый центр, Golden City (Золотой город) – центр образования и культуры, Growing City (Растущий город) – транспортно-логистический центр, Green City (Зеленый город) – развлекательный город-курорт, центр туризма. Планировалось, что население этих городов составит в общей сложности порядка 300-400 тысяч человек. G4 City вошел в программу развития регионов и в генеральную схему организации территории, которая была утверждена в конце 2013 года.

Ворота города был запланирован как международный логистический центр. Золотой город – постоят в качестве жилой зоны, а Растущий город – станет промышленным центром.

Сильно различается в различных источниках информация об общей стоимости проекта: от порядка 200 млн. долларов до 24 млрд. При этом сообщалось, что 26 процентов всех расходов якобы покроет государство, 74 процента составят частные инвестиции.

Реализация проекта стартовала, по официальным данным, в 2008 году. С того времени к началу 2014 года из республиканского бюджета, по данным Минрегионразвития, было выделено 28,2 млрд. тенге (генпланы, ПДП, проектирование, строительство инженерно-коммуникационной инфраструктуры). В этом году из бюджета выделено еще 8,05 млрд. тенге. При этом госинформсопровождение проекта свелось к тому, что в этом году в первом микрорайоне «Коянкус» Gate City должно было введено в эксплуатацию около 90 тыс. кв. м жилья. Строительство подобных населенных пунктов позволяет обеспечить доступным жильем огромное количество населения.

В 2013 году при обсуждении в южной столице проекта основных положений Генеральной схемы организации территории Казахстана, которая разрабатывается с 2010 года, были внесены в ранее принятые планы строительства городов-спутников Алматы определенные коррективы. Это связано с тем, что особая важность этой Генеральной схемы предусматривает видение долгосрочного и системного развития территории страны для повышения качества жизни. Разделение государства согласно схеме основывается на потенциале и ресурсах регионов. Что касается южной столицы, то, к 2030 году мегаполис станет центром индустриально-инновационных технологий, туризма и торгово-логистической деятельности. Но для этого необходимо произвести определенные преобразования. Алматинскую агломерацию можно создать за счет увеличения территории города путем присоединения пригородных поселков, где будут развиваться сферы промышленной переработки, сельского хозяйства и транспортной инфраструктуры.

Учитывая, что уровень загрязненности воздуха в Алматы достиг предельных показателей и соответствует уровню самых грязных городов планеты, в этой связи строительство 4 городов-спутников вдоль Капшагайской трассы, как предлагалось ранее, не совсем целесообразно. Ведь если эти города будут построены вдоль шестиполосной магистрали, они расположатся в непосредственной близости от мегаполиса. В конечном итоге мы получим цепочку поселений, которая вытянется до Капшагай. Это приведет к обострению проблем, уже существующих в Алматы население таких городов-спутников будет ежедневно пребывать в южную столицу и здесь будет дополнительная людская, транспортная нагрузка и загазованность.

В апреле этого года управление архитектуры и градостроительства Алматы сообщило, что вблизи города будут развиваться только два города-спутника из четырех – Жана-Или в самом Капшагае и Gate City в северной части территории Алматы. Оказалось, что два других города-спутника не имеют перспектив для трудоустройства граждан и возможностей решения социально-культурных вопросов.

В одном из своих недавних выступлений президент поручил акиму Алматы и тогдашнему Министерству регионального развития до конца 2014 года разработать стратегический план формирования и развития алматинской агломерации. В развитых странах мира крупные агломерации являются точками прорывного развития, в них концентрируются людские и научно-технические ресурсы, инженерная инфраструктура. Это способствует притоку инвестиций, устойчивому росту и развитию основного города. С этой целью предполагается развивать западное побережье Капшагайского водохранилища с его прекрасными пляжами и зонами отдыха на базе самого города Капшагай, поселков Жетыген и Жана-Или. Создать крупный город можно, вложив в него инвестиции и средства, запланированные на строительство городов G4 City. Таким образом, алматинская агломерация из моноцентричной превратится в полицентричную.

Будущий капшагайский мегаполис будет формироваться как место концентрации научно-технического потенциала алматинской агломерации, где могут быть размещены университетские городки, лаборатории, опытно-конструкторские бюро, технопарки и наукограды.

Одновременно будет развиваться транспортно-логистический потенциал той территории, строить там курорты, объекты финансово-делового и игорного бизнеса. Все это позволит превратить мегаполис в современный город, весьма привлекательный для жизни и трудовой деятельности людей.

Города Каскелен, Талгар, Есик и другие крупные населенные пункты Алматинской области можно превратить в подцентры агломерации, которые будут оттягивать на себя внутренние маятниковые миграционные потоки. Разместить там перерабатывающие предприятия, культурные и социальные объекты. Так считает архитектор, один из разработчиков концепции алматинской агломерации Чиканаев Аманжол.

См. Акулова О. Снятся людям иногда золотые города. Время, №120, 19.8.2014, с.1, 3

В качестве альтернативы было предложено на западном побережье водохранилища Капшагай сформировать «ожерелье» из 4 городов: Капшагай, Жана-Иле, Жетыген и оставить, Green city. Эти 4 города смогут стать городами-контрмагнитами, которые будут на себя оттягивать миграционные потоки, так как они расположатся на курортном побережье водохранилища. Там можно развивать игорный и туристский бизнес. Кроме того, Алматинская область обладает природным потенциалом. Алтын Эмель, Чарынский национальный парк привлекут любителей природы. В Тургене будут развиваться горнолыжные виды отдыха, а на Капшагае – пляжные. Вместе с тем население в 400 тыс. человек в «новых» городах будет нуждаться и в своем аэропорте. Поэтому предполагается строительство в Жана-Иле международного аэропорта, куда будут прибывать иностранные туристы. Кроме того, данный аэропорт будет страховочным и резервным для Алматы, в случае если там будет туманная погода. Бабиченко О. Схема определяет будущее. АиФ Казахстан, № 26, 2013. – С.15

В направлении Каскелена, Талгара и Есика будет пять туристских групп. Предполагается создать в Алматинском регионе туристский кластер мирового уровня. К примеру, должны появиться 500 км лыжных трасс, сейчас на Чимбулаке из всего 34 километра. Первый проект – Кок-Жайлау.

Министерством туризма и спорта республики была предусмотрена республиканская программа по развитию туристской отрасли на 2007–2011 годы, в которой важное место занимал раздел, связанный с формированием инфраструктуры туризма. При этом разработаны три прорывных проекта, связанных с развитием региональных центров

туризма: «Актау-Сити», «Жана-Иле» и международный центр туризма «Бурабай». Кроме того, в Мангистауской области предусмотрено развитие курортной зоны отдыха «Кендерли» - первой международной курортной зоны на Каспийском море, соответствующей мировым стандартам. Она будет расположена в заливе Фетисово в 70 км южнее города Жанаозен. Это идеальное место на Каспийском море с лучшими климатическими условиями, пляжами и самой чистой водой.

- Общая площадь курорта 1700 га
- Вместимость отелей 21000 койко-мест
- 500 домов и роскошных вилл
- 500 га отведено для зеленых зон и парков.
- 11 км фантастических песочных пляжей с аллеями.

Курортная зона «Кендерли» разработана с учетом спроса и нужд потенциальных потребителей, выявленных в процессе опросов, произведенных в Казахстане, России и на международных рынках:

- Запланированы 4 курортные зоны для 4 целевых групп.
- Тематические парки, спортивные учреждения и другие объекты делают для туристов курортную зону отдыха наиболее привлекательной на всем Каспийском море.
- Курортная зона отдыха Кендерли будет принимать 300000 туристов ежегодно, из них 45% казахстанцев, 55% из других стран.

Проект курортной зоны Кендерли обеспечивает высокие показатели возврата инвестиций и создание 15000 новых рабочих мест. Ее ввод запланирован в 2015 году. Инвестиции в Кендерли составят 345 млрд. тенге.

В 2012 году был дан старт очередному проекту «Бурабай». Урочище «Бурабай», которое часто называют казахстанской Швейцарией, расположено в 250 км от Астаны. Этот уникальный природный комплекс объединяет причудливые скалы, тенистые леса и десятки голубых озер в неповторимую горную страну среди Великой степи. В рамках этого проекта реконструирован аэропорт города Кокшетау, на самом курорте появится система очистки воды и центральная канализация.

Реализация проекта «Бурабай» рассчитана на 12 лет и семь последовательных этапов. Сейчас идет осуществление первого этапа, который предполагает строительство отеля на 402 места, СПА, оздоровительного комплекса общей застройки три гектара. Предварительная стоимость проекта составит порядка 90 млн. долларов. Ввод в эксплуатацию первого этапа планируется осенью 2012 года. Всего инвестиции в Бурабай составят 450 млрд. тенге.

Строительство международного туристского центра «Жана-Иле» на побережье Кашагая обойдется в 300 млрд. тенге.

5 января 2012 года Министерством туризма и спорта РК был подписан меморандум о строительстве международного молодежного туристского центра «Баламекен» на курорте Бурабай. Центр задуман по примеру таких всемирно известных проектов, как парки Диснейленд (г. Анахайм, США) и Хундерфоссен (г. Лиллехаммер, Норвегия), а также резиденций Деда Мороза (г. Великий Устюг, Россия) и Йоулупукки (г. Рованиemi, Финляндия).

Существует и много других особенностей решения проблем развития инфраструктуры, которые будут рассмотрены в последующих разделах.

Контрольные вопросы

1. Назовите главные признаки классификации инфраструктуры?
2. Какие виды инфраструктуры обычно выделяют, учитывая, что она охватывает в целом все сферы деятельности людей?

3. Исходя из специфики, на какие виды подразделяется производственная инфраструктура?
4. На какие виды по функциям своей деятельности подразделяется социальная инфраструктура?
5. Расскажите о признаках классификации инфраструктуры по масштабам развития?
6. Расскажите о признаках классификации инфраструктуры по средам пространства?
7. На какие группы подразделяются проблемы развития инфраструктуры регионов?
8. Как решаются проблемы развития инфраструктуры?
9. Какие принципы регионального планирования вы знаете? В чем их суть?

Лекция 3 ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ ОТРАСЛЕВЫХ ЭЛЕМЕНТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Перечень вопросов

1. Элементы инфраструктуры.
2. Состав производственной инфраструктуры.
3. Специфические свойства и признаки подсистем производственной инфраструктуры.
4. Организация производственной инфраструктуры предприятий сферы сервиса
5. Организация ремонтного хозяйства

Ключевые понятия:

инфраструктура;
отрасли инфраструктуры;
элементы инфраструктуры;
подсистемы производственной инфраструктуры;
ремонтное хозяйство.

Следует отметить, что в некоторых случаях государственные и региональные власти создают инфраструктуру и затем передают (продают) места для строительства необходимых сооружений.

К элементам инфраструктуры относятся транспорт, энергетические системы, энергетические источники, передача и распределение энергии, связь, коммуникационные системы, информационные сети, подземные и надземные обслуживающие сооружения, включающие водопровод (системы поставки, очистки, обработки, использования воды), канализация, газопровод и др.

Элементами инфраструктуры являются также и другие средства обслуживания, например, шоссе, аэропорты, автодороги, железнодорожные пути, автостоянки, парковки, порты, вокзалы и прочее.

В состав *производственной инфраструктуры* обычно включаются следующие основные подсистемы:

транспорт всех видов, функционирующий в сфере обращения, и внешний промышленный транспорт, включая ЛЭП и другие устройства, связанные с передачей и распределением электроэнергии;

информационно-коммуникационная система, связь;

система обеспечения производства материальными ресурсами: складское хозяйство, материально-техническое снабжение, заготовки, водоснабжение;

инженерная инфраструктура, включая все виды инженерного обеспечения зданий и сооружений, а также городской транспорт;

природоохранная инфраструктура;

рекреационная инфраструктура.

Совокупность подсистем производственной инфраструктуры характеризуется наличием ряда общих специфических свойств и признаков, вытекающих из задач инфраструктуры, функционального единства ее подсистем. Это такие свойства, как:

высокая фондоемкость и капиталоемкость объектов инфраструктуры, длительные сроки их создания и длительные сроки функционирования (отсюда распространенное мнение о «невыгодности» вложений, например, в транспортную инфраструктуру);

проявление основного эффекта (в ряде случаев до 90%) от функционирования инфраструктуры вне ее отраслей – в базисных отраслях (это находит выражение в соотношении макроэкономических показателей – доля транспорта в ВВП, как правило, не превышает 5–8%, тогда как в капиталовложениях она составляет более 20%);

высокий эффект опережающего по сравнению с основным производством (пионерного) развития транспортной инфраструктуры;

неотделимость процессов производства и потребления «продукции» транспорта, невещественный ее характер – отсюда невозможность ее накопления, хранения, складирования, что требует значительных резервных мощностей;

значительная сезонная, месячная и суточная неравномерность загрузки элементов транспортной инфраструктуры.

Инфраструктура очень важна для успешного развития туризма. Эти сооружения должны соответствовать интенсивности использования. Например, взлетные полосы аэропортов следует строить с учетом использования в будущем новейших видов реактивных пассажирских самолетов, для того чтобы потом не пришлось проводить дорогостоящие реконструкции.

Состав, содержание и задачи производственной инфраструктуры предприятий сферы сервиса

Результат деятельности предприятия во многом зависит от организации работы вспомогательных и обслуживающих хозяйств и служб. В своей совокупности они представляют собой производственную инфраструктуру, поскольку способствуют более эффективному и бесперебойному протеканию процесса оказания услуг, выполнения работ, производства продукции.

От работы вспомогательных служб в значительной мере зависит уровень обслуживания населения. Так, своевременное обеспечение основных участков фабрик химчистки паром нужного давления, бесперебойная и точная работа оборудования создают условия для достижения высокого качества обработки изделий, а четкая и правильно организованная работа автотранспорта обеспечивает сохранение этого высокого качества и сокращение сроков выполнения заказов.

Таким образом, можно определить понятие **«производственная инфраструктура предприятия»** как *комплекс обслуживающих вспомогательных производств, обеспечивающих основной производственный процесс сырьем, материалами, топливом, энергией, инструментом, оснасткой, а также поддерживающих технологическое и энергетическое оборудование в работоспособном состоянии.*

Комплекс этих работ составляет содержание технического обслуживания производства. Следовательно, состав подразделений технического обслуживания образует *производственную инфраструктуру предприятия*, в которую включают: вспомогательные цехи, службы или хозяйства: *ремонтное, энергетическое, инструментальное, транспортное, снабженческо-складское* и др. Состав и масштабы этих подразделений предприятия определяются особенностями основного производства, типом и размерами предприятия и его производственными связями с внутренней и внешней средой.

Ремонтные цехи и службы предприятия обеспечивают постоянную эксплуатационную готовность технологического оборудования путем ремонта и

модернизации. Задачи этих цехов и служб заключаются в том, чтобы ремонт и модернизация оборудования выполнялись качественно и в установленные сроки при оптимальных затратах.

Энергетические цехи и службы обеспечивают предприятие всеми видами энергии, организуют рациональное ее использование, поддерживают электрооборудование и энергоустановки в постоянной эксплуатационной готовности путем их ремонта и модернизации, внедряют новое энергетическое оборудование, осуществляют контроль за выполнением правил эксплуатации энергоустановок в основных производственных цехах, обеспечивают телефонную и радиосвязь.

Инструментальные цехи и службы предприятия обеспечивают основное производство инструментом и оснасткой высокого качества при минимальных издержках на их изготовление и эксплуатацию. Основными задачами инструментального хозяйства являются: бесперебойное обеспечение высококачественным инструментом всех цехов и рабочих мест; контроль за правильной эксплуатацией инструмента и сокращение его расхода; уменьшение затрат на изготовление, приобретение, хранение, ремонт и восстановление инструмента; поддержание минимально необходимых запасов инструмента.

Транспортные, снабженческие и складские хозяйства, цехи и службы обеспечивают своевременную поставку всех материальных ресурсов, их хранение и движение в процессе производства. От их работы зависят ритмичность работы предприятия и экономичное использование материальных ресурсов.

Эффективность производственной инфраструктуры предприятия обеспечивает логистический подход к ее организации и управлению. Содержание этого подхода заключается в следующем:

- установление определенного порядка выполнения функциональных обязанностей путем рационального распределения работ по исполнителям во времени и объемах в установленной последовательности;
- разработка технологической, нормативной и организационно-методической документации, на основе которой функции, выполняемые обеспечивающими подразделениями предприятия, увязываются с режимом и графиком работы основных подразделений;
- постоянное соизмерение затрат на техническое обслуживание средств производства, складские и транспортные операции, операции снабжения с получаемым экономическим эффектом в целом по предприятию за счет увеличения межремонтных периодов работы оборудования и сокращения его простоев, более эффективного использования транспортных средств и складских мощностей, снижения уровня запасов и бесперебойного обеспечения предприятия материалами, запасными частями, топливом, энергией, инструментом.

Организация ремонтного хозяйства

В процессе эксплуатации техническое оборудование подвергается физическому и моральному износу и требует постоянного технического обслуживания и ремонта.

Основными задачами ремонтного хозяйства являются:

- поддержание технологического оборудования в постоянной эксплуатационной готовности и его обновление;
- увеличение сроков эксплуатации оборудования без ремонта;
- совершенствование организации и повышение качества ремонта оборудования.

Контрольные вопросы

- Что относится к элементам инфраструктуры?

- Какие основные подсистемы включаются в состав производственной инфраструктуры?
- Наличием каких общих специфических свойств и признаков, вытекающих из задач инфраструктуры, характеризуется совокупность подсистем производственной инфраструктуры?
- Почему развитая инфраструктура важна для развития туризма?
- Назовите общие специфические свойства и признаки подсистем производственной инфраструктуры?
- Как определить понятие «производственная инфраструктура предприятия»?
- Назовите задачи производственной инфраструктуры?
- Что входит в состав подразделений технического обслуживания?
- Что является основными задачами ремонтного хозяйства?
- Как осуществляется организация ремонтного хозяйства?

Лекция 4 ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Перечень вопросов

1. Характеристика и назначение производственной инфраструктуры.
2. Функции производственной инфраструктуры.
3. Классификация производственной инфраструктуры.
4. Состав элементов производственной инфраструктуры.
5. Теоретическая характеристика элементов производственной инфраструктуры.

Ключевые понятия:

производственная инфраструктура;
состав производственной инфраструктуры.

Характеристика и назначение производственной инфраструктуры

Инфраструктура – относительно новое понятие в экономической литературе. Ее выделение было обусловлено быстрым ростом и усложнением сфер материального производства и социального развития стран. В общих положениях об инфраструктуре было введено понятие *«производственная инфраструктура»*.

Несмотря на пристальное внимание, уделяемое производственной инфраструктуре со стороны науки и практики, еще есть определенные разночтения в вопросе о содержании понятия «производственная инфраструктура». Так, в ряде экономических работ до сих пор под производственной инфраструктурой понимается *«совокупность инженерных, агрометеорологических и других сооружений, обеспечивающих нормальное функционирование всего комплекса производства в пределах определенной территории»*. В другой работе инфраструктура определяется *«как сочетание действующих сооружений, зданий, сетей и систем...»*. При этом понятие «производственная инфраструктура» неоправданно сужается и сводится, по существу, к базовому, фондовому компоненту этой группы отраслей – очень важному, но всё же не единственному.

В инфраструктурной системе, особенно транспортной, можно выделить *стационарную составляющую* (коммуникации, постоянные устройства и др.) и *динамичную составляющую* (подвижной состав и другая аппаратура, эксплуатационные и управленческие методы реализации связей, освоения потоков). Именно динамическая составляющая производственной инфраструктуры реализует потребности народного хозяйства и общества в целом в разного рода связях. Поэтому отдельные авторы, опираясь на общее определение инфраструктуры, дают следующую дефиницию производственной инфраструктуры: это *«совокупность материально-технических систем, обеспечивающих*

движение ресурсов и товаров в ходе промышленного и сельскохозяйственного производства».

На наш взгляд, *производственная инфраструктура – это такая подсистема хозяйства, которая создает и реализует общие условия для функционирования производства и жизни населения, в равной степени необходимые для деятельности всех сфер общественного производства.*

Географические аспекты исследования производственной инфраструктуры особенно важны в силу ярко выраженной территориальности ее развития и функционирования. Территориальный аспект развития производственной инфраструктуры заключается в специфическом характере размещения и пространственной организации ее материально-технической базы. Он обусловлен как ролью, местом и функциями отраслей инфраструктуры в территориальной структуре хозяйства, так и их технико-экономическими особенностями.

Выделение производственной инфраструктуры в группу относительно обособленных отраслей связано с резкой интенсификацией территориального разделения труда, что подняло на совершенно новую ступень проблему объединения пространственно разобщенных элементов воспроизводственного процесса.

Развитая производственная инфраструктура обуславливает вовлечение в сферу материального производства производительных сил новых районов, повышение территориальной и социальной мобильности населения. Поэтому она выступает как фактор, организующий экономическое пространство, обеспечивающий дальнейшую реализацию географического разделения труда. Без определенного уровня развития инфраструктуры невозможно освоение и заселение необжитых территорий. Но уже экономически развитая инфраструктура создает эффект обратной связи, привлекая на данную территорию новые предприятия, расширяя пределы эксплуатации природных ресурсов, развития обрабатывающей промышленности, придавая важный импульс притоку населения.

В бывшем СССР роль инфраструктуры в формировании территориальной структуры хозяйства недооценивалась, ей отводилась пассивная роль, а уровень ее развития ставился в полную зависимость от масштабов производственного потенциала. Это привело к известным территориальным диспропорциям и значительным народнохозяйственным потерям. Важнейшим условием комплексного развития района (особенно нового освоения) является опережающее развитие производственной инфраструктуры.

Функции производственной инфраструктуры

Функции производственной инфраструктуры обширны и специфичны, обусловлены как отраслевым характером производства, так и обеспечением движения материальных средств, различных видов ресурсов, включая трудовые, финансовые, а также производственной информации. Данные функции для современного производства – это, образно говоря, его «кровеносная система».

Исходя из определения производственной инфраструктуры, а также с учетом классификации ресурсов (по М.П. Комарову), могут быть сформулированы следующие функции производственной инфраструктуры:

1. Обеспечение движения материальных средств:
природных ресурсов;
энергии;
готовых товаров.
2. Обеспечение движения рабочей силы (трудовых ресурсов).
3. Обеспечение движения производственных финансов.
4. Обеспечение движения производственной информации.

Классификация производственной инфраструктуры

Классификация производственной инфраструктуры осуществляется по различным признакам. По мнению М.П. Комарова, наиболее актуальными являются *пространственно-производственный и отраслевой*.

По *пространственно-производственному признаку* классифицируют:

- производственную инфраструктуру предприятия;
- производственную инфраструктуру региона;
- производственную инфраструктуру государства;
- производственную инфраструктуру содружества государств;
- производственную инфраструктуру мирового сообщества.

По *отраслевому принципу построения производства* выделяют:

- производственную инфраструктуру отдельного производства;
- производственную инфраструктуру предприятия;
- производственную инфраструктуру отрасли.

Однако производственную инфраструктуру классифицируют и по *выполняемым ею функциям, т.е. по отраслям самой инфраструктуры* независимо от первых двух признаков классификации.

В состав отраслевых элементов производственной инфраструктуры общего назначения входят: *транспорт, энергетическое хозяйство, связь, водоснабжение и канализация, оптовая торговля и материально-техническое снабжение, финансовая инфраструктура* (рисунок 4).

Производственная инфраструктура:

- Транспорт (транспортные коммуникации)
- Энергохозяйство (энергетические коммуникации)
- Связь (информационные коммуникации)
- Водоснабжение и канализация
- Оптовая торговля
- Материально-техническое снабжение
- Финансовая инфраструктура

Рисунок 4. Отраслевой состав элементов производственной инфраструктуры

В ряде стран в состав производственной инфраструктуры включают электро-, газо-, водоснабжение, телекоммуникации, информационное обслуживание, сферу деловых услуг.

Отраслевой состав производственной инфраструктуры изменяется по мере развития экономики, научно-технического прогресса и эволюции общественных отношений.

Отраслевая классификация инфраструктуры наиболее актуальна в современной науке, поскольку она принята во многих странах и в большинстве социально-экономических наук. Вместе с тем данная классификация изживает себя, поскольку она основана на ведомственном экономическом подходе к планированию развития и управления общественной жизнью, развития других составных частей инфраструктуры.

Теоретическая характеристика элементов производственной инфраструктуры

Теоретическая характеристика включает в себя определение назначения, функций и ключевых теоретических понятий по каждому элементу инфраструктуры.

Касаясь непосредственно процесса создания турпродукта, следует отметить, что **инфраструктура производственная** – это комплекс действующих сооружений, зданий, сетей, систем, непосредственно не относящихся к производству туристского продукта, но необходимых для самого процесса производства туристских услуг: транспорт, связь, сети энергоснабжения, водоснабжения и пр.

Состав, содержание и задачи производственной инфраструктуры предприятий сферы сервиса

Результат деятельности предприятия во многом зависит от организации работы вспомогательных и обслуживающих хозяйств и служб. В своей совокупности они представляют собой производственную инфраструктуру, поскольку способствуют более эффективному и бесперебойному протеканию процесса оказания услуг, выполнения работ, производства продукции.

От работы вспомогательных служб в значительной мере зависит уровень обслуживания населения. Так, своевременное обеспечение основных участков фабрик химчистки паром нужного давления, бесперебойная и точная работа оборудования создают условия для достижения высокого качества обработки изделий, а четкая и правильно организованная работа автотранспорта обеспечивает сохранение этого высокого качества и сокращение сроков выполнения заказов.

Таким образом, можно определить понятие «производственная инфраструктура предприятия» как комплекс обслуживающих вспомогательных производств, обеспечивающих основной производственный процесс сырьем, материалами, топливом, энергией, инструментом, оснасткой, а также поддерживающих технологическое и энергетическое оборудование в работоспособном состоянии.

Комплекс этих работ составляет содержание технического обслуживания производства. Следовательно, состав подразделений технического обслуживания образует производственную инфраструктуру предприятия, в которую включают: вспомогательные цехи, службы или хозяйства: ремонтное, энергетическое, инструментальное, транспортное, снабженческо-складское и др. Состав и масштабы этих подразделений предприятия определяются особенностями основного производства, типом и размерами предприятия и его производственными связями с внутренней и внешней средой.

Ремонтные цехи и службы предприятия обеспечивают постоянную эксплуатационную готовность технологического оборудования путем ремонта и модернизации. Задачи этих цехов и служб заключаются в том, чтобы ремонт и модернизация оборудования выполнялись качественно и в установленные сроки при оптимальных затратах.

Энергетические цехи и службы обеспечивают предприятие всеми видами энергии, организуют рациональное ее использование, поддерживают электрооборудование и энергоустановки в постоянной эксплуатационной готовности путем их ремонта и модернизации, внедряют новое энергетическое оборудование, осуществляют контроль за выполнением правил эксплуатации энергоустановок в основных производственных цехах, обеспечивают телефонную и радиосвязь.

Инструментальные цехи и службы предприятия обеспечивают основное производство инструментом и оснасткой высокого качества при минимальных издержках на их изготовление и эксплуатацию. Основными задачами инструментального хозяйства являются: бесперебойное обеспечение высококачественным инструментом всех цехов и рабочих мест; контроль за правильной эксплуатацией инструмента и сокращение его расхода; уменьшение затрат на изготовление, приобретение, хранение, ремонт и

восстановление инструмента; поддержание минимально необходимых запасов инструмента.

Транспортные, снабженческие и складские хозяйств цехи и службы обеспечивают своевременную поставку всех материальных ресурсов, их хранение и движение в процессе производства. От их работы зависят ритмичность работы предприятия и экономичное использование материальных ресурсов.

Эффективность производственной инфраструктуры предприятия обеспечивает логистический подход к ее организации и управлению. Содержание этого подхода заключается в следующем:

- установление определенного порядка выполнения функциональных обязанностей путем рационального распределения работ по исполнителям во времени и объемах в установленной последовательности;
- разработка технологической, нормативной и организационно-методической документации, на основе которой функции, выполняемые обеспечивающими подразделениями предприятия, увязываются с режимом и графиком работы основных подразделений;
- постоянное соизмерение затрат на техническое обслуживание средств производства, складские и транспортные операции, операции снабжения с получаемым экономическим эффектом в целом по предприятию за счет увеличения межремонтных периодов работы оборудования и сокращения его простоев, более эффективного использования транспортных средств и складских мощностей, снижения уровня запасов и бесперебойного обеспечения предприятия материалами, запасными частями, топливом, энергией, инструментом.

Организация ремонтного хозяйства

В процессе эксплуатации техническое оборудование подвергается физическому и моральному износу и требует постоянного технического обслуживания и ремонта.

Основными задачами ремонтного хозяйства являются:

- поддержание технологического оборудования в постоянной эксплуатационной готовности и его обновление;
- увеличение сроков эксплуатации оборудования без ремонта;
- совершенствование организации и повышение качества ремонта оборудования.

Контрольные вопросы

1. Объясните понятие «производственная инфраструктура».
2. Дайте характеристику отраслевым элементам инфраструктуры.
 - Какова роль производственной инфраструктуры в развитии экономики регионов?
4. В чем состоят назначение, функции, структура производственной инфраструктуры?
5. Почему особенно важны географические аспекты исследования производственной инфраструктуры?
6. С чем связано выделение производственной инфраструктуры в группу относительно обособленных отраслей?
7. Что обуславливает развитая производственная инфраструктура?
8. Оценивалась ли в СССР роль инфраструктуры в формировании структуры хозяйства?
9. Какие функции выполняет производственная инфраструктура?

10. Какие признаки положены в основу классификации производственной инфраструктуры?
11. По каким другим признакам классифицируют производственную инфраструктуру?
12. Какая классификация инфраструктуры наиболее актуальна в современной науке?
13. Что входит в состав отраслевых элементов производственной инфраструктуры?
14. Что включает в себя теоретическая характеристика элементов производственной инфраструктуры?
15. Расскажите о производственной инфраструктуре туризма.

Лекция 5 СОЦИАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Перечень вопросов

1. Назначение социальной инфраструктуры.
2. Функции социальной инфраструктуры.
3. Состав элементов социальной инфраструктуры.
4. Теоретическая характеристика элементов социальной инфраструктуры.

Ключевые понятия:

социальная сфера жизни общества;
социальная инфраструктура;
территориально-отраслевые системы социальной сферы;
внутренняя и внешняя торговля;
международная торговля;
торговая сеть;
кредитование;
страхование;
жилищное хозяйство;
коммунальное хозяйство;
бытовое обслуживание.

Социальная инфраструктура — совокупность отраслей и предприятий, функционально обеспечивающих нормальную жизнедеятельность населения. Сюда относятся: жилье, его строительство, объекты социально-культурного назначения, вся сфера жилищно-коммунального хозяйства, предприятия и организации систем здравоохранения, образования, дошкольного воспитания; предприятия и организации, связанные с отдыхом и досугом; розничная торговля, общественное питание, сфера услуг, спортивно-оздоровительные учреждения; пассажирский транспорт и связь по обслуживанию населения; система учреждений, оказывающих услуги правового и финансово-кредитного характера (юридические консультации, нотариальные конторы, сберегательные кассы, банки) и др.

Начиная с середины XX в., во всех странах с развитой рыночной экономикой резко ускорился процесс развития социальной инфраструктуры. Развертывание научно-технической революции, во-первых, потребовало резкого повышения качества рабочей силы за счет развития интеллекта, укрепления здоровья, изменения трудовых мотиваций, что стимулировало развитие различных сфер социальной инфраструктуры. Во-вторых,

была создана качественно новая в технологическом плане материально-техническая база в отраслях и сферах социальной инфраструктуры, что обеспечивало высокую эффективность ее функционирования. В-третьих, развертывание научно-технической революции в отраслях материального производства сопровождалось значительным сокращением численности занятых, что создало возможность существенного перераспределения рабочей силы в сферу услуг, в том числе в отрасли социальной инфраструктуры.

Развитие и эффективное функционирование объектов, входящих в социальную инфраструктуру, их доступность населению — важное условие повышения уровня и качества жизни основной массы населения страны.

Социальная инфраструктура — совокупность отраслей и предприятий, функционально обеспечивающих нормальную жизнедеятельность населения. Сюда относятся: жилье, его строительство, объекты **социально**-культурного назначения, вся сфера жилищно-коммунального хозяйства, предприятия и организации систем...

Социальная инфраструктура

Социальная инфраструктура

Социальная инфраструктура - группа обслуживающих отраслей и видов деятельности, призванных:

- удовлетворять потребности людей;
 - гарантировать необходимый уровень и качество жизни;
 - обеспечивать воспроизводство человеческих ресурсов и профессионально подготовленных кадров для всех сфер национальной экономики.
- Социальную инфраструктуру образуют: жилищное и коммунальное хозяйство, здравоохранение, физкультура и спорт, розничная торговля, общественное питание, бытовое обслуживание, система образования, учреждения культуры, наука и т.д.

Назначение социальной инфраструктуры

Для уточнения и наполнения содержания понятия «социальная инфраструктура» необходимо раскрыть понятия «социальная сфера жизни общества» и «социально-культурная сфера».

Социальная сфера жизни общества - комплекс отраслей народного хозяйства, предназначенных для обеспечения требуемого качества и уровня жизни населения. Социальная сфера является обязательным компонентом народно-хозяйственных комплексов различных уровней и занимает ведущую роль в формировании инфраструктурных систем. Деятельность каждой из отраслей социальной сферы имеет *ярко выраженный региональный характер* и находит свое отражение не только в удовлетворении потребительского спроса населения, но и в формировании архитектурного облика, эстетическом оформлении и благоустройстве городов и поселений.

Социально-культурная сфера — это совокупность предприятий, учреждений, организаций и органов управления, осуществляющих производство, распределение, сохранение и организацию потребления товаров и услуг социально-культурного и информационного назначения, обеспечивая тем самым удовлетворение культурных и

информационных потребностей населения. Ее целью является обогащение духовной жизни людей и создание условий для социально-культурной деятельности.

Классификация отраслей социально-культурной сферы в соответствии с выполняемыми функциями представлена на рисунке 5.

Отрасли, обеспечивающие процесс воспроизводства материальных и нематериальных благ	Отрасли, направленные на развитие способностей человека, поддержание его здоровья, удовлетворение его культурных и духовных потребностей	Отрасли, удовлетворяющие потребности общества в целом
<ul style="list-style-type: none"> • Жилищно-коммунальное хозяйство 	<ul style="list-style-type: none"> • Бытовое обслуживание 	<ul style="list-style-type: none"> • Управление и планирование народного хозяйства
<ul style="list-style-type: none"> • Наука 	<ul style="list-style-type: none"> • Пассажирский транспорт 	<ul style="list-style-type: none"> • Обеспечение безопасности государства
	<ul style="list-style-type: none"> • Связь по обслуживанию населения 	<ul style="list-style-type: none"> • Обеспечение охраны собственности
	<ul style="list-style-type: none"> • здравоохранение 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Социальное обеспечение 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Туризм 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Культура и искусство 	

Рисунок 5. Классификация отраслей социально-культурной сферы в соответствии с выполняемыми функциями

Социальная инфраструктура – это материально-техническая база, предназначенная для обеспечения выполнения функций отраслями социальной сферы. Есть и другое ее определение: социальная инфраструктура – совокупность отраслей и предприятий, функционально обеспечивающих нормальную жизнедеятельность населения. Это:

- государственное управление, социальные услуги;
- финансирование, страхование, пенсионное обеспечение;
- жилищное хозяйство частного типа;
- коммерческие, социальные, пенсионные услуги;
- ремонт техники;
- пассажирский транспорт;
- здравоохранение и социальное обслуживание;
- образование
- оптовая и розничная торговля;
- природно-хозяйственная деятельность;
- культура, искусство и СМИ;
- физкультура, спорт, отдых, развлечения;
- гостиничный бизнес;
- ресторанный бизнес и общественное питание.

Все эти сферы обеспечивают развитие человеческого потенциала, как источник и конечную цель общественного развития.

Функции социальной инфраструктуры

Функции социальной инфраструктуры связаны с функциями социальной сферы, особенно в части обеспечения их материально-технической базы. Этими основными функциями в обществе являются:

- доведение материальных и нематериальных благ до потребителя;
 - обслуживание процесса потребления;
 - создание условий для перемены видов деятельности и отдыха;
 - обеспечение охраны здоровья;
 - формирование общеобразовательного и культурно-технического уровня населения и т.д.
- 1) распределение и обмен материальных благ;
 - 2) оказание потребительских услуг;
 - 3) охрана здоровья населения;
 - 4) формирование общественного сознания и научного мировоззрения;
 - 5) управление и охрана общественного порядка.

Состав элементов социальной инфраструктуры

В соответствии с этими функциями отраслевой состав элементов социальной инфраструктуры (по М.П. Комарову) можно представить в следующем виде (рисунок 6).

Социальная инфраструктура				
Распределение и обмен	Оказание потребительских услуг	Охрана здоровья	Формирование общественного сознания и научного мировоззрения	Управление и охрана общественного порядка
<ul style="list-style-type: none">• Торговля• Кредитование• Страхование	<ul style="list-style-type: none">• Жилищное хозяйство• Коммунальное хозяйство• Бытовое обслуживание• Пассажирский транспорт• Связь	<ul style="list-style-type: none">• здравоохранение• Санитарно-курортное обслуживание• Социальное обеспечение и общественное содержание населения	<ul style="list-style-type: none">• Просвещение (образование и подготовка кадров)• Искусство• Религия	<ul style="list-style-type: none">• Государственное управление• Общественные организации• Органы обороны и охраны общественного порядка

Рисунок 6. Отраслевой состав элементов социальной инфраструктуры

Социальная инфраструктура включает в себя ряд отраслей, имеющих прямое отношение к культуре. Поэтому ее с полным основанием можно назвать и *социально-культурной инфраструктурой*, в составе которой – значительное количество разноплановых отраслей: образование, наука, здравоохранение и др. Не случайно здесь остро стоит проблема комплексного развития отраслей. Социальная инфраструктура, так же как и инфраструктура в целом, и производственная инфраструктура, имеет территориальную структуру, представленную на рисунке 6.

Территориальные элементы социальной инфраструктуры:

- Государственный уровень
- Региональный уровень
- Местный уровень

Рисунок 6. Территориальные элементы социальной инфраструктуры?

Таким образом, объективно существуют территориально-отраслевые системы социальной сферы, а, следовательно, и социальной инфраструктуры. Этими системами является территориальное единство разнофункциональных объектов обслуживания населения, создающих для него наиболее благоприятные условия удовлетворения материальных и духовных потребностей, представляющие собой рациональное сочетание отраслевых сетей обслуживания населенных пунктов. Исходя из сделанного утверждения, жизнь общества можно представить как совокупность двух процессов: образования и развития территориально производственных комплексов; образования и развития социальных систем. В целом образуются и развиваются территориальные (региональные) социально-экономические системы.

Примером интенсивного развития территориальных (региональных) социально-экономических систем может служить южная столица – Алматы. В Концепции Правительства Республики Казахстан от 27 июля 2001 года № 10 «Концепция развития города Алматы как регионального финансового центра» указывалось: «Алматы должен восприниматься не только как город для ведения бизнеса, но и как принятый для постоянного пребывания город, предоставляющий своим обитателям широкий спектр возможностей для отдыха и развлечений».

Так, общая сумма запроектированных строительных объектов в южной столице составила 10 млрд. долларов. Эту цифру озвучил президент страны, особо подчеркнув, что, застраиваясь, город должен сохранить свою уникальность. Алматы сегодня имеет статус финансового, научного и культурного центра страны. Согласно новой градостроительной концепции, город будет застраиваться по принципу полицентричности и каждый из строящихся микрорайонов будет вполне самостоятельным, так как наряду с возведением новых зданий обустривается и инфраструктура города.

Союз дизайнеров Казахстана еще в 2007 году подготовил проект детальной реконструкции исторического центра южной столицы, в котором предусмотрено и развитие инфраструктуры, и реконструкция исторических памятников, и озеленение, и обводнение. В проекте воплощены конкретные дизайнерские решения, составляющие комплексную дизайн-программу архитектурно-художественного преобразования Алматы. Важное место в ней занимала урбанизация южной столицы. К сожалению, проект остался лишь на бумаге. Бесконечное уплотнение исторического центра Алматы, которое произошло за годы нашей независимости, его хаотичная застройка изуродовала исторический облик городского центра. Уже безвозвратно потеряно очень много старинных зданий во времена строительного бума. К тому же за последнее время несколько знаковых зданий, которые в какой-то степени представляли город в архитектурном плане, под видом реконструкции были упрощены. После ремонта здания, когда-то имевшие свой оригинальный рисунок, превратились в типичных представителей офисного стиля. Поэтому именно сейчас так важно говорить о необходимости плана реконструкции центра Алматы с сохранением его исторического облика. В прежнем генплане развития города, который был утвержден в 2002 году, не было стратегии развития центра города, это направление не являлось приоритетным.

Создание городов-спутников в окрестностях Алматы позволит решить ряд проблем, в первую очередь за счет масштабной сдачи в эксплуатацию доступных по стоимости квартир удовлетворить существующий спрос, когда значительная часть жителей одновременно переедут в близлежащие населенные пункты, расположенные в

направлении трассы Алматы–Бишкек, Алматы–Капшагай, в Верхней Каменке, Талгарском и Кульджинском районах. Но так называемые города-спутники начнут функционировать в полной мере только при условии, что в них будет создана вся сопутствующая инфраструктура, необходимая для проживания. Это объекты социальной предназначенности – школы, детские сады и поликлиники; представительства финансовой сферы, оказывающие банковские и страховые услуги; фирмы и корпорации, начинающие открывать свои филиалы, позволяя тем самым создавать необходимые рабочие места; появление логистических центров, возведение заводских промышленных баз и многое другое.

Этот раздел следует увязать с предыдущим!

Особенности социальной инфраструктуры

Социальная инфраструктура имеет свои *особенности, обусловленные ее расположением по средам пространства*. Во-первых, большая часть элементов социальной инфраструктуры находится на суше; во-вторых, часть их сегодня находится за пределами суши – в море и в космосе. Состав этих элементов (по Комарову М.П.) приведен на рисунке 7.

Элементы социальной инфраструктуры

В море:	В космосе (в воздухе):
Система бытового обслуживания работников в море	Воздушный пассажирский транспорт
Морской пассажирский транспорт	Космическая связь
Ретрансляционные, приемные и передающие станции в море (связь)	Военно-воздушная и военно-космическая инфраструктура
Элементы системы здравоохранения и санаторно-курортного лечения в море	
Морской спорт	
Военно-морская инфраструктура	

Рисунок 7. Состав элементов социальной инфраструктуры, размещенной вне суши

Все остальные элементы социальной инфраструктуры размещаются на суше и являются сухопутными.

Таким образом, сухопутная инфраструктура имеется во всех сферах деятельности человека. Однако она дополняется инфраструктурой в других географических средах. Вместе с тем сухопутная инфраструктура является базовой для инфраструктуры в других средах пространства.

Теоретическая характеристика элементов социальной инфраструктуры

«Туризм, занимая немаловажное место в обществе, принимает на себя такие важнейшие социальные функции, как: восстановление психофизиологических ресурсов общества; содействие трудоспособности человека и рациональному использованию свободного времени; обеспечение занятости населения и роста его доходов; поддержание и восстановление рекреационных зон региона.

Сам характер туризма как особой социально-экономической сферы общества при умелой постановке дела может успешно сочетать в себе и рыночные аспекты экономических связей, и социально ориентированные цели развития государства в целом и отдельных регионов. При этом социальный аспект туризма должен выступать как цель, а рыночный – как средство ее реализации». Н.Г.Можаева, с.25

Торговля представляет собой отрасль народного хозяйства, обеспечивающую обращение товаров, их движение из сферы производства в сферу потребления. Она способствует повышению материального и культурного уровня жизни населения.

Сущность торговли находит свое выражение в выполняемых ею функциях.

Первая функция торговли заключается в том, что, обслуживая процесс обращения товаров, она обеспечивает их доведение до потребителей.

В условиях товарного производства доведение произведенной продукции до потребителей не может обходиться без смены форм стоимости – продажи и купли, обмена товара на деньги и денег на товар. В связи с этим осуществление обмена товаров является *второй функцией торговли*.

Выполнение торговлей этих функций представляет собой сложный организационно-хозяйственный процесс, направленный не только на обеспечение бесперебойного удовлетворения потребностей населения, но и активное воздействие на производство в целях выпуска необходимой продукции, улучшение ее ассортимента и повышение качества.

Структура торговли представлена на рисунке 8.

Торговля		
Внешняя торговля	Внутренняя торговля	Международная торговля
Экспорт Импорт	Оптовая торговля Розничная торговля	

Рисунок 8. Структура торговли

Организационная структура торговли как отрасли народного хозяйства состоит из ряда звеньев: предприятий, организаций и видов.

Виды торговли включают в себя *внешнюю торговлю, внутреннюю торговлю и международную торговлю*.

Суть внешней торговли заключается в том, что одно государство торгует с другими государствами. Основными показателями здесь выступают экспорт и импорт.

Существует два вида **внутренней торговли**: *оптовая и розничная торговля*.

Международная торговля обусловлена наличием торговых операций государств со многими государствами.

В условиях переходной экономики новым стало зарождение чисто рыночной инфраструктуры торговли, которая представлена прежде всего частными рыночными структурами: товарными биржами, брокерскими конторами, торговыми домами и иными посредническими фирмами. Первоначально они обслуживают лишь незначительную часть оборота, но постепенно их роль начинает неуклонно возрастать. Процесс образования и развития этих структур протекает очень интересно: спонтанно, но не постепенно, а взрывообразно.

Инфраструктура торговли включает в себя *оптовую и розничную торговые сети, специальные учреждения для организации внешней торговли. Торговая сеть – это*

совокупность предприятий по продвижению и продаже товаров населению и снабжению ими торговых организаций.

В *оптовую торговую сеть* входят оптовые рынки, склады, холодильники, снабженческо-сбытовые базы. В современных условиях оптовый рынок создается в городе с населением не менее 300 тыс. человек. Это позволяет сформировать оптимальную организацию процесса предложения, выбора и реализации товара. Оптовый рынок продовольственных товаров в крупных городах должен занимать площадь 150–200 га.

В *розничную торговую сеть* входят крупные, средние и мелкие фирмы, а также отдельные частные предприниматели, предприятия общественного питания. Кроме этого в розничную торговлю входят почтовая торговля и торговля по каталогам. В инфраструктуру торговли входят также ярмарки, товарные биржи, аукционы, дилеры, маркетинговые, сбытовые организации и рекламные организации, а также организации для подготовки и переподготовки торговых работников.

Сегодня сектор торгового обслуживания индустрии гостеприимства представлен сетью розничных торговых предприятий и торговых единиц, предлагающих потребителям широкий и разнообразный ассортимент промышленных и продовольственных товаров, лекарственные препараты, подарки и сувениры, пляжные и курортные принадлежности, книги, брошюры, журналы и другие печатные средства.

Реализация товаров производится через предприятия розничной торговой сети, включающей в себя стационарные торговые предприятия (магазины), мелкорозничную торговую сеть (павильоны, киоски, ларьки), передвижную розничную торговую сеть (автомагазины, автопалатки, судолавки, магазины в поездах, на судах и авиалайнерах), а также переносную розничную торговую сеть (разносная торговля).

Вместе с тем в условиях изменившегося статуса южной столицы, которая должна стать самым крупным международным туристским центром в Центральной Азии, необходимо формирование и современной *торговой инфраструктуры туризма* – предприятий розничной торговли по продаже товаров туристского спроса. Это связано с тем, что торговля, возникающая в процессе передвижения людей, является еще одним источником экономической деятельности населения, занятого в сфере приема туристов. Оригинальность определенных местных продуктов, различные виды местной торговли (базары, ярмарки и т.д.), желание привезти домой сувенир из данной зоны – все это является стимулом к совершению покупок. Необходимы продуктовые, спортивные магазины, магазины фототоваров, магазины на пляжах, газетные и табачные киоски, книжные и сувенирные лавки. Важной является также продажа ремесленных изделий и предметов народного искусства, что пользуется очень большим спросом у посетителей, особенно тех, кто приехал из далеких стран, или тех, кто принадлежит к иной культурной среде.

Следует отметить, что правильно организованное торговое обслуживание дает возможность туристам приобрести необходимые товары, не выходя из гостиницы. Особое значение имеет торговля сувенирами и товарами народных промыслов, поскольку оригинальная сувенирная продукция – это не только визитная карточка страны, курорта, города, но и важный источник их дохода. В Алматы во многих гостиницах налажена торговля сувенирами, а на горе Кок-тюбе создан целый комплекс специализированных киосков-бутиков по продаже уникальных казахстанских сувениров для туристов.

Что касается разработки и внедрения механизма государственной поддержки розничной торговли, то в 2014 году в отрасли торговли было занято более 1,3 млн. человек, или около 14,5% от экономически активного населения. Из них около 200 тыс. человек заняты торговлей на рынках. 55% всей валовой продукции сельского хозяйства приходится на долю личных подсобных хозяйств населения. На сегодня по Казахстану из 818 торговых рынков 548 функционируют в городской местности. В настоящее время Министерство экономического развития и торговли РК приступило к разработке

программы модернизации розничного сектора на 2013-2020 годы по аналогии с программой «Дорожная карта бизнеса-2020».

На основе новой Комплексной программы развития отрасли до 2020 года будет осуществлена трансформация торгового формата. В ближайшие годы наибольшие темпы роста ожидаются в торговой сфере страны, где ежегодный прирост товарооборота прогнозируется на уровне 8%. В связи с этим программой развития сферы услуг предполагается модернизация розничного сектора и торговой инфраструктуры страны, в ходе которой будет построено более 6,7 млн. квадратных метров торговых площадей современного формата. При этом на строительные материалы будет направлено 554 млрд. тенге, или 3,5 млрд. долларов, значительная часть которых пойдет на приобретение отечественных строительных материалов, что станет дополнительным импульсом для роста предприятий стройиндустрии. Тем не менее, как полагают разработчики программы, главный эффект для экономики будет заключаться в более высоком уровне консолидированности отечественной розничной торговли. Данный показатель к 2020 году вырастет с 11% нынешних до 20% по торговым площадям и до 40% от всего розничного товарооборота республики.

Создание более широкой сети отечественных розничных торговых сетей позволит казахстанским предприятиям, производящим товары народного потребления, в том числе пищевой промышленности, получить доступ к новым эффективным каналам реализации их продукции. С другой стороны, отечественные сетевые компании – это конкурентная сила на рынке против засилья иностранных торговых сетей, которые, безусловно, заинтересованы в продвижении продукции собственных стран.

Активное развитие отечественных сетевых форматов – это прежде всего инструмент реализации политики импортозамещения, а в случае выхода отечественных сетей на зарубежные рынки, то это еще и плацдарм для продвижения продукции казахстанских товаропроизводителей.

В целом модернизация розничного сектора и торговой инфраструктуры предполагает не только совокупность положительных факторов, связанных с увеличением спроса на отечественную продукцию за счет повышения качества и стандартов обслуживания, но и сокращение доли базаров и стихийных рынков в розничной торговле. Как известно, стихийная торговля – это сложившийся формат торговли переходного периода, который сегодня не только не способствует, но и препятствует цивилизованному развитию торговли в Казахстане. На базарах и рынках практически невозможно фиксировать объемы, структуру и качество товарных потоков, идущих через эти каналы, что является камнем преткновения на пути эффективной системы налогообложения. В то же время на базарах невозможно обеспечить оптимальную защиту прав потребителей, в том числе соблюдение санитарно-эпидемиологических требований. Словом, в мутном оводе стихийной торговли, кроме всплесков и кругов по воде, нет никаких предпосылок для роста отечественной сферы услуг и тем более – экономики. В связи с этим становление и развитие современных форматов торговли, очевидно, станет поводом для выхода из тени значительной части розничного товарооборота.

В среднем за период с 2014 по 2020 год ежегодный вклад программы в рост ВВП республики составит 1,2%.

В результате всех действий Правительства по реформированию системы внутренней торговли в стране ожидается создание более 450 тыс. официальных рабочих мест только в сфере розничной торговли. С учетом развития других сфер обслуживания в целом до 2020 года ожидается увеличение занятости в сфере услуг на 830 тыс. рабочих мест. Благодаря активному развитию современных торговых форматов и отечественных розничных торговых сетей предполагается повышение спроса на продукцию отечественных производителей. Согласно предварительным расчетам, это станет поводом для создания около 50 тыс. новых рабочих мест в сфере производства товаров народного потребления и более 100 тыс. рабочих мест в сельском хозяйстве.

Между тем предполагается, что наличие механизмов и инструментов финансового стимулирования сферы розничной торговли позволит снизить напряжение, связанное с дефицитом и высокой арендной стоимостью торговых площадей, что сегодня накладывает свой негативный отпечаток на рентабельность малого бизнеса, сосредоточенного в сфере розничной торговли.

Наряду с возведением новых зданий обустроивается и инфраструктура города Алматы, в том числе модернизируется и торговая инфраструктура. Так, в южной столице уже действует более семидесяти крупных торговых центров. Но сегодня предприниматели стремятся к тому, чтобы торговые комплексы становились еще и развлекательными. В качестве примера можно привести новый для алматинцев и крупнейший в Казахстане торгово-развлекательный комплекс «Mega Center Alma-Ata» площадью восемьдесят тысяч квадратных метров, открытый в 2006 году. Помимо огромного торгового зала, здесь есть боулинг, скалодром, большой ледовый каток и восемь кинотеатров. На его строительство был использован кредит размером 60 миллионов долларов.

Наряду с возведением новых зданий обустроивается и инфраструктура города Алматы, в том числе модернизируется и торговая инфраструктура. Так, в южной столице уже действует более семидесяти крупных торговых центров. Но сегодня предприниматели стремятся к тому, чтобы торговые комплексы становились еще и развлекательными. В качестве примера можно привести новый для алматинцев и крупнейший в Казахстане торгово-развлекательный комплекс «Mega Center Alma-Ata» площадью восемьдесят тысяч квадратных метров, открытый в 2006 году. Помимо огромного торгового зала, здесь есть боулинг, скалодром, большой ледовый каток и восемь кинотеатров. На его строительство был использован кредит размером 60 миллионов долларов.

В 2014 году в Алматы откроется новый уникальный торгово-развлекательный центр MEGA Park, который пополнит семейство крупнейших ТРЦ Казахстана MEGA. Он расположен почти в самом центре города. Присутствие слова Park в названии ТРЦ – не ради красного словца. Дело в том, что на территории этого торгово-развлекательного центра будет посажено около семи сотен различных деревьев и кустарников. А внутри ТРЦ возводят две усеянные цветами стены площадью 270 квадратных метров каждая. Кроме того, внутри MEGA Park будет расти настоящий бамбук. По сути, MEGA Park будет не столько и не только торгово-развлекательным центром, но и парком культуры и отдыха. Здесь будут использованы энергосберегающие технологии и экологические материалы. Общая площадь ТРЦ равно 100000 кв. м, из которых 47000 кв. м являются торговыми площадями, то есть, по сути, отданы на откуп фантазии арендаторов.

В 2014 году завершится строительство крупнейшего торгово-развлекательного комплекса «DostykPlaza», соответствующего всем международным нормам и стандартам, в городе Алматы. Именно он должен решить в южной столице одну из главных на сегодняшний день задач – нехватку качественных торговых площадей.

Несмотря на то, что в последнее время в южной столице появилось немало торговых центров, проблему дефицита качественных торговых площадей в Алматы они, увы, не решают. Сегодня на тысячу алматинцев приходится всего 300 квадратных метров торговой площади, в то время как, к примеру, в Москве или Киеве эта цифра достигает 700 кв. м. Если брать в расчет торговые площади, которые соответствуют мировым стандартам, а речь идет именно о них, то в Алматы это порядка 15 процентов от общего количества существующих на рынке. На сегодня в мегаполисе только четыре проекта, которые можно назвать профессиональными, при этом все эти торгово-развлекательные центры расположены в западной части города, что создает для алматинцев ряд неудобств – приходится тратить немало времени на дальние поездки за покупками. Но и это еще не всё. Дефицит торговых площадей мирового уровня не дает пока возможности многим международным компаниям представить в полном объеме свои бренды на казахстанском рынке, а это, в свою очередь, держит довольно высокие цены на товары. Ведь сегодня

торговая наценка составляет порядка 30-40 процентов. Иными словами, нет конкуренции, нет борьбы за покупателя, и как результат – высокие цены.

Именно открытие торгово-развлекательного комплекса «DostykPlaza» в 2014 году должно решить существующие проблемы. Объем инвестиций, вложенных в этот проект, довольно внушителен – около 200 млн. долларов. Сам внешний облик торгово-развлекательного комплекса должен украсить город. Ведь комплекс расположился в одном из самых значимых мест города – на пересечении проспекта Достык и улицы Жолдасбекова. Это восточная часть мегаполиса, где, приходится признать, если и есть торговые центры, то они, либо устарели, либо не в силах обеспечить растущий потребительский спрос.

Торгово-развлекательный комплекс «DostykPlaza», имеющий три торговых этажа, действительно выполнен одной из ведущих архитектурных компаний мирового уровня, что позволило комплексу органично вписаться в общий колорит города, представляя при этом современное архитектурное решение.

В центре, площадь которого 125 тыс. кв. метров, планируется представить более 170 магазинов, это в свою очередь, позволит обеспечить рабочими местами порядка 2000 человек. Многие известные торговые бренды готовы арендовать торговые площади ТРЦ «DostykPlaza».

Поэтому для Казахстана в целом и Алматы в частности создание торговой инфраструктуры туризма – одна из важнейших задач, которая, в свою очередь, позволит заметным образом поднять и туристский имидж страны.

Система кредитования и страхования – это система кредитных и страховых учреждений, осуществляющих мобилизацию свободных денежных капиталов, страхование и предоставление ссуд. Состав учреждений кредитной и страховой системы (по М.П. Комарову) приведен на рисунке 9.

Кредитная и страховая система	
Государственные учреждения:	Частные учреждения:
<ul style="list-style-type: none"> • Центральные эмиссионные банки • Коммерческие банки • Страховые компании • Почтово-сберегательные кассы • Другие учреждения 	<ul style="list-style-type: none"> • Коммерческие банки • Инвестиционные банки • Страховые компании • Ипотечные банки • Пенсионные фонды • Другие учреждения

Рисунок 9. Состав учреждений кредитной и страховой системы

Страхование – это совокупность особо замкнутых перераспределительных отношений между его участниками по поводу формирования страховых фондов, предназначенных для возмещения материального и иного ущерба предприятиям, организациям и физическим лицам.

В соответствии с Законом РК «О страховании» оно представляет собой отношение по имущественной защите интересов граждан и юридических лиц (застрахованных) при наступлении определенных страховых случаев посредством выплаты страховых возмещений за счет денежных фондов, формируемых страховщиками из уплачиваемых страхователями страховых платежей, а также из иных источников, не запрещенных законодательством.

Страховая деятельность – это деятельность страховщика, связанная с заключением и исполнением договора страхования.

Группы оказания потребительских услуг достаточно обширны и охватывают прежде всего коммунальное и жилищное хозяйство, бытовое обслуживание, пассажирский транспорт и связь и их инфраструктуру. Кроме того есть инфраструктура предприятий химической чистки, крашения одежды, прачечных, ателье, парикмахерских, предприятий по ремонту автомобилей, библиотек, архивов, похоронных бюро. Все это относится к сфере сервиса.

Коммунальное и жилищное хозяйство – это совокупность жилого фонда, предприятий, служб и хозяйств по обслуживанию населения. В городах оно входит в состав городского хозяйства. В ряде регионов коммунальное хозяйство участвует в обслуживании производственных предприятий, снабжая их водой, электроэнергией, газом и др.

Структурная схема коммунального и жилищного хозяйства (по М.П. Комарову) приведена на рисунке 10.

Коммунальное и жилищное хозяйство				
Жилищное хозяйство:	Санитарно-технические предприятия:	Транспортные предприятия:	Энергетические предприятия:	Сооружения внешнего благоустройства:
<ul style="list-style-type: none"> • Городской жилищный фонд • Частный жилищный фонд • РСУ • РЭУ 	<ul style="list-style-type: none"> • Водопровод и канализация • Предприятия по уборке территорий • Прачечные и бани 	<ul style="list-style-type: none"> • Городской общественный пассажирский транспорт • Водный транспорт местного значения 	<ul style="list-style-type: none"> • Электросети • Газовые сети • Теплофикационные сети • Отопительные котельные • Электростанции 	<ul style="list-style-type: none"> • Дороги и тротуары • Мосты • Набережные и гидротехнические сооружения • Зеленые насаждения • Уличное освещение

Рисунок 10. Структура коммунального и жилищного хозяйства

Кроме перечисленных учреждений, предприятий и служб в инфраструктуру коммунального и жилищного хозяйства входят учреждения по подготовке и переподготовке кадров для данной отрасли.

В Казахстане разработана программа модернизации ЖКХ на 2011-2020 годы. В соответствии с ней, на оплату коммунальных услуг и содержание общедомового имущества расходы семьи не должны превышать 10% от дохода. Расходы семьи, превышающие 10% от дохода, оплачивает государство.

Бытовое обслуживание - это часть сферы обслуживания населения предназначенное для оказания непроизводственных и производственных услуг вне профессиональной и общественно-политической жизни (в ходе «личной» жизни). Как отмечают специалисты, сфера бытового обслуживания наиболее мобильна и труднопредсказуема.

Здравоохранение – система государственных и общественных мероприятий по охране здоровья, предупреждению и лечению болезней и продлению жизни человека.

Здравоохранение – комплекс государственных, социальных, экономических и медицинских мер предпринимаемых обществом и направленных на охрану и улучшение здоровья членов этого общества. Следовательно, *инфраструктура здравоохранения* это материально-техническая база, позволяющая реализовать указанные меры.

Функциями инфраструктуры здравоохранения являются: обеспечение изучения здоровья и болезней; обеспечение предупреждения и лечения болезней; обеспечение сохранения здоровья и трудоспособности.

В странах мира существуют государственная, частная и страховая системы здравоохранения, а также комбинированная система. Она предполагает, что часть объектов инфраструктуры принадлежит и развивается государством (Академия медицинских наук, научно-исследовательские учреждения, образовательные учреждения, органы управления здравоохранением, крупные лечебные центры, районные и городские больницы, системы медицинского обеспечения силовых ведомств и др.). Обслуживание в них осуществляется бесплатно. Другая часть объектов находится в частном владении (кабинеты, лечебные центры и т.д.) для лечения в этих учреждениях необходима непосредственная оплата или оплата из страховых фондов.

Частно-предпринимательская медицина наиболее развита в США, Испании, Португалии.

Страховая медицина получила распространение в большинстве стран Европы, некоторых странах Латинской Америки и Азии.

Государственная медицина существует в Великобритании, России.

Следует отметить, что еще в программе действий Правительства РК по углублению реформ на 1996-1998 гг. подчеркнуто, что оно будет поощрять «становление и развитие системы медицинского страхования». Но на практике оказалось, что этой системе не суждено было пройти период «становления и развития» - она внедрялась методом административного нажима «сверху» без учета состояния развития экономики республики и ее регионов.

При рассмотрении здравоохранения в целом важную роль играют такие механизмы его государственного регулирования, как разработка специальных программ по отдельным группам опасных (особенно инфекционных) болезней, а также создание организационно-правовых условий для стимулирования иностранных научно-технических и денежных инвестиций для преодоления негативных последствий распространения этих болезней. В настоящее время для Казахстана становится большой проблемой борьба с туберкулезом и другими инфекционными болезнями.

Контрольные вопросы

1. Объясните понятие «инфраструктура социальная».
2. Назовите основные функции социальной инфраструктуры?
3. К какому виду инфраструктуры относится оказание потребительских услуг людям?
4. В соответствии с функциями этой деятельности и признаками изобразите схематически классификацию социальной инфраструктуры.
5. Что представляет собой торговая инфраструктура туризма?
6. Что входит в инфраструктуру торговли?
7. Почему сфера бытового обслуживания наиболее мобильна и труднопредсказуема?
8. Что такое коммунальное и жилищное хозяйство?
9. Что представляет собой система страхования?
10. Какие системы здравоохранения существуют в мире?
11. Что является функциями инфраструктуры здравоохранения?

Лекция 5 СОЦИАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Перечень вопросов

1. Назначение социальной инфраструктуры.
2. Функции социальной инфраструктуры.
3. Состав элементов социальной инфраструктуры.
4. Теоретическая характеристика элементов социальной инфраструктуры.

Ключевые понятия:

- ® социальная сфера жизни общества;
 - ® социальная инфраструктура;
 - ® территориально-отраслевые системы социальной сферы;
 - ® внутренняя и внешняя торговля;
 - ® международная торговля;
 - ® торговая сеть;
- кредитование;
страхование;
жилищное хозяйство;
коммунальное хозяйство;
бытовое обслуживание.

Назначение социальной инфраструктуры

Для уточнения и наполнения содержания понятия «социальная инфраструктура» необходимо раскрыть понятие «социальная сфера жизни общества».

Под социальной сферой жизни общества принято понимать комплекс отраслей народного хозяйства, предназначенных для обеспечения требуемого качества и уровня жизни населения. Социальная сфера является обязательным компонентом народно-хозяйственных комплексов различных уровней и занимает ведущую роль в формировании инфраструктурных систем. Деятельность каждой из отраслей социальной сферы имеет *ярко выраженный региональный характер* и находит свое отражение не только в удовлетворении потребительского спроса населения, но и в формировании архитектурного облика, эстетическом оформлении и благоустройстве городов и поселений.

Социальная инфраструктура – это материально-техническая база, предназначенная для обеспечения выполнения функций отраслями социальной сферы. Есть и другое ее определение: социальная инфраструктура – совокупность отраслей и предприятий, функционально обеспечивающих нормальную жизнедеятельность населения.

Функции социальной инфраструктуры

Функции социальной инфраструктуры связаны с функциями социальной сферы, особенно в части обеспечения их материально-технической базы. Этими функциями являются:

- распределение и обмен материальных благ;
- оказание потребительских услуг;
- охрана здоровья населения;
- формирование общественного сознания и научного мировоззрения;
- управление и охрана общественного порядка.

Состав элементов социальной инфраструктуры

В соответствии с этими функциями отраслевой состав элементов социальной инфраструктуры (по М.П. Комарову) можно представить в следующем виде (рисунок 5).

Социальная инфраструктура				
Распределение и обмен	Оказание потребительских услуг	Охрана здоровья	Формирование общественного сознания и научного мировоззрения	Управление и охрана общественного порядка
<ul style="list-style-type: none"> • Торговля • Кредитование • Страхование 	<ul style="list-style-type: none"> • Жилищное хозяйство • Коммунальное хозяйство • Бытовое обслуживание • Пассажирский транспорт • Связь 	<ul style="list-style-type: none"> • Здравоохранение • Санитарно-курортное обслуживание • Социальное обеспечение и общественное содержание населения 	<ul style="list-style-type: none"> • Просвещение (образование и подготовка кадров) • Искусство • Религия 	<ul style="list-style-type: none"> • Государственное управление • Общественные организации • Органы обороны и охраны общественного порядка

Рисунок 5. Отраслевой состав элементов социальной инфраструктуры

Социальная инфраструктура включает в себя ряд отраслей, имеющих прямое отношение к культуре. Поэтому ее с полным основанием можно назвать и *социально-культурной инфраструктурой*, в составе которой – значительное количество разноплановых отраслей: образование, наука, здравоохранение и др. Не случайно здесь остро стоит проблема комплексного развития отраслей. Социальная инфраструктура, так же как и инфраструктура в целом, и производственная инфраструктура, имеет территориальную структуру, представленную на рисунке 6.

Территориальные элементы социальной инфраструктуры:

- Государственный уровень
- Региональный уровень
- Местный уровень

Рисунок 6. Территориальные элементы социальной инфраструктуры

Таким образом, объективно существуют территориально-отраслевые системы социальной сферы, а, следовательно, и социальной инфраструктуры. Этими системами является территориальное единство разнофункциональных объектов обслуживания населения, создающих для него наиболее благоприятные условия удовлетворения материальных и духовных потребностей, представляющие собой рациональное сочетание отраслевых сетей обслуживания населенных пунктов. Исходя из сделанного утверждения, жизнь общества можно представить как совокупность двух процессов: образования и развития территориально производственных комплексов; образования и развития социальных систем. В целом образуются и развиваются территориальные (региональные) социально-экономические системы.

Примером интенсивного развития территориальных (региональных) социально-экономических систем может служить южная столица – Алматы. В Концепции Правительства Республики Казахстан от 27 июля 2001 года № 10 «Концепция развития города Алматы как регионального финансового центра» указывалось: «Алматы должен восприниматься не только как город для ведения бизнеса, но и как принятый для

постоянного пребывания город, предоставляющий своим обитателям широкий спектр возможностей для отдыха и развлечений».

Так, общая сумма запроектированных строительных объектов в южной столице составила 10 млрд. долларов. Эту цифру озвучил президент страны, особо подчеркнув, что, застраиваясь, город должен сохранить свою уникальность. Алматы сегодня имеет статус финансового, научного и культурного центра страны. Согласно новой градостроительной концепции, город будет застраиваться по принципу полицентричности и каждый из строящихся микрорайонов будет вполне самостоятельным, так как наряду с возведением новых зданий обустроивается и инфраструктура города.

Союз дизайнеров Казахстана еще в 2007 году подготовил проект детальной реконструкции исторического центра южной столицы, в котором предусмотрено и развитие инфраструктуры, и реконструкция исторических памятников, и озеленение, и обводнение. В проекте воплощены конкретные дизайнерские решения, составляющие комплексную дизайн-программу архитектурно-художественного преобразования Алматы. Важное место в ней занимает урбанизация южной столицы.

Создание городов-спутников в окрестностях Алматы позволит решить ряд проблем, в первую очередь за счет масштабной сдачи в эксплуатацию доступных по стоимости квартир удовлетворить существующий спрос, когда значительная часть жителей одновременно переедут в близлежащие населенные пункты, расположенные в направлении трассы Алматы–Бишкек, Алматы–Капшагай, в Верхней Каменке, Талгарском и Кульджинском районах. Но так называемые города-спутники начнут функционировать в полной мере только при условии, что в них будет создана вся сопутствующая инфраструктура, необходимая для проживания. Это объекты социальной предназначенности – школы, детские сады и поликлиники; представительства финансовой сферы, оказывающие банковские и страховые услуги; фирмы и корпорации, начинающие открывать свои филиалы, позволяя тем самым создавать необходимые рабочие места; появление логистических центров, возведение заводских промышленных баз и многое другое.

Особенности социальной инфраструктуры

Социальная инфраструктура имеет свои *особенности, обусловленные ее расположением по средам пространства*. Во-первых, большая часть элементов социальной инфраструктуры находится на суше; во-вторых, часть их сегодня находится за пределами суши – в море и в космосе. Состав этих элементов (по Комарову М.П.) приведен на рисунке 7. **Надо ли это?**

Элементы социальной инфраструктуры

В море:

Система бытового обслуживания работников в море
Морской пассажирский транспорт
Ретрансляционные, приемные и передающие станции в море (связь)
Элементы системы здравоохранения и санаторно-курортного лечения в море
Морской спорт
Военно-морская инфраструктура

В космосе (в воздухе):

Воздушный пассажирский транспорт
Космическая связь
Военно-воздушная и военно-космическая инфраструктура

Рисунок 7. Состав элементов социальной инфраструктуры, размещенной вне суши

Все остальные элементы социальной инфраструктуры размещаются на суше и являются сухопутными.

Таким образом, сухопутная инфраструктура имеется во всех сферах деятельности человека. Однако она дополняется инфраструктурой в других географических средах. Вместе с тем сухопутная инфраструктура является базовой для инфраструктуры в других средах пространства.

Теоретическая характеристика элементов социальной инфраструктуры

Торговля представляет собой отрасль народного хозяйства, обеспечивающую обращение товаров, их движение из сферы производства в сферу потребления. Она способствует повышению материального и культурного уровня жизни населения.

Сущность торговли находит свое выражение в выполняемых ею функциях.

Первая функция торговли заключается в том, что, обслуживая процесс обращения товаров, она обеспечивает их доведение до потребителей.

В условиях товарного производства доведение произведенной продукции до потребителей не может обходиться без смены форм стоимости – продажи и купли, обмена товара на деньги и денег на товар. В связи с этим осуществление обмена товаров является *второй функцией торговли*.

Выполнение торговлей этих функций представляет собой сложный организационно-хозяйственный процесс, направленный не только на обеспечение бесперебойного удовлетворения потребностей населения, но и активное воздействие на производство в целях выпуска необходимой продукции, улучшение ее ассортимента и повышение качества.

Структура торговли представлена на рисунке 8.

Торговля		
Внешняя торговля	Внутренняя торговля	Международная торговля
Экспорт Импорт	Оптовая торговля Розничная торговля	

Рисунок 8. Структура торговли

Организационная структура торговли как отрасли народного хозяйства состоит из ряда звеньев: предприятий, организаций и видов.

Виды торговли включают в себя *внешнюю торговлю, внутреннюю торговлю и международную торговлю*.

Суть внешней торговли заключается в том, что одно государство торгует с другими государствами. Основными показателями здесь выступают экспорт и импорт.

Существует два вида **внутренней торговли**: *оптовая и розничная торговля*.

Международная торговля обусловлена наличием торговых операций государств со многими государствами.

В условиях переходной экономики новым стало зарождение чисто рыночной инфраструктуры торговли, которая представлена прежде всего частными рыночными

структурами: товарными биржами, брокерскими конторами, торговыми домами и иными посредническими фирмами. Первоначально они обслуживают лишь незначительную часть оборота, но постепенно их роль начинает неуклонно возрастать. Процесс образования и развития этих структур протекает очень интересно: спонтанно, но не постепенно, а взрывообразно.

Инфраструктура торговли включает в себя *оптовую и розничную торговые сети*, специальные учреждения для организации внешней торговли. *Торговая сеть* – это совокупность предприятий по продвижению и продаже товаров населению и снабжению ими торговых организаций.

В *оптовую торговую сеть* входят оптовые рынки, склады, холодильники, снабженческо-сбытовые базы. В современных условиях оптовый рынок создается в городе с населением не менее 300 тыс. человек. Это позволяет сформировать оптимальную организацию процесса предложения, выбора и реализации товара. Оптовый рынок продовольственных товаров в крупных городах должен занимать площадь 150–200 га.

В *розничную торговую сеть* входят крупные, средние и мелкие фирмы, а также отдельные частные предприниматели, предприятия общественного питания. Кроме этого в розничную торговлю входят почасовая торговля и торговля по каталогам. В инфраструктуру торговли входят также ярмарки, товарные биржи, аукционы, дилеры, маркетинговые, сбытовые организации и рекламные организации, а также организации для подготовки и переподготовки торговых работников.

Сегодня сектор торгового обслуживания индустрии гостеприимства представлен сетью розничных торговых предприятий и торговых единиц, предлагающих потребителям широкий и разнообразный ассортимент промышленных и продовольственных товаров, лекарственные препараты, подарки и сувениры, пляжные и курортные принадлежности, книги, брошюры, журналы и другие печатные средства.

Реализация товаров производится через предприятия розничной торговой сети, включающей в себя стационарные торговые предприятия (магазины), мелкорозничную торговую сеть (павильоны, киоски, ларьки), передвижную розничную торговую сеть (автомагазины, автопалатки, судолавки, магазины в поездах, на судах и авиалайнерах), а также переносную розничную торговую сеть (разносная торговля).

Вместе с тем в условиях изменившегося статуса южной столицы, которая должна стать самым крупным международным туристским центром в Центральной Азии, необходимо формирование и современной *торговой инфраструктуры туризма* – предприятий розничной торговли по продаже товаров туристского спроса. Это связано с тем, что торговля, возникающая в процессе передвижения людей, является еще одним источником экономической деятельности населения, занятого в сфере приема туристов. Оригинальность определенных местных продуктов, различные виды местной торговли (базары, ярмарки и т.д.), желание привезти домой сувенир из данной зоны – все это является стимулом к совершению покупок. Необходимы продуктовые, спортивные магазины, магазины фототоваров, магазины на пляжах, газетные и табачные киоски, книжные и сувенирные лавки. Важной является также продажа ремесленных изделий и предметов народного искусства, что пользуется очень большим спросом у посетителей, особенно тех, кто приехал из далеких стран, или тех, кто принадлежит к иной культурной среде.

Следует отметить, что правильно организованное торговое обслуживание дает возможность туристам приобрести необходимые товары, не выходя из гостиницы. Особое значение имеет торговля сувенирами и товарами народных промыслов, поскольку оригинальная сувенирная продукция – это не только визитная карточка страны, курорта, города, но и важный источник их дохода. В Алматы во многих гостиницах налажена торговля сувенирами, а на горе Кок-Тобе, где расположен одноименный алматинский

парк «Кок-Тобе», создан целый комплекс специализированных киосков-бутиков по продаже уникальных казахстанских сувениров для туристов.

Что касается разработки и внедрения механизма государственной поддержки розничной торговли, то в 2012 году в отрасли торговли было занято более 1,2 млн. человек, или около 14,5% от экономически активного населения. Из них около 200 тыс. человек заняты торговлей на рынках. 55% всей валовой продукции сельского хозяйства приходится на долю личных подсобных хозяйств населения. На сегодня по Казахстану из 818 торговых рынков 548 функционируют в городской местности. В настоящее время реализуется программа модернизации розничного сектора на 2013-2020 годы по аналогии с программой «Дорожная карта бизнеса-2020», которую разработало Министерство экономического развития и торговли РК в 2012 году. Уточнить ее принятие?

Наряду с возведением новых зданий обустроивается и инфраструктура города Алматы, в том числе модернизируется и торговая инфраструктура. Так, в южной столице уже действует более семидесяти крупных торговых центров. Но сегодня предприниматели стремятся к тому, чтобы торговые комплексы становились еще и развлекательными. В качестве примера можно привести новый для алматинцев и крупнейший в Казахстане торгово-развлекательный комплекс «Mega Center Alma-Ata» площадью восемьдесят тысяч квадратных метров, открытый в 2006 году. Помимо огромного торгового зала, здесь есть боулинг, скалодром, большой ледовый каток и восемь кинотеатров. На его строительство был использован кредит размером 60 миллионов долларов.

В 2014 году завершилось строительство крупнейшего торгово-развлекательного комплекса «DostykPlaza», соответствующего всем международным нормам и стандартам, в городе Алматы. Именно он должен решить в южной столице одну из главных на сегодняшний день задач – нехватку качественных торговых площадей.

Несмотря на то, что в последнее время в южной столице появилось немало торговых центров, проблему дефицита качественных торговых площадей в Алматы они, увы, не решают. Сегодня на тысячу алматинцев приходится всего 300 квадратных метров торговой площади, в то время как, к примеру, в Москве или Киеве эта цифра достигает 700 кв. м. Если брать в расчет торговые площади, которые соответствуют мировым стандартам, а речь идет именно о них, то в Алматы это порядка 15 процентов от общего количества существующих на рынке. На сегодня в мегаполисе только четыре проекта, которые можно назвать профессиональными, при этом все эти торгово-развлекательные центры расположены в западной части города, что создает для алматинцев ряд неудобств – приходится тратить немало времени на дальние поездки за покупками. Но и это еще не всё. Дефицит торговых площадей мирового уровня не дает пока возможности многим международным компаниям представить в полном объеме свои бренды на казахстанском рынке, а это, в свою очередь, держит довольно высокие цены на товары. Ведь сегодня торговая наценка составляет порядка 30-40 процентов. Иными словами, нет конкуренции, нет борьбы за покупателя, и как результат – высокие цены.

Именно открытие торгово-развлекательного комплекса «DostykPlaza» должно решить существующие проблемы. Объем инвестиций, вложенных в этот проект, довольно внушителен – около 200 млн. долларов. Сам внешний облик торгово-развлекательного комплекса украсил город. Ведь комплекс расположился в одном из самых значимых мест города – на пересечении проспекта Достык и улицы Жолдасбекова. Это восточная часть мегаполиса, где, приходится признать, если и есть торговые центры, то они либо устарели, либо не в силах обеспечить растущий потребительский спрос.

Торгово-развлекательный комплекс «DostykPlaza», имеющий три торговых этажа, действительно выполнен одной из ведущих архитектурных компаний мирового уровня, что позволило комплексу органично вписаться в общий колорит города, представляя при этом современное архитектурное решение.

В центре, площадь которого 125 тыс. кв. метров, планируется представить более 170 магазинов, это в свою очередь, позволит обеспечить рабочими местами порядка 2000 человек. Многие известные торговые бренды готовы арендовать торговые площади ТРЦ «DostykPlaza». Поэтому для Казахстана в целом и Алматы в частности создание торговой инфраструктуры туризма – одна из важнейших задач, которая, в свою очередь, позволит заметным образом поднять и туристский имидж страны.

Система кредитования и страхования – это система кредитных и страховых учреждений, осуществляющих мобилизацию свободных денежных капиталов, страхование и предоставление ссуд. Состав учреждений кредитной и страховой системы (по М.П. Комарову) приведен на рисунке 9.

Кредитная и страховая система	
Государственные учреждения:	Частные учреждения:
<ul style="list-style-type: none"> • Центральные эмиссионные банки • Коммерческие банки • Страховые компании • Почтово-сберегательные кассы • Другие учреждения 	<ul style="list-style-type: none"> • Коммерческие банки • Инвестиционные банки • Страховые компании • Ипотечные банки • Пенсионные фонды • Другие учреждения

Рисунок 9. Состав учреждений кредитной и страховой системы

Страхование – это совокупность особо замкнутых перераспределительных отношений между его участниками по поводу формирования страховых фондов, предназначенных для возмещения материального и иного ущерба предприятиям, организациям и физическим лицам.

В соответствии с Законом РК «О страховании» оно представляет собой отношение по имущественной защите интересов граждан и юридических лиц (застрахованных) при наступлении определенных страховых случаев посредством выплаты страховых возмещений за счет денежных фондов, формируемых страховщиками из уплачиваемых страхователями страховых платежей, а также из иных источников, не запрещенных законодательством.

Страховая деятельность – это деятельность страховщика, связанная с заключением и исполнением договора страхования.

Группы оказания потребительских услуг достаточно обширны и охватывают прежде всего коммунальное и жилищное хозяйство, бытовое обслуживание, пассажирский транспорт и связь и их инфраструктуру. Кроме того есть инфраструктура предприятий химической чистки, крашения одежды, прачечных, ателье, парикмахерских, предприятий по ремонту автомобилей, библиотек, архивов, похоронных бюро. Все это относится к сфере сервиса.

Коммунальное и жилищное хозяйство – это совокупность жилого фонда, предприятий, служб и хозяйств по обслуживанию населения. В городах оно входит в состав городского хозяйства. В ряде регионов коммунальное хозяйство участвует в обслуживании производственных предприятий, снабжая их водой, электроэнергией, газом и др.

Структурная схема коммунального и жилищного хозяйства (по М.П. Комарову) приведена на рисунке 10.

Коммунальное и жилищное хозяйство				
Жилищное хозяйство:	Санитарно-технические предприятия:	Транспортные предприятия:	Энергетические предприятия:	Сооружения внешнего благоустройства:
<ul style="list-style-type: none"> • Городской жилищный фонд • Частный жилищный фонд • РСУ • РЭУ 	<ul style="list-style-type: none"> • Водопровод и канализация • Предприятия по уборке территорий • Прачечные и бани 	<ul style="list-style-type: none"> • Городской общественный пассажирский транспорт • Водный транспорт местного значения 	<ul style="list-style-type: none"> • Электросети • Газовые сети • Теплофикационные сети • Отопительные котельные • Электростанции 	<ul style="list-style-type: none"> • Дороги и тротуары • Мосты • Набережные и гидротехнические сооружения • Зеленые насаждения • Уличное освещение

Рисунок 10. Структура коммунального и жилищного хозяйства

Кроме перечисленных учреждений, предприятий и служб в инфраструктуру коммунального и жилищного хозяйства входят учреждения по подготовке и переподготовке кадров для данной отрасли.

В Казахстане разработана программа модернизации ЖКХ на 2011-2020 годы. В соответствии с ней, на оплату коммунальных услуг и содержание общедомового имущества расходы семьи не должны превышать 10% от дохода. Расходы семьи, превышающие 10% от дохода, оплачивает государство.

Бытовое обслуживание - это часть сферы обслуживания населения предназначенное для оказания непроизводственных и производственных услуг вне профессиональной и общественно-политической жизни (в ходе «личной» жизни).

Как отмечают специалисты, сфера бытового обслуживания наиболее мобильна и труднопредсказуема.

Здравоохранение – система государственных и общественных мероприятий по охране здоровья, предупреждению и лечению болезней и продлению жизни человека.

Здравоохранение – комплекс государственных, социальных, экономических и медицинских мер предпринимаемых обществом и направленных на охрану и улучшение здоровья членов этого общества. Следовательно, *инфраструктура здравоохранения* это материально-техническая база, позволяющая реализовать указанные меры.

Функциями инфраструктуры здравоохранения являются: обеспечение изучения здоровья и болезней; обеспечение предупреждения и лечения болезней; обеспечение сохранения здоровья и трудоспособности.

В странах мира существуют государственная, частная и страховая системы здравоохранения, а также комбинированная система. Она предполагает, что часть объектов инфраструктуры принадлежит и развивается государством (Академия

медицинских наук, научно-исследовательские учреждения, образовательные учреждения, органы управления здравоохранением, крупные лечебные центры, районные и городские больницы, системы медицинского обеспечения силовых ведомств и др.). Обслуживание в них осуществляется бесплатно. Другая часть объектов находится в частном владении (кабинеты, лечебные центры и т.д.) для лечения в этих учреждениях необходима непосредственная оплата или оплата из страховых фондов.

Частно-предпринимательская медицина наиболее развита в США, Испании, Португалии.

Страховая медицина получила распространение в большинстве стран Европы, некоторых странах Латинской Америки и Азии.

Государственная медицина существует в Великобритании, России.

Следует отметить, что еще в программе действий Правительства РК по углублению реформ на 1996-1998 гг. подчеркнуто, что оно будет поощрять «становление и развитие системы медицинского страхования». Но на практике оказалось, что этой системе не суждено было пройти период «становления и развития» - она внедрялась методом административного нажима «сверху» без учета состояния развития экономики республики и ее регионов.

При рассмотрении здравоохранения в целом важную роль играют такие механизмы его государственного регулирования, как разработка специальных программ по отдельным группам опасных (особенно инфекционных) болезней, а также создание организационно-правовых условий для стимулирования иностранных научно-технических и денежных инвестиций для преодоления негативных последствий распространения этих болезней. В настоящее время для Казахстана становится большой проблемой борьба с туберкулезом и другими инфекционными болезнями.

Контрольные вопросы

1. Объясните понятие «инфраструктура социальная».
2. Назовите основные функции социальной инфраструктуры?
3. К какому виду инфраструктуры относится оказание потребительских услуг людям?

В соответствии с функциями этой деятельности и признаками изобразите схематически классификацию социальной инфраструктуры.

Что представляет собой торговая инфраструктура туризма?

Что входит в инфраструктуру торговли?

7. Почему сфера бытового обслуживания наиболее мобильна и труднопредсказуема?
8. Что такое коммунальное и жилищное хозяйство?
9. Что представляет собой система страхования?
10. Какие системы здравоохранения существуют в мире?
11. Что является функциями инфраструктуры здравоохранения?

Лекция 6 ИНФРАСТРУКТУРА СОЦИАЛЬНО-КУЛЬТУРНОГО СЕРВИСА

Перечень вопросов

1. Экономическая сущность, классификация и задачи социально-культурного сервиса
2. Назначение социальной инфраструктуры.
3. Функции и особенности инфраструктуры рынка социально-культурного сервиса.
4. Состав элементов инфраструктуры сервиса.

5. Теоретическая характеристика элементов (основных субъектов инфраструктуры) социально-культурного сервиса.
6. Особенности организационной структуры субъектов инфраструктурного комплекса социально-культурного сервиса.
7. Регулирование деятельности субъектов инфраструктуры сервиса.
8. Оценка уровня развития инфраструктуры социально-культурного сервиса.
9. Инвестиции в развитие субъектов сферы сервиса.

Ключевые понятия:

социально-культурный сервис;

виды и формы социально-культурного сервиса (развлечения, торговля, гостиничная деятельность, общественное питание и др.);

рынок (сфера) услуг;

услуга (услуги);

социально-культурная услуга;

социально-культурная среда;

технологическая среда;

физическая, или географическая среда;

институциональная среда;

Экономическая сущность, классификация и задачи

социально-культурного сервиса

Сфера услуг является одним из самых перспективных секторов экономики и это очевидно. Многие развитые страны мира имеют долю услуг в ВВП до 70%. Сфера услуг быстро развивается, что позволяет постоянно увеличивать число занятых в ней.

Развитие сферы социально-культурного сервиса и туризма является одним из перспективных направлений совершенствования экономики Республики Казахстан. По сравнению с другими странами, в которых сфера услуг, и в частности туризм, стала одной из доходных отраслей экономики, казахстанская сфера услуг и туристский бизнес в настоящее время находятся в стадии становления. В Казахстане основным источником роста экономики в настоящее время выступает сфера услуг, доля которой в ВВП достигла 56,3 %. В связи с чем глава государства поручил правительству до конца 2014 года разработать и принять Комплексную программу по развитию сферы услуг до 2020 года. Поскольку в странах, где целенаправленно принимаются меры по повышению конкурентоспособности сферы услуг, растет производительность труда. Так, одно рабочее место, созданное в сфере туризма, влечет за собой дополнительные места в легкой, пищевой промышленности и на транспорте.

В 2015 году отечественная сфера услуг продолжила свою деятельность на основе новой Комплексной программы развития отрасли до 2020 года, механизмы которой направлены на преодоление отставаний и разрывов, которые имеют место в ряде секторов этой сферы по сравнению с развитыми странами мира. Предполагается, что на основе новых стимулов развития объема услуг в Казахстане к 2020 году вырастут в 1,7 раза и достигнут в суммарном выражении 200 млрд. долларов.

«Современная сфера услуг – понятие весьма емкое, охватывающее широкий круг секторов, деятельность которых связана с предоставлением различных видов и форм

услуг населению, бизнесу и государственной системе в целом. Это и финансовые услуги, транспорт, логистика, торговля, туризм, операции с недвижимостью, здравоохранение и многое другое. Словом, сегодня скорее легче недооценить, чем переоценить значение сферы услуг в социально-экономическом развитии любого государства, в том числе Казахстана.

Считается, что современный интенсивный рост сферы услуг во многом обусловлен резким всплеском потребностей человечества и новыми техническими возможностями их удовлетворения. Дело дошло до того, что в экономиках ведущих стран мира существенно изменилось соотношение между материальным производством и непроизводственной сферой в пользу последней. Например, в экономике США доля услуг достигает 80%. Там на сегодня из 20 отраслей экономики порядка 16 относятся к сфере услуг, что совпадает с удельным весом этой сферы в структуре ВВП. При этом наиболее быстрыми темпами развиваются сектора информационных технологий, финансовых, образовательных, профессиональных и научно-исследовательских услуг. В экономике Германии, с учетом ее мощной промышленности, доля услуг составляет примерно 65% к ВВП, в Японии в пределах 60%. При этом следует понимать, что за этими цифрами кроются совершенный сервис и культура обслуживания, содержание которых дает в итоге высокую долю добавленной стоимости в экономике.

Так или иначе, но, возможно, именно это условие является важнейшим фактором гармоничного развития современного общества, при котором все критерии цивилизованности – уровень экономики, культуры, образования и социально-бытового комфорта – соответствовали бы общепринятым стандартам качества жизни, а не просто укладывались бы в «прокрустово ложе» местной специфики обслуживания.

Как отмечается представителями экономического блока правительства РК, в Казахстане в течение последних 20 лет сфера услуг опережала рост промпроизводства примерно на 3%, и на данный момент ее вклад в экономику страны составляет 54.2% ВВП.

Согласно проведенным исследованиям, на сегодня 7 из 9 секторов сферы услуг Казахстана значительно отстают по критериям «качество», «доступность» и «цена» от таких стран, как Бразилия, Китай, Малайзия, Турция, ЮАР и других активно растущих экономик. В числе секторов-аутсайдеров – сфера финансов, транспорт и логистика, торговля, туризм, операции с недвижимостью, профессиональные услуги и здравоохранение.

Для обеспечения целевого роста отечественных секторов услуг необходимо значительное увеличение производительности труда. На сегодня данный показатель в Казахстане в 3-5 раз меньше, чем в Австралии, Канаде и США. Основными барьерами в развитии каждого из этих секторов остаются такие факторы, как низкая квалификация персонала, недостаток конкуренции в отдельных сегментах рынка, а также низкое качество оказываемых услуг.

Исходя из приведенного анализа, были определены 9 приоритетных секторов услуг, которые уже сегодня формируют более половины ВВП – торговля, транспорт и

логистика, туризм, профессиональные услуги, информация и связь, финансовые услуги, операции с недвижимостью, образование и здравоохранение.

Цель программы – формирование конкурентоспособной сферы услуг путем повышения качества, доступности, увеличения производительности и экспорта сферы услуг. В ней определены механизмы развития каждого из секторов сферы услуг, в том числе принципы регулирования их рыночной деятельности в целом.

В итоге реализации программы ожидается увеличение доли услуг в ВВП Казахстана – до 60%, повышение производительности труда в 1,5 раза и двукратное увеличение экспорта к 2020 году.

Программой предусматривается трансформация торгового формата. См. Казахстанская правда, 19 января 2015 года, с.7

В ближайшие годы наибольшие темпы роста ожидаются в торговой сфере страны, где ежегодный прирост товарооборота прогнозируется на уровне 8%. В связи с этим программой развития сферы услуг предполагается модернизация розничного сектора и торговой инфраструктуры страны, в ходе которой будет построено более 6,7 млн. квадратных метров торговых площадей современного формата. Главный эффект для экономики будет заключаться в более высоком уровне консолидированности отечественной розничной торговли. Данный показатель к 2020 году вырастет с 11% нынешних до 20% по торговым площадям и до 40% от всего розничного товарооборота республики.

В сфере профессиональных услуг количество новых вакансий составит более 108 тыс. единиц, туризма – 100 тыс.

Целенаправленная политика правительства по выводу отечественной сферы услуг на иной уровень развития также направлена на снижение закупочных цен на ТНП, в том числе удельных издержек по логистике.

В условиях современного глобального кризиса все эти меры способны придать мощный стимул для роста отечественных производителей ТНП, сократить долю теневой торговли и многократно увеличить собираемость налогов по всей торговой системе республики, что, несомненно, станет залогом повышения качества жизни населения.

Государство определило малый и средний бизнес как одну из главных величин процесса диверсификации экономики. Речь идет о масштабной поддержке казахстанского бизнеса и генерации новой волны предпринимательства в стране, а значит, и более обеспеченной нижней прослойки социума, проблемы которой так или иначе связаны с общими вопросами сферы услуг.

В сервисной деятельности организация производства переплетается с социально-культурными ценностями. Сервисная деятельность – социально-экономический процесс, придающий взаимоотношениям человекоберегающий характер, формирующий человечность.

Сервисная деятельность – это человекоберегающая система, где люди труда могут не только прокормить себя, но и развивать свои способности».

В сервисной деятельности определилось несколько направлений, где раскрываются ее роль, организационные принципы, социально-экономическая направленность данной структуры.

Однако пока не сформировался однозначный подход к оценке и раскрытию сервиса и сервисной деятельности. Одни исследователи в сфере сервиса и сервисной деятельности занимают позицию прагматизма, рассматривая процесс удовлетворения потребностей через услуги. Услуги «поднимаются» до уровня тотальности без анализа их социально-культурного значения, поэтому не представляют как явление противоречивое, легко перерастающее в расширение бедности, недоступности и криминальности. Сервис в таких работах определяется лишь на уровне рекламистики.

Другие исследователи рассматривают сервис и сервисную деятельность как процесс развития устойчивости социально-экономических отношений, как явления социальной институциональности, определяющие качество жизни, как средство преодоления конфликтности, бедности.

Актуальность данной проблемы возросла на рубеже XIX и XX вв., когда общество переживало кризис, который выражался в нарастающей бедности, милитаризме, распространении революционных идей, обесценивании жизни человека. Техническое могущество не избавило людей от нищеты, бесправия, преступности.

Социально-культурный сервис – это деятельность, осуществляемая в различных видах и формах (развлечения, торговля, гостиничная деятельность, общественное питание и др.).

Объектами профессиональной деятельности по социально-культурному сервису являются отдельные люди, семьи, группы людей, организации и их потребности в социальных и культурных услугах, способы и методы выявления и формирования этих потребностей с доведением их до устойчивого спроса.

Важную роль в обеспечении досуга играют культурно-зрелищные предприятия и учреждения. За последние годы очень заметно разнообразие предприятий и учреждений культурно-зрелищного и развлекательного характера, посещаемых туристами, а их количество постоянно увеличивается. Наиболее часто используемыми туристами объектами являются:

- музеи, выставки, панорамы;
- театры, концертные залы;
- цирки, парки аттракционов;
- специализированные парки («Дисней Лэнд», «Дисней Уорлд»);
- национальные природные парки, заповедники;
- зоопарки, аквариумы, ботанические сады;
- фестивальные площадки;
- спортивные сооружения и площадки, аквапарки, бассейны;
- ипподромы, казино, ночные клубы;
- диско-клубы и др.

Сектор развлечений, досуга и спорта играет важную роль в общей инфраструктуре индустрии гостеприимства и решает разнообразные задачи (прежде всего, воспитание, формирование оптимистического настроения, образование, отдых, развитие культуры людей). Заполняя развлечениями и спортом свой досуг, человек отдыхает и

восстанавливает силы. К предприятиям и организациям сектора развлечений относят цирки, зоопарки, аттракционы, игротеки, парки отдыха, а также разнообразные зрелищные предприятия – театры, кинотеатры, концертные залы, филармонии и др.

Приобщение к культуре и культурным ценностям обеспечивают музеи, библиотеки, выставки, клубные учреждения и т.д.

Занятия физической культурой и спортом обеспечивают бассейны, катки, спортивные залы, манежи, игровые павильоны, спортивные и фитнес-клубы и т.д.

Предприятия индустрии развлечений и спорта выступают как самостоятельные и обособленные звенья, привлекая значительные материальные, финансовые и трудовые ресурсы.

Гостиничные предприятия устанавливают хозяйственные связи и деловые контакты с предприятиями, предоставляющими услуги развлечений, досуга, отдыха и спорта; в гостиницах формируются анимационные службы, организующие досуг и отдых гостей, кроме того, многие гостиничные предприятия имеют собственную спортивную базу (бассейны, площадки для тенниса, гольфа, аквапарки, водные аттракционы и др.), а также киноконцертные залы, дискотеки, различные клубы, игорные заведения.

Большое значение в организации отдыха и досуга гостей имеет экскурсионное обслуживание; экскурсионное бюро, работающие в гостиницах, предлагают широкую экскурсионную программу.

Что касается определений термина «услуги», то можно привести целый ряд дефиниций как зарубежных, так и отечественных авторов. Так, по определению известного зарубежного маркетолога Ф.Котлера, *«услуги – это объекты продажи в виде действий, выгод и удовлетворений»*.

По определению Т.В.Черевичко, **услуга** – *такой вид целесообразной деятельности, при котором производство полезного эффекта совпадает по времени с его потреблением*. Услуга успешно продается, когда значительное число людей считают, что их жизнь улучшится, если они эту услугу приобретут.

Услуги можно классифицировать по разным признакам. Так, «по функциональному назначению услуги подразделяются на *материальные и социально-культурные*.

Материальная услуга – *это услуга по удовлетворению материально-бытовых потребностей потребителя услуг*. К ним относят бытовые услуги, жилищно-коммунальные, транспортные и услуги общественного питания.

Социально-культурная услуга – *это услуга по удовлетворению духовных, интеллектуальных потребностей и поддержанию нормальной жизнедеятельности потребителя*. К социально-культурным услугам относят медицинские, образовательные услуги, услуги культуры, туристские и гостиничные услуги.

Относительно сфер производства услуги подразделяются на:

- материальные (транспорт, торговля, бытовое обслуживание);
- нематериальные (здравоохранение, образование, туристское обслуживание).

В свою очередь **нематериальные блага** разделяются на:

внутренние – блага, данные человеку природой, которые он развивает по собственной воле;

внешние - блага, данные внешним миром для удовлетворения потребностей (репутация, деловые связи и т.д.).

Услуги квалифицируются также по группам потребителей. **По этому признаку выделяют:**

потребительские – ресторанно-гостиничные услуги, путешествия, страхование, розничная торговля и др.;

производственные – услуги, потребляемые домашним хозяйством, например, обслуживание компьютеров;

деловые – услуги, приобретаемые компаниями.

Социально-культурная услуга – удовлетворение духовных, интеллектуальных потребностей и поддержание нормальной жизнедеятельности потребителя; обеспечивает поддержание и восстановление здоровья, духовное и физическое развитие личности, повышение профессионального мастерства.

Социально-культурная среда. Без нее невозможно функционирование любой туристской компании. К числу социокультурных факторов относят установки, жизненные ценности и традиции. Поэтому они во многом отражают структуру услуг, которая может быть востребована туристами.

Некоторые страны имеют много общего благодаря тому, что имеют много общих культурных атрибутов, язык: стереотипы, социальные группы. Поэтому все страны могут быть подразделены на подгруппы по общим социокультурным критериям. Развитие туристского бизнеса в каждой специфической подгруппе происходит более активно, независимо, чем между отдаленными в культурном отношении странами.

Особенности организационной структуры субъектов

инфраструктурного комплекса социально-культурного сервиса

Индустрия услуг – очень специфическая и многогранная отрасль экономики, объединяющая предприятия, которые производят как материальные, так и нематериальные продукты (услуги). В этом заключается ее отличие от других отраслей экономики, что значительно увеличивает сложность управления как отраслью в целом, так и отдельно взятыми предприятиями сферы услуг.

По сравнению с управлением материальным производством управление предприятиями сервиса и туризма имеет очень много специфических черт. И прежде всего это связано с особенностями услуги как товара.

Услуги невозможно складировать и сохранять, как материальные товары. Их производство, т.е. оказание услуг, и потребление происходит одновременно. Вопросы качества услуги и постоянство этого параметра во времени зависят от очень многих субъективных факторов, в частности от личностных характеристик тех субъектов, которые оказывают и получают услуги.

Существует также много специфических особенностей и в области экономических аспектов управления индустрией туризма, поскольку ее эффективное функционирование очень сильно зависит от различных факторов: политических, экономических, социальных, экологических и т.п.

К субъектам инфраструктурного комплекса СКС относятся учреждения памяти (архивы, библиотеки), шоу-бизнеса, индустрия досуга и развлечений в социально-культурной сфере, театры, международные фонды по социально-культурным проектам.

Контрольные вопросы

1. Почему развитие сферы социально-культурного сервиса является одним из перспективных направлений совершенствования экономики Республики Казахстан?
2. Почему индустрия услуг является специфической и многогранной отраслью экономики?
3. Почему сервисная деятельность это социально-экономический процесс, придающий взаимоотношениям человекосберегающий характер, формирующий человечность?
4. Почему существующие в течение многих десятков и сотен лет системы социально-экономических отношений не могут обеспечить человеку достойную жизнь?
5. Почему сегодня необходима интенсивная реализация услуг с антикризисным содержанием?

6. Почему в современных условиях кризиса и тотальной конфликтности изучение сервисной деятельности особенно необходимо?

7. Почему сегодня важнейший принцип сервисной деятельности заключается в том, что производителю услуг и товаров невыгодно обманывать покупателя, потребителя?

Лекция 7 РЕКРЕАЦИОННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Перечень вопросов

1. Основные понятия рекреации.
2. Функции рекреационной инфраструктуры.
3. Назначение рекреационной инфраструктуры.
4. Состав элементов рекреационной инфраструктуры.
5. Теоретическая характеристика элементов рекреационной инфраструктуры.

Ключевые понятия:

рекреация;
рекреационная инфраструктура;
потребности рекреационные;
туристско-рекреационные ресурсы;
цикл рекреационных занятий;
рекреационная деятельность туристов;
время рекреационное;
программное обслуживание;
программный туризм.

Рекреация – 1) расширенное воспроизводство сил человека (физических, интеллектуальных и эмоциональных); 2) любая игра, развлечение и т.п., используемые для восстановления физических и умственных сил; 3) наиболее быстроразвивающийся сегмент индустрии досуга, связанный с участием населения в активном отдыхе на открытом воздухе, приходящийся преимущественно на уик-энд; 4) перестройка организма и человеческих популяций, обеспечивающая возможность активной деятельности при различных условиях, характере и изменениях окружающей среды.

Рекреационная деятельность – это деятельность (мероприятия) по расширенному воспроизводству человеческих сил. С другой стороны, рекреационная деятельность – это:

- понятие о деятельности человека и групп населения;
- рекреационные занятия;
- циклы рекреационных занятий;
- представление о специфической деятельности общества по организации условий осуществления населением деятельности по удовлетворению потребностей, т.е. деятельность организаторов отдыха.

Существуют различные виды *рекреационной деятельности* – оздоровление, познание, восстановление производительных сил и др.

Для рекреационной деятельности типичны *упорядоченность и одновременно периодичность*. Это обусловлено как природными ритмами и циклами (суточными, сезонными и др.), так и цикличностью (чередование труда и быта) социально-бытовой деятельности отдыхающих и общества (в частности, организаторов отдыха).

Программное обслуживание – это комплексное предоставление определенного набора услуг клиенту в процессе преодоления им пространства (на транспорте, пешком, на животных или другими способами), подчиненное одной цели (мотиву), побудившей клиента к решению собственных проблем (возможности знакомства, обучения, самовыражения, удовлетворения любопытства и др.) с помощью путешествия.

В связи с высокой степенью накала конкурентной борьбы на международном туристском рынке большинство туристских фирм стало предлагать своим клиентам комплексное обслуживание по определенной программе. Это резко и довольно сильно увеличило рынок, расширив систему спроса и предложения, позволило дифференцировать его, а туристским фирмам – специализироваться на том или ином виде программ (тематике, технологии), что, естественно, сразу повысило уровень обслуживания.

Без рекреационной деятельности, без рекреационных занятий невозможна хорошая программа обслуживания. Поэтому можно сказать, что рекреационные занятия также есть основа туристских программ. Именно они лежат в основе программного туризма.

Программный туризм – это предоставление туристам нормального заданного объема услуг, оптимально соответствующего типу потребителя и цели путешествия, гарантирующего содержательную деятельность в соответствии с рекреационными потребностями.

Данное определение включает три основных принципа:

- 1) ориентацию на активную содержательную деятельность туристов;
- 2) учет индивидуальных потребностей каждого туриста;
- 3) гарантию запланированного уровня и объема услуг, обслуживание по научно обоснованным нормам и стандартам, о которых потребитель информируется не позднее стадии реализации своего заказа или приобретения путевки.

Для успешного внедрения программного обслуживания в туризме необходимо следующее:

специальная подготовка, переподготовка и повышение квалификации туристских кадров;

разработка типовых сценариев и циклов рекреационных занятий;

активное развитие туристской инфраструктуры;

государственная поддержка частных предпринимателей;

гарантия защиты прав потребителей;

организация системы реализации запроса таким образом, чтобы потребитель мог участвовать в конструировании программ собственного отдыха;

дифференцированный подход к обслуживанию различных групп населения, связанных с общностью социально-психологических признаков и интересов;

специализация туристских предприятий по отдельным видам программ обслуживания.

В числе параметров для дифференциации программ туристского отдыха и путешествий могут быть выделены:

основные виды рекреационной деятельности (рекреационные занятия, циклы и системы занятий);

основные группы населения, на которые рассчитаны программы;

степень ориентации и зависимости от материально-технической базы, рекреационных ресурсов и туристской инфраструктуры;

пространственно-временная локализация, социально-функциональная направленность (оздоровление, общение, познание и др.).

Программа обслуживания – это:

набор запланированных услуг, распределенный по дням и времени их предоставления;

определенный цикл рекреационных занятий.

Циклы рекреационных занятий – это:

взаимосвязанное и взаимообусловленное сочетание элементарных рекреационных занятий, возникающих на базе ведущего (основного) занятия;

взаимосвязанное сочетание различных видов деятельности людей во время отдыха, имеющее целевую ориентацию;

программа отдыха, позволяющая на основе поведенческих возможностей и образцов реализовать определенные рекреационные цели в конкретных условиях.

Построение программ по циклам рекреационных занятий предполагает специализацию туристских предприятий по отдельным видам рекреации.

Циклы рекреационных занятий делятся на: *зимние, летние и внесезонные*. Туристское движение носит сезонный характер. Оно проявляется преимущественно в периоды, когда можно принимать солнечные ванны, купаться, заниматься парусным, лыжным, конькобежным или другими видами спорта. Существуют, конечно, и внесезонные занятия, к которым в основном относятся занятия познавательного и развлекательного характера, однако и они сильнее проявляются все-таки в лучшие сезоны.

Циклы рекреационных занятий должны удовлетворять двум фундаментальным требованиям: *полезности и индивидуальной привлекательности*.

Время рекреационное – время реализации рекреационной функции (расширенное воспроизводство живых сил человека) деятельности человека. Оно зависит не столько от характера деятельности человека (труд, быт, отдых), сколько от параметров ее аттрактивности и профилактической эффективности.

Туристско-рекреационные ресурсы – это совокупность природных и созданных человеком объектов и явлений окружающей среды, пригодных для производства туристско-экскурсионных услуг и удовлетворения потребностей в лечебном, оздоровительно-спортивном и познавательном туризме. При этом под термином «*туристско-рекреационные ресурсы*» следует понимать сочетание в определенной мере уже трансформированных природных и антропогенных (культурных) ландшафтов, доведенных до степени технологичности под влиянием общественных потребностей и возможности прямого использования их в туристско-экскурсионном обслуживании.

Характеристика рекреационной инфраструктуры

Инфраструктура рекреационная – комплекс действующих зданий, сооружений, артефактов, непосредственно не относящихся к производству туристского продукта, но необходимых для рекреационного обслуживания гостей: стадионы, бассейны, корты, атлетические и оздоровительные комплексы, бани и сауны, парки отдыха, сады, зоопарки, океанарии, кустарные промыслы, а также сохранившиеся народные обычаи, праздничные обряды и т.п.

Назначение, функции и состав элементов рекреационной инфраструктуры

Функцией рекреационной инфраструктуры является вместе с комплексом действующих сооружений и сетей производственного (инфраструктура производственная) и социального (инфраструктура социальная) назначения обеспечение жизнедеятельности туристов.

Туризм является самым интенсивным видом рекреационных занятий. Он ориентирован на восстановление и развитие физических и духовных сил человека, его трудоспособности и здоровья.

Теоретическая характеристика элементов рекреационной инфраструктуры

В состав семи больших групп всех ресурсов Всемирная туристская организация включила различные блага и услуги, транспорт, связь, инфраструктуру сферы отдыха и развлечений.

Для рекреационно ориентированного сектора экономики природные ресурсы, получившие в экономике название «природные рекреационные ресурсы», имеют решающее значение. Именно от их количества и качества зависят тип рекреационных услуг и специализация туристско-рекреационных комплексов в целом.

Туристские ресурсы – это природно-климатические, социо-культурные, культовые и иные виды ресурсов территории, способные удовлетворить туристский интерес, создать туристское впечатление и являющиеся фактором микросреды туризма. Составной частью туристских ресурсов являются туристские объекты или объекты туристского интереса. Объектами туристского интереса считаются достопримечательности, природные объекты, природно-климатические зоны и иные объекты, способные привлекать туристов.

Природные ресурсы формируют туристско-рекреационную специализацию региона. **Туристско-рекреационные ресурсы территорий** – это совокупность природных и искусственно созданных человеком объектов, необходимых для формирования туристского продукта территории.

Природные ресурсы с точки зрения их происхождения – это сумма всех физических, биологических и энергоинформационных ресурсов, использование которых зависит от рекреационного спроса и специализации региона. Принятые в экономике природопользования классификации основаны на двойственном характере понятия «природные ресурсы», отражающего их природное происхождение, с одной стороны, и экономическую значимость, с другой стороны.

В первую очередь из туристских ресурсов можно выделить *рекреационные ресурсы*.

Рекреационные ресурсы – это природные и антропогенные геосистемы, тела и явления природы, которые обладают специфическими свойствами и могут быть использованы для организации отдыха и оздоровления определенного контингента людей в определенное время или сезон с помощью существующих технологий и имеющихся материальных возможностей. На основании принятой классификации рекреационные ресурсы можно разделить на:

- горно-климатические рекреационные ресурсы;
- климатические рекреационные ресурсы;
- бальнеологические ресурсы;
- комплексные рекреационные ресурсы;
- единичные природные объекты.

Наряду с рекреационными ресурсами выделяют антропогенные (созданные руками человека) туристские ресурсы. К ним относят социокультурные, исторические, археологические, архитектурные, научные и другие объекты туристского интереса.

По определению С.Р. Ердавлетова, «*туристско-рекреационные ресурсы – это сочетание в определенной мере уже трансформированных природных и антропогенных (культурных) ландшафтов, доведенных до степени технологичности под влиянием общественных потребностей и возможности прямого использования их в туристско-экскурсионном обслуживании*».

Всю совокупность туристско-рекреационных ресурсов можно подразделить на две большие группы: природные и социально-экономические (ранее называемые культурно-историческими).

По определению Л.А. Багровой, Н.В. Багрова и В.С. Преображенского (1977 г.), «природные рекреационные ресурсы» – это природные и природно-технические геосистемы, тела и явления природы, которые обладают комфортными свойствами для рекреационной деятельности и могут быть использованы в течение некоторого времени для организации отдыха и оздоровления определенного контингента людей».

В комплексе рекреационных ресурсов особое место занимают расположенные в населенных пунктах и на межселенных территориях, социально-экономические ресурсы, которые служат предпосылкой развития познавательного туризма, локализуя рекреационные потоки и направления экскурсионных маршрутов.

К «социально-экономическим рекреационным ресурсам» относятся историко-культурные объекты (памятники и памятные места, музеи, галереи и т.д.) и явления (этнографические, политические, производственные и т.д.). Эти ресурсы подразделяются также на *материальные и духовные*, с одной стороны, и *недвижимые и движимые* – с другой.

К *социально-экономическим рекреационным ресурсам* можно отнести и другие объекты, связанные с историей, культурой и современной деятельностью людей: оригинальные предприятия промышленности, сельского хозяйства, транспортные, научные учреждения, высшие учебные заведения, театры, спортивные сооружения, ботанические сады, зоопарки, океанарии, этнографические и фольклорные достопримечательности, кустарные промыслы, а также сохранившиеся народные обычаи, праздничные обряды и т.д.

Туристско-рекреационные ресурсы оказывают влияние на территориальную организацию туризма, на формирование туристских районов и центров, на их специализацию и экономическую эффективность. Но это влияние не прямое. Оно опосредствуется многими социально-экономическими факторами, и прежде всего объемом и структурой туристских потребностей.

В соответствии с указанными приоритетами определены следующие районы и опорные центры первоочередного туристского освоения.

1. Заилийский (г. Алматы, с. Тургень, г. Есик, г. Талгар, г. Каскелен, с. Узунагач, г. Капчагай).
2. Северо-Тяньшанский (с. Кеген, с. Нарынкол, с. Жаланап, с. Чунджа, с. Кольжат).
3. Жаркент-Талдыкорганский (г. Жаркент, с. Коктал, с. Басчи, г. Текели, г. Талдыкорган, курорт Жаркент-Арасан).
4. Балхашский (оз. Балхаш, с. Прибалхашье).
5. Северо-Жунгарский (с. Дружба, р-н оз. Алаколь, с. Лепсинск, р-н р. Лепсы, с. Жаркулак, с. Коктума, г. Сарканд, курорт Арасан-Капал).
6. Жамбылский (г. Тараз, с. Мерке, р-н Мойынкум).
7. Туркестанский (г. Туркестан, с. Турбат, с. Отрар, с. Шаульдер, с. Баба-Ата, г. Кентау, с. Шаян).
8. Сайрам-Шымкентский (г. Шымкент, с. Сайрам, г. Арысь, г. Чардара, г. Сары-Агаш, г. Ленгер, с. Ванновка).
9. Верхне-Бухтарминский (с. Катон-Карагай, с. Берель, курорт Рахмановские ключи, р-н оз. Маркаколь).
10. Мангыстауский (с. Фетисово, г. Актау, р.п. Ералиев-Курык).

Высокой степенью привлекательности ландшафтов, доступностью, освоенностью территории характеризуются туристские территории особого типа – национальные парки, существующие и намечаемые к созданию, которые также следует отнести к объектам приоритетного освоения: ГНПП «Иле-Алатау», ГНПП «Алтын-Емель» (Алматинская область), ГНПП «Аксу-Джабаглы» (Южно-Казахстанская область), ГНПП «Баян-Аул» (Павлодарская область), ГНПП «Каркаралинский» (Карагандинская область), ГНПП «Бурабай» и «Кокшетау» на базе Щучинско-Боровской курортной зоны, ГНПП «Кургальджино» (Акмолинская область).

Контрольные вопросы

1. Раскройте понятие «инфраструктура рекреационная».
2. Что такое туристские рекреационные ресурсы?

3. Назовите типы туристских рекреационных ресурсов.
4. На какие виды подразделяются социально-экономические рекреационные ресурсы?
5. Назовите две группы туристско-рекреационных ресурсов?
6. Как оказывают влияние туристско-рекреационные ресурсы на территориальную организацию туризма?
7. На какие виды подразделяются памятники истории и культуры в зависимости от основных признаков?
8. Укажите центры туризма и рекреации в Казахстане?
8. Назовите перспективные схемы развития туризма по регионам?
9. Какие функции свободного времени можно выделить?
10. Из каких частей состоит рекреационная деятельность?
11. Раскройте понятие "рекреационная система"?
12. Какие виды достопримечательностей района туристского посещения вы можете назвать?

Лекция 8 ИНФРАСТРУКТУРА ТУРОПЕРЕЙТИНГА

Перечень вопросов

1. Назначение инфраструктуры туроперейтинга.
2. Функции инфраструктуры туроперейтинга.
3. Состав элементов инфраструктуры туроперейтинга.
4. Теоретическая характеристика элементов инфраструктуры туроперейтинга.

Ключевые понятия:

туроперейтинг;
 инфраструктура туроперейтинга;
 комплекс туроперейтинга;
 интегрирующая функция туроперейтинга;
 туроперирование;
 турпланирование;
 турпроектирование.

В начале 90-х годов XX века на всей территории постсоветского пространства легализация коммерческой деятельности закономерно привела к появлению и стремительному развитию туроперейтинга как принципиально нового вида человеческой деятельности. С этого времени отечественным туроперейтингом накоплен существенный опыт разработки, продвижения и организации как международных, так и внутренних путешествий. Он имеет большую практическую ценность, поскольку содержит подробное описание принципов организации основных жизненно важных для туроперейтинга направлений работы (таких, как турпроектирование, турпланирование, продвижение туристского продукта, схемы взаимодействия с поставщиками туристских услуг, документооборот и т.д.).

Туроперейтинг – собственно туристское предприятие, ставящее целью формирование туристского продукта и продвижение его к потребителям. Возможности оптового туроперейтинга оказывают влияние на распространение туристского предложения, на возможности выбора, на конкурентные стандарты качества обслуживания туристов.

Туроперейтинг – это деятельность туроператора по комплектации туров и услуг, не производимых самим туроператором (услуг гостиниц, транспортных компаний, досугово-развлекательных учреждений и др.). Это форма современного турбизнеса, связанная с разработкой туроператорами туристских программ. Его возникновение явилось

следствием формирования массового туризма на дальние расстояния и усложнения турпродукта.

Комплекс туроперейтинга – это деятельность по разработке и предоставлению специальных программ проведения свободного времени; организация развлечений и спортивного проведения досуга.

Интегрирующая функция туроперейтинга состоит в его способности прямо или косвенно определять принципы внешней политики стран, их приоритеты и курс на мировой внешнеполитической арене.

Для выполнения туроперейтинга необходимо выполнение определенных условий.

Туроперейтинг состоит из сочетания циклических работ, связанных с разработкой и реализацией каждого конкретного тура. Цикл работ оператора можно разбить на следующие этапы: *турпланирование и турпроектирование*.

Как считает Д.С. Ушаков, «цикл работ оператора можно разбить на следующие этапы:

1. Турпланирование (основывается на результатах маркетингового исследования потребностей туристского рынка и исследования конкурентной среды).
2. Турпроектирование (основывается на специфике взаимоотношений оператора и поставщика туристских услуг).
3. Продвижение тура.
4. Сбыт турпродукта (непосредственно клиентам либо через агентскую сеть).
5. Реализация тура (организация поездки и оказания входящих в турпакет туристских услуг)».

Турпланирование – это деятельность туроператора, направленная на формирование тура, предназначенного к продвижению на туристский рынок.

Турпроектирование – это начальная стадия разработки туристской продукции.

Виды туроперейтинга

Поскольку туроперейтинг является весьма разнообразным и разнонаправленным видом приложения человеческого труда, возникает необходимость классифицировать как туроперирование, так и самих туроператоров по различным признакам.

Аутгоинг – вид туроперейтинга, специализирующийся на разработке, продвижении и реализации выездных международных туров, то есть путешествий граждан своей страны за ее пределы. Это наиболее сложный, требующий приложения наибольших усилий и капиталовложений вид туроперейтинга.

Инсайдинг – вид туроперейтинга, планирующий продвигающий и реализующий внутренний турпродукт, то есть туры по территории своей страны для своих сограждан.

Инкаминг – функция туроператора по разработке, продвижению и организации туров на территории собственной страны для иностранных граждан.

Инсайдинг – вид туроперейтинга, планирующий, продвигающий и реализующий внутренний турпродукт, то есть туры по территории своей страны для своих сограждан.

Флайтер – аутгоинговый туроператор, являющийся активным фрахтователем воздушных судов, принадлежащих местным авиакомпаниям.

Туроперейтинг напрямую зависит от факторов внешней среды туристского рынка.

Назначение, функции и состав инфраструктуры туроперейтинга

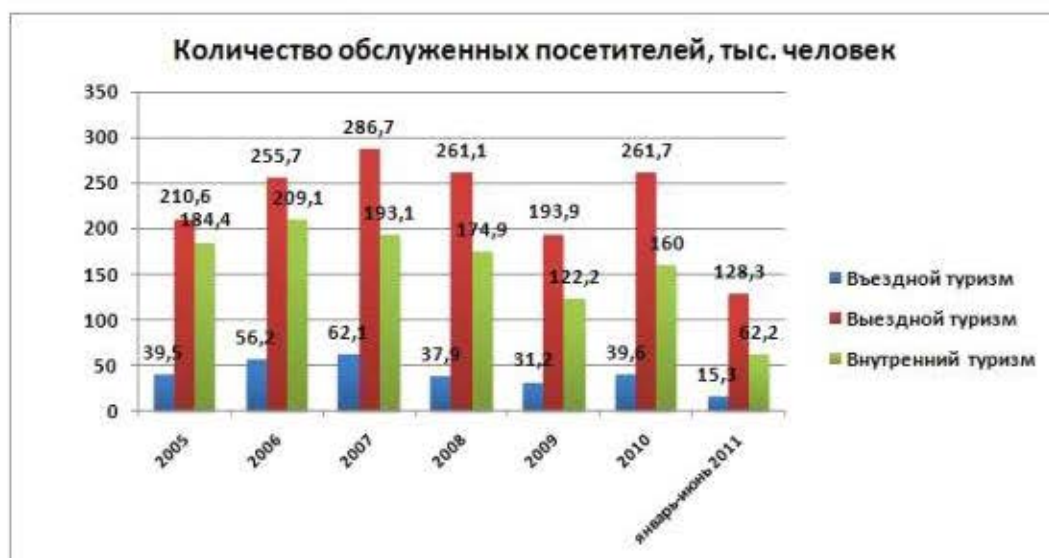
Инфраструктура туроперейтинга – это материально-техническая база туристских фирм, занимающихся организацией и продажей туристских поездок, а также гостиницы, транспортные компании, досугово-развлекательные учреждения и др., с которыми туроператор осуществляет совместную деятельность, связанную с комплектацией туров и услуг, не производимых самим туроператором.

Следовательно, *функции инфраструктуры туроперейтинга* связаны с функциями социальной сферы в части обеспечения их материально-технической базы. Этими функциями являются оказание потребительских услуг, предоставление туристских услуг.

Туристская отрасль

В 2010 году объем инвестиций в туристскую отрасль также увеличился на **58,3%** по сравнению с 2009 годом (**122,9 млрд. тенге**) и составил **194,6 млрд. тенге**. В Казахстане зарегистрировано 1 720 предприятий, оказывающих услуги по проживанию и питанию.

Количество обслуженных посетителей, тыс. человек



Обслуживание посетителей объектами размещения по целям поездок в 2010 г.



Источник: Агентство РК по статистике

Основные задачи и направления развития отрасли

Повышение конкурентоспособности индустрии туризма и привлекательности Казахстана как туристского направления. Развитие отрасли будет направлено на создание конкурентоспособной инфраструктуры индустрии туризма, формирование национальных туристских продуктов, их продвижение на международном и внутреннем рынках.

Что Казахстан может предложить инвесторам Туристский потенциал

В Казахстане есть много уникальных природных заповедников и национальных парков, более 100 лечебно-оздоровительных учреждений, а также более девяти тысяч археологических и исторических памятников. Казахстан представляет интерес для любителей дикой нетронутой природы, удивительных ландшафтов, любителей неизведанных туристских направлений, и всех любознательных туристов, желающих быть

первооткрывателями.

По территории страны проходит северная ветвь Великого Шелкового пути. Это уникальный комплекс исторических, археологических и архитектурных памятников. Такие города как Отрар, Сауран и Туркестан являлись не только центрами торговли, но также научными и культурными центрами. В Казахстане есть места, привлекательные для любителей активного отдыха. Особой популярностью среди туристов пользуются горнолыжный курорт Шымбулак, высокогорный каток Медео, и Щучинско-Боровская курортная зона – «Казахстанская Швейцария».

Инфраструктура и расположение

На территории Казахстана действуют 118 особо охраняемых природных территорий, в том числе 11 государственных национальных парков, в которых допускается экотуризм. Транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай», проходящий по территории пяти регионов Казахстана - (Алматинская, Жамбылская, Южно-Казахстанская, Кызылординская и Актюбинская области) предоставляет уникальную возможность для формирования туристского кластера вдоль него. В рамках создания конкурентоспособной инфраструктуры индустрии туризма будут проработаны вопросы:

- выделения земельных участков местными исполнительными органами для строительства объектов придорожной инфраструктуры вдоль транспортного коридора;
- создания инженерно-коммуникационной инфраструктуры к вновь создаваемым объектам индустрии туризма;
- субсидирование ставок вознаграждения по кредитованию инвестиционных проектов национального туристского кластера вдоль транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай».

СЭЗ

Специальная экономическая зона "Бурабай" расположена на территории Щучинского района Акмолинской области. Территория СЭЗ составляет 370 гектаров. СЭЗ создается в целях создания высокоэффективной и конкурентоспособной туристской инфраструктуры, способной обеспечить и удовлетворить потребности прибывающих казахстанских и зарубежных туристов. Приоритетными видами деятельности на территории СЭЗ являются:

- 1) организация и развитие культурно-познавательного, оздоровительного, экологического, делового, спортивного и других видов туризма;
- 2) оказание разнообразных туристских услуг, в том числе в области оздоровления, развлечения, организации питания, предоставления транспортных, гостиничных, экскурсионных, информационных услуг;
- 3) организация производств по изготовлению и выпуску сувенирной продукции.

За последние годы количество туристских фирм и агентств в Казахстане заметно выросло, что видно из данных таблицы 1.

Таблица 1

**Количество турфирм в Республике Казахстан
и городе Алматы в 2004-2015 гг.**

единиц

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Город Алматы	500	551	553	587	639	690	664	832				
Республика Казахстан	751	846	921	1007	1163	1203	1252	1567				

**Количество турфирм в Республике Казахстан
и городе Алматы в 2000-2011 гг.**

единиц

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Город Алматы	326	444	454	494	500	551	553	587	639	690	664	832
Республика Казахстан	531	605	612	713	751	846	921	1007	1163	1203	1252	1567

Если в 2000 году в стране насчитывалось 531 туристских фирм и агентств, то к 2011 году их число увеличилось в 3 раза и составило 1567. Количество туристских фирм и агентств по г. Алматы также возросло в 3 раза и составило 832. Алматы традиционно остается городом номер один по количеству туристских фирм и агентств, что составляет половину от общереспубликанского числа.

Структура туристской отрасли Казахстана постоянно меняется под влиянием колебания спроса на туристские услуги внутри республики и за рубежом в зависимости от экономических и политических факторов.

Сегодня - европейские и азиатские туристские рынки проявляют большой интерес к Казахстану как новому туристскому направлению, что подтверждается и динамикой роста туристских потоков (рис. 12).

ДИНАМИКА ТУРИСТСКИХ ПОТОКОВ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН
(2000 - 2010 гг. в тыс. человек)



По данным из административных источников и проведенных статистических исследований туристской деятельности, начиная с 2000 по 2010 год, количественные показатели по внутреннему туризму возросли с 941 тыс. туристов в 2000 г. до 4,4 млн. в 2010 году. По въездному туризму с 1,6 млн. человек в 2000-ом до 4,7 млн. туристов в 2010 году (таблица 2).

Таблица 2

**Количественные показатели видов туризма
в Республике Казахстан за 2000-2010 гг.**

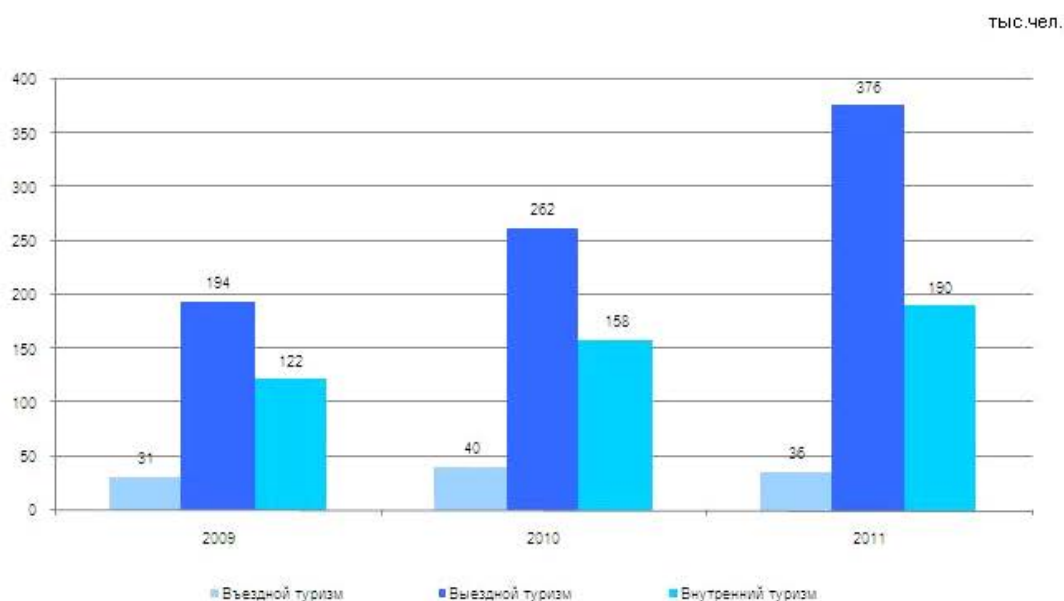
НАИМЕНОВАНИЕ РАЗДЕЛА	КОЛИЧЕСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ТУРИСТОВ ПО ГОДАМ (тыс. чел.)										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ГОДЫ	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ВНУТРЕННИЙ ТУРИЗМ	941	1056	773	887	2800	3280	3495	3760	3370	4055	4473
ВЪЕЗДНОЙ ТУРИЗМ	1683	2693	3678	3237	4291	4365	4706	4946	4721	4329	4712
ВЫЕЗДНОЙ ТУРИЗМ	1247	2294	2274	2374	3915	3004	3687	3878	5242	6413	7412

Источник: Никитинский Е.С.

Динамика численности обслуженных посетителей туристскими фирмами за 2009-2011 гг. представлена в диаграмме 1..

Диаграмма 1

Динамика численности обслуженных посетителей туристскими фирмами



Рассмотрим динамику количества обслуженных туристов по видам туризма в 2008-2015 годах (таблица 1).

Таблица 1

Динамика количества обслуженных туристов по видам туризма за период с 2008 по 2015 год

Год	Внутренний туризм, чел.	Выездной туризм, чел.	Въездной туризм, чел.
2008	174940	261070	37937
2009	122216	193951	31246
2010	157988	261709	39640
2011	189502	375923	36096
2012	186351	388108	30240
2013			
2014			
2015			

Примечание: таблица составлена автором по данным литературы [2].

Из данных, приведенных в таблице, видно, что количество въехавших в страну иностранных туристов в 2012 году уменьшилось на 7697 по сравнению с 2008 годом. Также в рассматриваемый период, произошло увеличение объема выездного туризма. Так, в 2012 году по сравнению с 2008 увеличение составило 127038 человек, что в процентном содержании составляет 33%. В тенденции показателей объема внутреннего туризма можем наблюдать незначительный рост: так в 2012 году по сравнению с 2008 годом число внутренних туристов увеличилось на 11411 человек.

Согласно рисунку 1 [2], выездной туризм пользуется наибольшей популярностью в

Казахстане и в 2012 году составил 64%, тогда как въездной туризм составил всего 5%. Процент внутреннего туризма - 31.

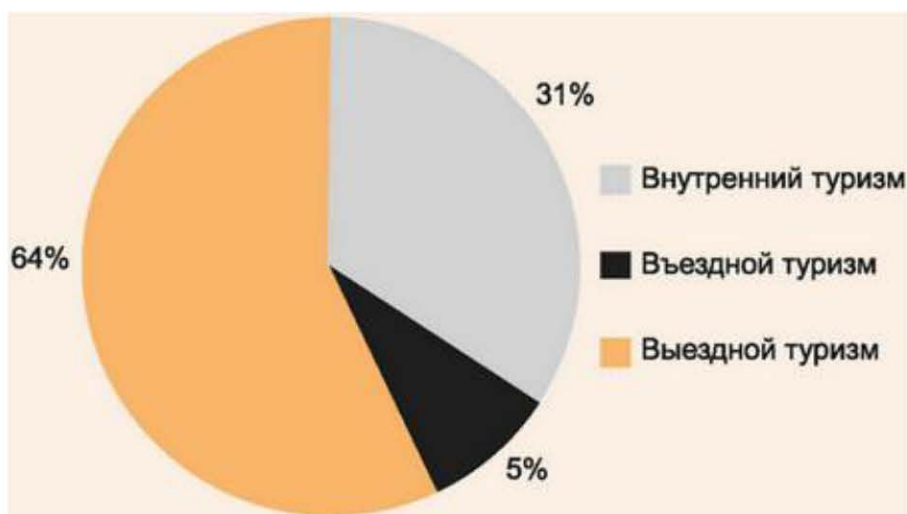


Рисунок 1. Количество посетителей, обслуженных туристскими фирмами по типам туризма в 2012 году

Тем не менее, туристская отрасль характеризуется поступательной и устойчивой тенденцией развития, о чем свидетельствуют и количественные показатели роста туристской индустрии (таблица 2).

Таблица 2

Динамика развития туристической индустрии за период 2011-2015 гг.

Показатели	2011	2012	2013	2014	2015
Количество обслуженных посетителей в объектах размещения, чел.	1801087	1544506			
Количество обслуженных посетителей туристскими фирмами, чел.	473947	347413			
Объем выполненных работ и услуг, тыс.тенге	15439066	11424444			
Количество объектов размещения, ед.	528	562			

Примечание: таблица составлена автором по данным литературы [2].

Согласно таблице 2, на конец 2012 года в республике действовало 598 объектов размещения, тогда как в 2009-м году их было 562, а в 2008 году - всего 528. В 2012 году 1252 отечественные турфирмы обслужили 604699 человек по сравнению с 2011, где количество обслуженных посетителей составляет 601521 человек. Общий объем оказанных работ и услуг в 2012 году составил 17674698 тыс. тенге.

Следовательно, анализируя данные таблицы 2, можно сделать вывод о том, что в 2008-2012 годах в развитии туристской отрасли Казахстана наблюдается стабильный рост, что благоприятно сказывается на развитии деятельности туристских предприятий.

Новый импульс развитию туристской индустрии придало признание туристской отрасли в качестве одного из приоритетных секторов экономики в числе семи кластерных инициатив. В рамках развития туристского кластера в республике были выделены

приоритетные направления развития туризма, такие, как деловой, экологический, культурно-познавательный, а также экстремальный виды туризма.

Благоприятные тенденции в отечественной экономике, а также государственная поддержка отрасли, связанная с реализацией программы кластерного развития, позволяют предположить, что тенденция роста общего количества туристов сохранится.

Общий объем оказанных услуг в сфере туризма по сравнению с аналогичным периодом 2009 года увеличился на 17,2% и составил порядка 14 млрд. тенге. В соответствии с данными, представленными на рисунке 2 можно сделать выводы относительно поступательной и устойчивой тенденции увеличения объема выполненных работ и оказанных туристских услуг в Республике Казахстан за период с 2006 по 2012 годы.

Весь цивилизованный мир старается привлечь основные туристские потоки к себе, поскольку именно туризм является одним из источников пополнения доходной части бюджета государства. Поэтому Казахстану необходимо увеличить поток иностранных туристов. В этих целях требуется переориентация деятельности турорганизаций на развитие въездного туризма, что в первую очередь зависит от состояния транспорта, средств размещения, кадрового обеспечения и других факторов. Одним из главных условий является наличие крупных капиталовложений, без которых невозможно развитие въездного туризма. Сегодня есть и еще ряд проблем, тормозящих прием и обслуживание иностранных туристов: усложнение административных формальностей (визы, регистрация иностранных граждан, длительные таможенные процедуры), высокий консульский сбор, неразвитая инфраструктура, жесткий налоговый режим.

Контрольные вопросы

1. Раскройте понятие туроперейтинга и его назначение?
2. Что представляет собой инфраструктура туроперейтинга?
3. Почему туроперейтинг является специфической формой туристского бизнеса?
4. Какие факторы повлияли на развитие туроперейтинга?
5. Назовите основные элементы инфраструктуры туроперейтинга?
6. Что такое комплекс туроперейтинга?
7. Для чего составляются туроперейтинговые программы?

Лекция 9 ТУРИСТСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Перечень вопросов

1. Понятие инфраструктуры туризма (инфраструктуры туристской).
2. Назначение инфраструктуры туризма.
3. Классификация объектов материально-технической базы туризма.
4. Туристский комплекс.
5. Функции инфраструктуры туризма.
6. Состав элементов инфраструктуры туризма.
7. Элементы инфраструктуры туристского комплекса.

8. Организационная схема инфраструктуры туризма.
9. Супраструктура туризма.
10. Элементы супраструктуры индустрии туризма.
11. Пути развития инфраструктуры туризма в Казахстане.

Ключевые понятия:

индустрия туризма (туристская индустрия)
инфраструктура туризма;
супраструктура туризма;
материально-техническая база туризма.

В Послании «Нурлы жол – путь в будущее» Глава государства особо выделил инфраструктуру для туризма как отдельное направление экономического развития. Амбиционной задачей является развитие туристского кластера. При этом главное преимущество развития инфраструктуры для туризма – это возможность создания большого числа рабочих мест. «Здесь создание одного рабочего места обходится в 10 раз дешевле, чем в промышленности», - подчеркнул Глава государства.

Учитывая необходимость активного развития туристской отрасли и увеличения ее вклада в национальную экономику, в мае 2014 года была утверждена Концепция развития туристской отрасли до 2020 года, что подчеркивает значимость этой сферы. Ранее, в 2010 году, уже была принята Программа по развитию перспективных направлений туристской индустрии на 2010-2014 годы. Ее реализация завершилась, а результаты послужили базисом для целей, обозначенных в новой концепции.

Остановимся на основных понятиях так или иначе связанных инфраструктурой туризма. Инфраструктура туризма является важнейшей составляющей индустрии туризма.

Туристская индустрия – совокупность средств размещения туристов, транспорта, объектов общественного питания, объектов и средств размещения, объектов познавательного, оздоровительного, делового, спортивного и иного назначения; организаций, осуществляющих туристскую деятельность, а также организаций, предоставляющих экскурсионные услуги и услуги гидов (гидов-переводчиков). Такое определение дано в Законе РК «О туристской деятельности в Республике Казахстан» от 13 июня 2001 года № 221-ІІ.

В свою очередь, в «Энциклопедии туризма», авторами которой являются И.В.Зорин, В.А. Квартальнов, даны следующие определения понятия «индустрия туризма» - это:

- «Межотраслевой комплекс по производству товаров и услуг для туризма»;
- «Самостоятельное звено хозяйственной структуры – экономическая система, состоящая из комплекса отраслей и подразделений, функции которых заключаются в удовлетворении разнообразного и усложняющегося спроса на различные виды отдыха и развлечений».с.63

По определению Т.В.Черевичко, **индустрия туризма** – это совокупность гостиниц и иных средств размещения; средств транспорта; объектов общественного питания; объектов и средств развлечения; объектов, оздоровительного, спортивного назначения; организаций, осуществляющих туроператорскую и турагентскую деятельность; организаций, предоставляющих экскурсионные услуги и услуги гидов-переводчиков.

Индустрия туризма не может успешно развиваться без создания необходимой инфраструктуры. Можно построить хороший отель, но если не подвести к нему удобного автомобильного пути, не создать рядом многоместной автостоянки, не обеспечить подвода теплой и холодной воды, электросетей, услуг связи и т.п., то этот отель не сможет нормально функционировать. Перечень объектов туристской инфраструктуры очень обширен и зависит от местных условий. Так, например, даже такой туристский объект, как обзорная площадка, не может функционировать без наличия удобного подъездного

пути, автостоянки, общественного туалета, контейнеров для сбора и вывоза мусора и т.п. Эту истину поняли в Западной Европе еще в XIX веке, когда проникновение туристов и альпинистов в Альпы адекватно потребовало развития в первую очередь инфраструктуры туризма. В горах Австрии, Франции, Италии, Швейцарии, Германии стали строить горные хижины, горные приюты, отели, прокладывать дороги, в том числе и железные дороги. И как оказалось не зря. Она стала приносить доходы этим странам от притока туристов и альпинистов.

А уже во второй половине XX века в Альпах становятся популярными горнолыжные курорты, причем, не, просто курорты для всех, а с учетом демографического признака, горнолыжные курорты для респектабельных клиентов, для молодежи, для семей с детьми, для «продвинутых» горнолыжников, для горнолыжного отдыха и лечения в термальных источниках, для сноубордистов. Все это потребовало создания соответствующей туристской инфраструктуры – отелей для проживания горнолыжников, подъемников, подготовленных и безопасных горнолыжных трасс, траков для укладки горнолыжных трасс, соответствующей экипировки для любителей горнолыжного спорта. Этот опыт вполне приемлем и для развития инфраструктуры туризма в Казахстане, где строительству горнолыжных курортов уделяется большое внимание со стороны президента республики.

По определению Малахова Н.Н. и Ушакова Д.С., *«инфраструктура туризма есть составная часть экономической системы, обеспечивающая нормальную и эффективную деятельность туристской индустрии, предназначенная непосредственно для использования в процессе производства, продвижения и продажи туристского продукта и напрямую зависящая от состояния туризма в регионе».*

Под инфраструктурой туризма понимается комплекс сооружений, инженерных и коммуникационных сетей, в том числе телекоммуникационных связей, дорог, связанных с индустрией туризма предприятий, обеспечивающих нормальный доступ туристов к туристским ресурсам и их надлежащее использование в целях туризма, а также обеспечение жизнедеятельности предприятий индустрии туризма.

Это автомобильные и железные дороги, вокзалы и терминалы, системы регулирования дорожного, воздушного, речного и морского движения, системы теплоснабжения, электрические и телефонные сети и другое.

Одной из основных задач инфраструктуры (дорог, шоссе, железных дорог, морского и воздушного транспорта, портов и аэропортов) является облегчение передвижения людей между зонами, поставляющими туристов, и местами назначения.

Туристская инфраструктура включает предприятия торговли, общественного питания, коммунального хозяйства и общественного транспорта и досуга.

По определению Кускова А.С. и Джаладян Ю.А., *«туристская инфраструктура – совокупность путей сообщения (дороги, подъездные пути, вокзалы, аэропорты, пристани и т.д.), коммуникаций (водопроводная, электрическая и газовая сети, отопление, канализация, средства связи и т.д.), туристских ресурсов, объектов туристского показа, средств размещения и питания, объектов торговли, бытового и лечебно-профилактического обслуживания, спортивных сооружений, а также других объектов, необходимых для обеспечения и развития индустрии туризма».* Кусков А.С., Джаладян Ю.А. Туристский бизнес: словарь-справочник. – М.: ФОРУМ, 2008. – С.82

Инфраструктура туристская – комплекс действующих сооружений и сетей производственного (*инфраструктура производственная*), социального (*инфраструктура социальная*) и рекреационного (*инфраструктура рекреационная*) назначения, используемых для обеспечения жизнедеятельности туристов.

По определению Вахитовой Д., *туристская инфраструктура* представляет собой комплекс действующих сооружений и сетей производственного, социального и рекреационного назначения, предназначенная для функционирования сферы туризма.

В состав туристской инфраструктуры входят материально-техническая база туризма, а также элементы туристского комплекса.

Совокупность средств труда, функционирующих в туризме, составляет его материально-техническую базу, т.е. совокупность предприятий размещения, сферы обслуживания туристов и транспорта.

Материально-техническая база туризма включает сеть туристских сооружений (здания), их техническое оснащение (оборудование, инструмент), транспортные средства и другие основные фонды.

В состав материально-технической базы туризма входят туроператоры и турагенты, гостиницы, туристские базы, предприятия питания и торговли, автотранспортные предприятия, бюро экскурсий, службы проката туристского снаряжения и инвентаря, контрольно-спасательная служба, туристские клубы, станции и т.п. Одним из основных и наиболее значимых элементов материально-технической базы туризма являются средства размещения.

Материально-техническая база туризма является основой развития организованного туризма, так как создает все необходимые условия для обеспечения туристов необходимым комплексом услуг (размещение, питание, перевозка, экскурсии и т.д.).

Классификацию объектов материально-технической базы туризма можно провести по следующим признакам: по видам предоставляемых услуг, по экономическим элементам и видам собственности объектов материально-технической базы (рисунок 14).

Материально-техническая база туризма		
По видам предоставляемых услуг:	По экономическим элементам:	По видам собственности:
<ul style="list-style-type: none"> • Предприятия, предоставляющие весь комплекс услуг туризма (тур фирмы) • Предприятия, предназначенные для: <ul style="list-style-type: none"> • организации поездок • размещения: <ul style="list-style-type: none"> • коллективные: • гостиницы • специализированные заведения • прочие средства размещения • индивидуальные средства размещения • питания • транспортного обслуживания • культурного обслуживания • Прочие предприятия (учебные заведения, клубы и т.п.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Основные фонды • Оборотные производственные фонды 	<ul style="list-style-type: none"> • Здания тур фирм • Здания, арендованные у хозяйствующего субъекта • Здания, арендованные у граждан

Рисунок 14. Классификация объектов материально-технической базы туризма

Туристский комплекс – это часть туристской инфраструктуры, в которой основными элементами являются подсистемы природных и культурных элементов.

Туристские комплексы бывают всех разрядов, будь то всемирный комплекс, комплекс отдельной страны, отдельного региона (например, Семиречья) или местности (например, район Боровое), имеют одну и ту же структуру.

Структурная модель целостного туристского комплекса

Он включает в себя, по крайней мере, один элемент из четырех подсистем.

1. Основные элементы туристского комплекса:

- природные особенности региона;
- культурные особенности региона;
- специально созданные для туристского комплекса в качестве его основных элементов объекты, структуры и т.д.

2. Второстепенные элементы туристского комплекса:

- система транспортного обслуживания;
- система питания и гостиничного обслуживания;
- развлекательно-зрелищная сфера;
- система розничной торговли;
- услуги гидов.

3. Организационные элементы туристского комплекса:

- организация планирования и управления в области туризма;
- реклама и информация;
- организация маркетинга.

4. Элементы подсистемы спроса туристского комплекса:

- туристские агентства;
- организаторы поездок;
- индивидуальные туристы;
- организаторы однодневных экскурсий.

Подсистемы природных и культурных элементов часто являются главными для основных элементов туристского комплекса, специально созданных как часть туристской инфраструктуры.

В городских туристских комплексах на первый план выступают залы, соборы, храмы, церкви, мечети, ансамбли, тематические парки и т.д.

Данной подсистеме туристские фирмы уделяют особое внимание при планировании своей деятельности. В существующих туристских комплексах преобразования с целью улучшения предложения затрагивают главным образом эту подсистему.

Функции и состав инфраструктуры туризма

Функциями туристской инфраструктуры являются: обеспечение материальных условий создания материально-технической базы туризма, а также элементов туристского комплекса; информационное обеспечение сферы туризма (бронирование номеров в гостиницах, авиабилетов); обеспечение подготовки квалифицированных кадров для сферы туризма и др.

Состав элементов инфраструктуры туризма приведен на рисунке 15.

Элементы инфраструктуры туризма		
Первичные предприятия:	Общие предприятия:	Вторичные предприятия:

<ul style="list-style-type: none"> • Турагентства • Гостиницы • Турбазы • Пансионаты • Внутримаршрутный транспорт • Отделения связи • Пункты обмена валют 	<p>Государственные органы, способствующие созданию правовой базы, контролю и регулированию туризма в регионе</p> <p>Туристские биржи, выставки, ярмарки и т.д.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Международный и городской транспорт • Предприятия торговли • Общественное питание • Культурно-зрелищные учреждения • Коммунально-бытовые предприятия
--	--	--

Рисунок 15. Состав элементов инфраструктуры туризма

Элементами инфраструктуры туризма выступают:

материальная база специализированных субъектов хозяйствования (туроператоров, турагентов, производителей товаров туристского потребления, экскурсионных бюро);

система государственных органов, способствующих созданию правовой базы, контролю и регулированию туризма в регионе (соответствующие государственные предприятия, организации, учреждения);

система некоммерческих и коммерческих организаций, предприятий и учреждений, функционирующих в целях поддержки и развития туризма в регионе (туристские биржи, выставки, ярмарки и т.д.).

В Казахстане созданию инфраструктуры туризма и ее элементов, которые должны привлечь туристов в страну, уделяется большое внимание. Очень подробно организационная схема инфраструктуры туризма страны представлена в III разделе Государственной программы Республики Казахстан «Возрождение исторических центров Шелкового пути, сохранение и преемственное развитие культурного наследия тюркоязычных государств, создание инфраструктуры туризма», утвержденной Указом Президента Республики Казахстан от 27 февраля 1998 г. № 3859.

Схема создания инфраструктуры туризма в аспекте главной задачи этой программы – возрождения исторических центров Шелкового пути и сохранения культурного наследия – имеет два концептуальных направления, продиктованных историко-типологическим и функциональным различием памятников оседло-земледельческой – «городской» культуры и «кочевой» – культово-этнографической.

Анализ разделов «Ресурсы и условия организации туризма на казахстанском отрезке трассы Шелкового пути» и «Прогнозирование туристских потоков», проведенный институтом «Казгипроград», показывает, что оба вида памятников обладают высокими аттрактивными качествами и являются объектами притяжения отечественных и зарубежных туристов. Различие их состояния и режима содержания предполагает организацию двух форм инфраструктуры: *первая* создается посредством восстановления и использования исторической застройки городов и других поселений, *вторая* – посредством формирования мобильных туристско-этнографических комплексов.

Первая форма инфраструктуры предполагает возрождение исторических центров городов, восстановление их традиционной застройки и дает возможность размещения в ней учреждений туризма, культуры и сервисного обслуживания.

Вторая форма предусматривает включение культурных центров кочевой цивилизации в перечень объектов паломничества и туризма, требует принятия мер по сохранности этого уникального наследия и исторического ландшафта и исключает строительство каких-либо капитальных сооружений в зоне этих памятников. В связи с этим на данных объектах предполагается создание сезонных музейных этнографических комплексов: юрточных поселений, кибиточных городов, колесниц и другой атрибутики кочевого быта, органично сочетающихся с памятниками и окружающей их средой. Такое решение позволяет организовать условия кратковременного пребывания здесь паломников и туристов, полнее раскрыть культурные традиции кочевого быта и

обеспечить действенную охрану памятников в периоды наибольшего их посещения. Обеспечение современных санитарных норм достигается посредством автосервиса с установкой его в места, не нарушающие восприятие памятников и ландшафта.

Таким образом, наиболее емкой частью программы является восстановление исторической застройки городов и других центров трассы Шелкового пути, позволяющее разместить в них учреждения сервисного обслуживания и культуры. На территориях городов и других объектов Шелкового пути, как приведено выше, сохранились остатки многочисленных памятников архитектуры и строительного искусства: замков-кешков, военных укреплений, караван-сараев, торговых и административных зданий, дворцовых, религиозных и других культовых комплексов, жилых кварталов и домов знати, производственных сооружений, элементов благоустройства, коммуникационных, кяризовых и других ирригационных систем, дорог и мостов. Восстановление этого капитального строительного фонда городов и поселений Шелкового пути, использование его в целях развития традиционных форм ремесел, создания национальных художественных школ, этнографических центров, культовых и ритуальных служб, паломнических и туристских комплексов, торговых и других предприятий обслуживания дают возможность комплексного решения научных, культурологических и социально-экономических проблем возрождения исторических центров трассы Шелкового пути и развития инфраструктуры туризма.

Учитывая масштабность, научную и градостроительную специфику работ, физический износ многих памятников, требующих проведения укрепительно-восстановительных работ, а также дефицит бюджетных ассигнований, необходимость привлечения частного капитала, консолидации государственных и негосударственных организаций, программой предусматривалось создание акционерного общества открытого типа «Национальная компания «Шелковый путь – Казахстан» по возрождению исторических городов и других центров Шелкового пути, развитию инфраструктуры туризма.

Программа создания в местах кочевнических стоянок, культовых памятников и уникальных ландшафтов туристско-этнографических комплексов предусматривает организацию системы специальных туристско-этнографических центров, восстановление и создание новых баз по изготовлению юрт, кочевнических передвижных средств (для проведения экзотических туров), убранства и другой бытовой утвари, возрождение национальной кухни, одежды, традиций и ритуалов, организацию школ и мастерских народного творчества, подготовку кадров в данной сфере туристского обслуживания, развитие подсобных хозяйств, конезаводов и другое. Базовым научно-методологическим центром этой отрасли туризма определяется музей кочевых цивилизаций в г. Алматы.

С точки зрения территориальной организации пообъектная реализация программы структурно разделена по значимости на *международную и республиканскую зоны*: *международная* предусматривает формирование системы индустрии туризма на главной международной трассе Шелкового пути, охватывающей исторические центры Алматинского, Таразского и Туркестанского этнокультурных ареалов; *республиканская* базируется на Северо-Западном, Северном и Восточном ответвлениях главной трассы, связывающей исторические центры Приаралья и Мангистау, Центрального и Восточного Казахстана. При этом схема организации научно-производственной и туристской деятельности предусматривает в структуре «Национальной компании «Шелковый путь – Казахстан» создание региональных центров управления: по главной трассе – в городах Алматы, Таразе и Туркестане, по ответвлениям этого пути – в Кызылорде, Каркаралинске, форте Шевченко и Семипалатинске».

Туристская инфраструктура является составной частью средств производства туристского продукта. В то же время, помимо инфраструктуры, в состав средств производства туристского продукта входит и супраструктура.

Супраструктура туризма – это часть экономической системы, также обеспечивающая эффективное функционирование туристской индустрии, производство качественного и привлекательного турпродукта, но изначально предназначенная для удовлетворения потребностей, как туристов, так и других потребителей на рынке, косвенно зависящая от состояния туризма в регионе.

Супраструктура призвана не только участвовать в производстве туристского продукта, у нее есть еще целый ряд экономических и социальных функций. Однако, становясь вовлеченными в процесс производства туристских услуг в качестве средства производства, элементы супраструктуры становятся опосредованно (обычно через состояние потребительского рынка) зависимыми от уровня развития туризма в регионе.

Элементами супраструктуры туристской индустрии выступают:

материально-техническая база ряда субъектов хозяйствования (отели, транспортные компании, жилищно-коммунальный комплекс, предприятия общественного питания и т.д.);

государственные структуры или организации (связь, почта, телеграф, дороги);

иностранные государственные учреждения, представительства (консульские службы).

Для того чтобы стать средствами производства туристского продукта, элементы ее инфраструктуры и супраструктуры должны обладать следующими характеристиками:

располагаться в непосредственной близости от факторов производства турпродукта (именно наличие инфраструктуры и супраструктуры делает туристские ресурсы доступными, а путешествия к ним – комфортными и безопасными, что повышает их ценность как фактора производства турпродукта);

соответствовать определенному уровню качества (как национального, так и международного стандартов);

иметь возможности к расширению, модернизации и модификации.

Все элементы и инфраструктуры, и супраструктуры взаимосвязаны друг с другом, что приводит к эффективному функционированию единой туристской индустрии. Типы взаимосвязей между отдельными элементами супраструктуры и инфраструктуры можно условно разделить на *непосредственные* и *опосредованные*.

К непосредственным типам взаимосвязи этих элементов относят денежные и финансовые (подразумевающие взаимные расчеты), клиентские (обмен клиентами и поставка клиентов друг другу), корпоративные (в случае единства менеджмента), трудовые (переход работников из одного предприятия на другое). *Опосредованные взаимосвязи* между элементами туристской инфраструктуры и супраструктуры осуществляются через бюджет посредством фискальной политики властей (например, взаимосвязи между отелями, транспортными компаниями государственными или муниципальными, дорожными службами и ЖКХ) либо через доходы местного населения (например, развитие отдельных элементов инфраструктуры или супраструктуры дает местным жителям дополнительные заработки, превращая их в активных клиентов других предприятий туристской индустрии).

В условиях современного туризма взаимоотношения между предприятиями, образующими инфраструктуру и супраструктуру туристской индустрии, характеризуются следующими тенденциями:

растущей зависимостью предприятий супраструктуры от состояния туризма в регионе (многими теоретиками отели или авиакомпании уже относятся к предприятиям инфраструктуры туризма, хотя изначально они таковыми не являлись);

«обрастанием» туристской индустрии все новыми и новыми предприятиями супраструктуры (к примеру, таковыми в настоящий момент уже стали банковские учреждения, страховые компании, компании проката автомобилей, производители фото-пленки и т.д.), что объясняется ростом экономического эффекта развития туризма;

превращением элементов туристской инфраструктуры в элементы супраструктуры других сфер производства (к примеру, туроператоры становятся консультантами судостроителей или авиаконструкторов, рестораны – заказчиками сельско-хозяйственных производителей и т.д.).

Пути развития туристской инфраструктуры в Казахстане

Развитие инфраструктуры туризма – важный этап планирования процесса использования туристских ресурсов.

«Как ни привлекателен был бы туристский ресурс, но доступ к нему в значительной мере зависит от возможности свободного доступа к нему потребителя – туриста. Если к природному ресурсу нет дороги или тропы, но массовое посещение объекта становится затруднительным или нередко невозможным. Поэтому водопад Анхель в Венесуэле – самый высокий водопад в мире (высота падения воды – 1014 м) посещается туристами относительно редко, поскольку к нему нет дорог. Нет площадок для посадки самолетов (кроме самолетов малой авиации). До этого уникального природного объекта туристского сервиса можно добраться с большим трудом на лодке по бурной реке Корона». Биржаков М.Б. Введение в туризм. – СПб.: Издательский Торговый Дом «Герда», 2000. - С.101

Подобное место есть в Дагестане, где находится самый высокий водопад в Европе (высота падения воды – более 400 м). К нему надо добираться двое суток по горам, делая многочисленные переправы через реки. Как объект туристского показа это природный феномен практически не используется. Он доступен для осмотра лишь немногочисленным подготовленным группам туристов.

Примерно такая же картина наблюдается с самым высоким водопадом Казахстана – Бурхан-Булак, который находится в ущелье реки Кора в Джунгарии, его высота – 107 м. Из-за отсутствия хорошей дороги и соответствующей инфраструктуры его посетителями являются немногочисленные группы туристов.

Сейчас вопрос наличия необходимой инфраструктуры является одним из главных сдерживающих факторов развития отрасли. Решение этих проблем требует системного подхода. Но сегодня во многих региональных программах развития территорий нет подраздела по туризму, нет своего мастер-плана. В рамках разрабатываемого системного плана как раз и планируется определить требования к инфраструктуре: наличие аэропортов, новых автомобильных и железных дорог, подходы к расширению авианаправлений, и в особенности к развитию малой авиации.

При реализации проекта транспортного коридора Западная Европа – Западный Китай был выявлен значительный потенциал для транзитного туризма. Вдоль коридора планируется строительство 7 туристско-рекреационных центров и 24 туристских комплекса. В этой связи есть вопросы, требующие оперативного решения - в ряде задействованных областей (Актюбинская, Кызылординская, Южно-Казахстанская и Алматинская) не выделены земельные участки для развития придорожных комплексов, не решен вопрос строительства инженерных коммуникаций. В связи с чем правительство страны решает вопрос о передаче областным акиматам, по территории которых проходит автобан Западная Европа – Западный Китай вопросы развития туристской инфраструктуры вдоль этой дороги, что значительно ускорит работу.

Кроме того, для стимулирования развития регионального туризма предлагается провести конкурс региональных проектов, для лучших проектов которого впоследствии можно будет построить необходимую инфраструктуру за счет республиканского бюджета.

В конце ноября 2012 года Министерство индустрии и новых технологий РК планирует завершить работу над отраслевой программой развития туризма до 2020 года. На сегодняшний день уже определены ключевые проекты международного уровня, которые должны обеспечить массовый поток туристов. Они озвучены в Послании главы

государства. Это зоны горнолыжных курортов вблизи Алматы, Щучинско-Боровская курортная зона, а также Кендерли.

Одной из важнейших задач отрасли является развитие инфраструктуры туризма. Для решения проблемы развития инфраструктуры туризма ведется работа по включению отрасли туризма в проект перечня приоритетных видов деятельности в целях оказания мер государственной поддержки по привлечению инвестиций для развития туристской отрасли.

Для развития инфраструктуры туризма страны, способной обеспечить устойчивый приток туристов с учетом специфики национального туристского продукта, была необходима разработка Программы развития туризма в Республике Казахстан, предусматривающей капиталовложения и другие источники финансирования в:

- развитие гостиничной базы;
- развитие индустрии отдыха и развлечений;
- развитие предприятий общественного питания;
- благоустройство туристско-рекреационных центров;
- создание предприятий сервисного обслуживания, торговли, производства сувенирных изделий, мастерских народных ремесел;
- создание многоотраслевого производственного комплекса, связанного с выпуском различных товаров, включая снаряжение для различных видов спортивного туризма, сувениров, значков, вымпелов, карт, путеводителей и т.д.;
- развитие транспортно-дорожной инфраструктуры для общего пользования и для удовлетворения туристских потребностей;
- вывод из аварийного состояния историко-культурных и этнографических памятников, требующих научно-изыскательских и реставрационных работ;
- изучение природных и историко-культурных ресурсов страны;
- создание паломнических и туристских комплексов, этнографических музеев и театров, ритуально-культурных и историко-религиозных центров, зон отдыха;
- развитие сопутствующей инфраструктуры: водо-, электро-снабжения, канализации и системы удаления твердых отходов, телекоммуникаций в имеющихся и потенциальных туристских зонах;
- создание туристских комплексов, этнографических музеев и зон отдыха;
- реставрацию и музеефикацию историко-культурных и этнографических памятников;
- разработку новых туристских маршрутов и программ;
- охрану заповедных природных зон;
- разработку проектов и строительство туристских объектов, в том числе средних и малых средств размещения, с учетом обеспечения круглогодичного использования;
- разработку комплекса мер по содействию модернизации материальной базы туризма, активизации строительства новых объектов.

В 2003–2005 годах была утверждена среднесрочная отраслевая программа (Программа развития туристской отрасли на 2003–2005 годы), которая доказала правильность подхода, а именно: всё должно быть спланировано, на эти цели должны выделяться и привлекаться не только средства инвесторов, но и государство должно вкладывать в этот доходный бизнес свои деньги – ведь это весьма окупаемая отрасль. Не случайно в Программе развития туристской отрасли на 2003–2005 годы (раздел 5.5. Развитие материально-технической базы индустрии туризма) было записано:

- «В этом направлении необходимо предпринять меры по:
 - развитию материально-технической базы туризма путем привлечения отечественных и иностранных инвестиций для реконструкции и строительства туристских объектов;
 - повышению конкурентоспособности на рынке услуг авиаперевозок, развитию пассажирских перевозок на автомобильном и железнодорожном транспорте;
 - разработке схемы перспективного размещения туристских объектов и развитию туристской инфраструктуры на территории Республики Казахстан;

контролю за землепользованием и применением норм застройки в районах развития туризма;

созданию соответствующего мировым стандартам гостинично-сервисного комплекса, а также сети туристских комплексов, этнографических музеев и зон отдыха;

развитию в имеющихся и потенциальных туристских зонах сопутствующей инфраструктуры: телекоммуникаций, водо- и электроснабжения, канализации и системы удаления твердых отходов;

реконструкции гостиниц и других мест проживания туристов на региональном уровне и внедрению их стандартизации в соответствии с международной практикой;

развитию системообразующих туристских объектов (тур-комплексов международного уровня) путем привлечения иностранных инвестиций;

разработке проектов и строительству туристских объектов, в том числе средних и малых средств размещения, с учетом обеспечения их круглогодичного использования».

Перспективы развития туризма в Казахстане были определены рядом программ и концепций:

- Национальная программа развития индустрии туризма Республики Казахстан, разработанная на основании постановлений Президента Республики Казахстан от 15 июля и 15 августа 1992 года соответственно № 635 и № 853 и постановления Кабинета Министров Республики Казахстан от 7 октября 1992 года № 839;

- Государственная программа Республики Казахстан «Возрождение исторических центров Шелкового пути, сохранение и преемственное развитие культурного наследия тюркоязычных государств, создание инфраструктуры туризма», утвержденная Указом Президента Республики Казахстан от 27 февраля 1998 г. № 3859;

- Концепция развития туризма в Республике Казахстан. Одобрена постановлением Правительства Республики Казахстан от 6 марта 2001 года № 333;

- О Государственной программе развития туризма в Республике Казахстан на 2001-2005 годы, проект Указа Президента Республики Казахстан, утвержденный постановлением Правительства Республики Казахстан от 7 декабря 2001 года № 1591;

- Программа развития туристской отрасли на 2003-2005 годы, утвержденная постановлением Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2002 года № 1445;

- Программа развития туристской отрасли на 2006-2010 годы, утвержденная постановлением Правительства Республики Казахстан № от 2005 года;

- «Об утверждении планов по созданию и развитию пилотных кластеров в приоритетных секторах экономики», утвержденного постановлением Правительства Республики Казахстан от 25 июля 2005 года № 633;

- Государственная программа развития туризма Республики Казахстан на 2007-2011 годы, утвержденная

- Стратегический план Министерства туризма и спорта Республики Казахстан на 2009-2011 годы в сфере туризма;

- Программа развития перспективных направлений туристской индустрии республики Казахстан на 2010-2014 годы;

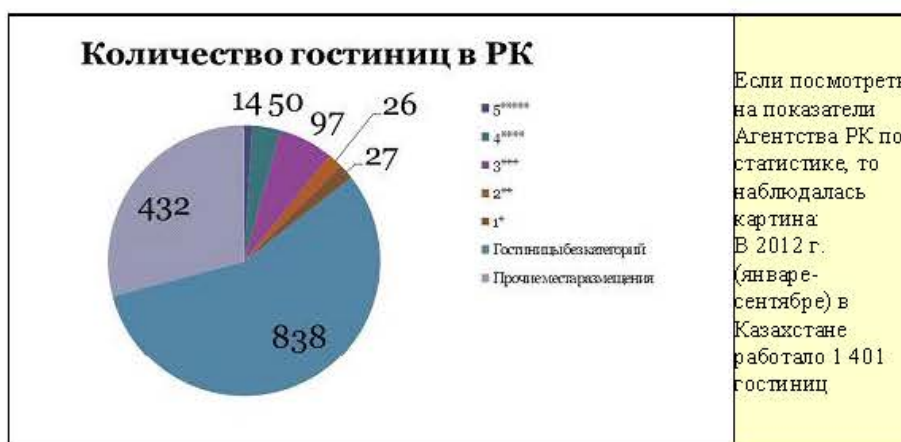
- Отраслевая программа развития туризма Республики Казахстан до 2020 года (проект);

В 2013 году в ходе заседания Совета по туризму было принято решение, что основные кластерные зоны туризма будут расположены на территории 10 областей и 2 городов республиканского значения. Основные кластеры туризма – Астана с прилегающими к ней природными зонами и достопримечательностями – Бурабай, Караганда, Кокшетау, Баянаул, Каркаралы – здесь в основном будет развиваться городской туризм. Второй кластер – Восточно-Казахстанская область, здесь за основу будет взят экологический туризм. В Алматинской области и в Алматы планируется развитие горнолыжного и городского туризма. В Южно-Казахстанской, Кызылординской

и Жамбылской областях будет развиваться преимущественно культурный туризм, а в Мангистауской области и Кендерли – пляжный.

Анализ развития гостиничного бизнеса в Республике Казахстан в 2012 году

2012 год был положительным для развития гостиничной отрасли в Казахстане, стоит отметить восстановление показателей, после экономического кризиса 2008 года. Если посмотреть на фактические показатели гостиниц, загрузка номерного фонда держится на уровне превышающие 50 % и достигает 80-85%, в зависимости от бренда и работы маркетинговых департаментов, безусловно, выигрывают всемирно известные бренды.



Распределение загрузки по категориям гостиниц по РК:

Категории	2009	2010	2011	2012	2013
5*	44,4%	38,4%	49,5%	38,4%	49,5%
4*	32,9%	28%	34,8%	28%	34,8%
3*	33,4%	42,2%	42,7%	42,2%	42,7%
2*	25,1%	26%	34,7%	26%	34,7%
1*	18%	16,9%	21,9%	16,9%	21,9%
Гостиницы без категорий	15,6%	20,4%	24,3%	20,4%	24,3%

Источник КАГиР Найти данные за 2012 и 2013 гг!

Анализ показывает, что наиболее высокая загрузка наблюдается в секторе отелей категории 5,4,3 звезды отелей категории 5* и 3*.

Услуги по размещению составляют 0,9% ВВП Казахстана.

Выводы:

1. Наиболее высокая загрузка наблюдается в секторе отелей категории 5,4,3 звезды отелей категории 5* и 3*;
2. В 2010 г. наблюдалось незначительное понижение показателей загрузки.

Гостиницами было обслужено - 2 269 тысяч человек

Оказано услуг - 49 466,8 млн. тенге.

Номерной фонд составил - 37 358 номера

Единовременная вместимость - 82 435 койко-мест.

Услуги по размещению - 0,9% ВВП Казахстана

Работают в индустрии гостеприимства жители Казахстана - 0,15%

Также необходимо было восстановление и строительство новых производств по изготовлению юрт. Придание национального колорита турам по маршруту пребывания иностранных туристов должно было способствовать возрождению национальных ремесел, созданию новых рабочих мест.

Туристские ресурсы региона как база развития индустрии туризма

Следует отметить, что инфраструктура, материально-техническая база туризма, природные ресурсы, культурные ресурсы гостеприимства являются основными компонентами предложения определенного туристского региона.

В целом туристская индустрия опирается на базу природных ресурсов. Такая база должна быть аттрактивной для отдыхающих, предпочтительно обладающей нетронутой природой. Природные территории должны быть:

- а) соответствующих размеров во избежание переполнения туристами;
- б) защищены от различных рисков, таких, как загрязнение, отравление растениями, наличие опасных животных, насекомых.

Природные ресурсы каждого туристского региона, доступные для туристского пользования, составляют основу предложения. Базовые элементы этой категории включают воздух и климат, физические особенности местности (топографию), флору, фауну, водные ресурсы, пляжи, памятники природы и т.п. Качество природных ресурсов необходимо сохранять с целью поддержания спроса. В сущности, туризм очень чувствителен как к качеству использования природных ресурсов, так и к учету особенностей размещения этих ресурсов.

Сегодня не трудно подсчитать туристский потенциал отдельных районов Казахстана. Для этого необходимо выделить приоритетные зоны и направления туризма для каждого района, а затем с помощью специальных экспертных методов и шкал оценить основные параметры района, характеризующие его туристскую привлекательность, а также факторы, влияющие на уровень сложности посещения этих районов для туристов (географическая и ландшафтная привлекательность, климатическая и экологическая ситуация, развитие туристской инфраструктуры, доступность района для массового туриста). В результате интегрирования всех параметров будет получен туристский потенциал района – условная величина, иллюстрирующая, в какой степени (при условии вложения инвестиций в туристские комплексы района) данный район может быть востребован туристами с учетом их комплексных потребностей в турпродуктах различного типа. Данный потенциал казахстанских регионов целесообразно учитывать при строительстве новых объектов размещения и прочих объектов инфраструктуры туристской индустрии.

Анализ показывает, что усредненный показатель туристского потенциала Казахстана составляет ориентировочно 55%. Такой высокий показатель можно интерпретировать следующим образом: более половины ландшафтно-географических и климатических ресурсов страны могут быть использованы для развития различных туристских направлений с учетом дифференцированных потребностей туристов. Таким образом, Казахстан является весьма перспективной страной для развития комплексного туризма. Наиболее привлекательной для массового иностранного и казахстанского туриста в ближайшие 3–5 лет при прочих равных условиях по-прежнему останется южная курортная область, инвестиции в которую оцениваются в объеме, не меньшем 2,5 млрд. долл. США. Высоким потенциалом, требующим инвестиций, характеризуется

Центральный и Восточный Казахстан, способный привлечь значительные туристские потоки.

Обеспечение инфраструктуры

Одна из основных трудностей при создании нового места туристского назначения связана с инфраструктурой. Капиталовложения в этой области не приносят прямого дохода и трудно определить, до какой степени социальное предпринимательство должно участвовать в создании инфраструктуры.

Основным фактором обеспечения конкурентного преимущества туристского продукта является капитал. Развитие туризма требует развитой инфраструктуры, а для этого нужны огромные инвестиции. Этим объясняется преимущественное развитие туризма в индустриально развитых странах. Капитал влияет на экономическую значимость международного туризма в каждой стране. Страна, которая обладает богатыми природными ресурсами, но имеет ограниченный капитал, не сможет в достаточной степени развить международный туризм. В настоящее время аналогичная ситуация сложилась в Казахстане.

Особо нуждается в инвестициях экологический туризм, поскольку объекты, как правило, значительно удалены от сложившейся инфраструктуры общего туризма (комфортабельной гостиничной сети, налаженных транспортных связей и др.).

Важнейшим звеном в инфраструктуре экологического туризма являются специально оборудованные экологические маршруты – тропы. С учетом состава и интересов туристов такие тропы могут иметь разное назначение, протяженность, территориальное расположение. Главным условием бесперебойного функционирования тропы является надлежащее оборудование, обеспечивающее её привлекательность, отличие одной тропы от другой, доступность для посетителей, информативность.

Расширение круга участников принятия решений по вопросам развития экологического туризма следует признать одним из важнейших условий достижения устойчивого развития национальной экономики без ущерба для окружающей природной среды.

Международное движение капитала в туризм осуществляется в виде прямых и портфельных инвестиций, а также ссуд. Дифференциация степени доходности различных элементов инфраструктуры туризма ведет к тому, что иностранные инвестиции направляются прежде всего в наиболее прибыльные отрасли: предприятия транспорта и питания, средства размещения, индустрию развлечений.

По данным Агентства Республики Казахстан по статистике, за 2001 год выделено инвестиций в новые основные средства объектов туризма на сумму 22 млрд. 447 млн. 207 тыс. тенге, в 2002 году – 28 млрд. 194 млн. 328 тыс. тенге, в 2003 году – 30 млрд. 115 млн. 456 тыс. тенге, в 2004 году – 38 млрд. 312 млн. 107 тыс. тенге. Это свидетельствует о положительных тенденциях привлечения инвестиций в сферу туризма. Однако принимаемых мер было явно недостаточно для развития инфраструктуры и стимулирования в туристскую индустрию. Как показал анализ, из общей суммы вложенных в развитие инфраструктуры страны инвестиций в деятельность туристских организаций привлечено лишь 139 млн. тенге, что составляет 0,46%.

Уровень сложности инфраструктуры зависит от профиля места туристского назначения и его важности. В определенных ситуациях может пострадать строительство подъездных дорог, систем водоснабжения и канализации, линий электропередач. В любом случае должен быть обеспечен быстрый доступ к пунктам междугородных сообщений (обычно – аэропортам), системе магистралей и зонам, где созданы новые места туристского назначения. Так, на побережье должны быть созданы стоянки для яхт в количестве, соответствующем емкости мест назначения. В зонах со сложными, многофункциональными средствами необходимо создать современные системы

коммуникаций (например, телекс, компьютерную сеть для бронирования мест в гостиницах, на транспорте и т.д.), средства синхронного перевода и т.д.

Осуществляемое в республике реформирование социально-экономической жизни еще не затронуло в полной мере туризма и его инфраструктуры. Из-за слабой материальной базы туризма Казахстан теряет ежегодно миллионы долларов, что вызывает необходимость привлечения капитальных вложений в туристскую сферу, а также средств отечественных и иностранных инвесторов.

Развитие инфраструктуры туризма

Европейский опыт как нельзя, кстати, подходит и суверенному Казахстану в качестве средства решения проблемы. Теперь, когда за рубежом появился интерес к туристским возможностям Казахстана, объекты туристской индустрии не в состоянии предоставить иностранным туристам качественные услуги, морально устаревшая и физически изношенная инфраструктура туризма не позволяет привлекать иностранных туристов в красивейшие уголки нашей страны. Пока не будет развита туристская инфраструктура, цены на предоставление туристских услуг, проживание в гостинице, получение минимального набора развлечений искусственно сбить невозможно. Только внимание к созданию туристской инфраструктуры, выделение для этих целей необходимых финансовых источников, включая инвестиции, позволит создать в стране все необходимые условия для приема туристов, в том числе из-за рубежа.

В этих целях в декабре 2006 года в Казахстане впервые была подписана государственная программа развития туризма на 2007–2011 годы, основанная на кластерном подходе развития туристской отрасли. Ее «изюминкой» стали три прорывных проекта – создание международного туристского центра в Алматинской области «Жана Иле» на берегу северной части Капшагайского водохранилища; международный туристский центр «Бурабай» в Акмолинской области; прибрежная зона «Актау Сити» в Мангистауской области. Этот грандиозный и уникальный проект стартовал на побережье Каспия совсем недавно. Корпорация «Базис-А» начала возведение нового административно-жилого комплекса «Лазурный» в районе 15 микрорайона города Актау. Здесь город приобретет еще и новую набережную, будет оснащен морским пирсом и пристанью для катеров и яхт. На сегодня в Актау не существует стоянки для яхт и будущая пристань очень пригодится городу. Комплекс внесет свою лепту в развитие туризма города Актау.

Схема создания международных туристских центров «Жана Иле», «Бурабай» и «Актау Сити» такова: государство разрабатывает генеральный план застройки, а инвестиции для строительства гостиниц, туристских объектов, индустрии развлечений должны были привлекаться за счет иностранных и внутренних инвесторов. К примеру, в Алматинской области потенциальными инвесторами захотели стать бизнес-структуры Китая, в частности, из Макао и Гонконга. К сожалению, указанные прорывные проекты остались лишь на бумаге, а средства, выделенные на эти цели порядка 3.2 млрд. тенге, по результатам проверки Счетного комитета, ушли как вода сквозь песок.

В новой программе развития индустрии туризма в РК на 2014-2020 годы вновь фигурирует эти же прорывные проекты. К тому появился и еще один проект – международный центр развития туризма в Западном Казахстане – Кендерли. Его стоимость составляет 5 млрд. долларов.

Свои программы развития сферы туризма будут и в других регионах. Поставлена следующая задача: каждый регион, район, город должны быть подключены к этим программам развития туризма именно с учетом кластерного подхода. Сюда входит строительство гостиниц, развитие туристской инфраструктуры и продвижение местного туристского продукта. Все это окажет существенное влияние на развитие въездного

туризма. Кроме того, обращается внимание на развитие и внутреннего туризма, прежде всего в Алматинской, Восточно-Казахстанской и Южно-Казахстанской областях.

Не останется без внимания и озеро Балхаш. Здесь в районе Приозерска планируется с помощью японских инвесторов построить крупный международный оздоровительный туристский комплекс «Балхаш–Нурсая». Здесь 300 солнечных дней в году, купальный сезон - 4-5 месяцев, небольшая глубина озера и теплая вода, естественный пляж. Главные критерии, оцененные японцами, – чистый воздух и чистая вода. Проект будет реализовываться постепенно, с учетом всех экологических норм. На сегодня казахстанское озеро считается одним из самых чистых водоемов в мире и японские специалисты уже придумали, как можно сохранить это достояние планеты.

Инвестиционный проект «Международный оздоровительно-туристский центр «Балхаш-Нурсая» площадью в 370 га в районе города Приозерск на западном побережье озера Балхаш реализуется по поручению Президента РК от 11 июля 2008 года. Проект центра полностью соответствует указу Президента РК «О государственной программе развития туризма в РК на 2007-2011 годы». Подписаны инвестиционные соглашения с казахстанско-японской ассоциацией «Прогресс», компанией «GLOBAL FUSION» (ОАЭ) и др.

Согласно бизнес-плану и ТЭО общая стоимость проекта составляет 800 млн. долларов США, планируемая прибыль – 10,8 млрд. тенге (90 млн. долларов) в год, расчетный срок окупаемости – 6 лет, срок реализации проекта – 4 года.

Концепция центра уникальна. Обширный оздоровительно-туристский и развлекательный комплекс включает в себя центр восточной, европейской и народной медицины, грязелечебницу и СПА-залы, водолечебницу, концертные залы, кинотеатры, рестораны с кухнями народов мира, спортивно-оздоровительный комплекс, этнодеревни, экоцентр, бизнес-центр, коттеджный городок, детский лагерь и прочие объекты.

Казахстан должен стать страной туризма. А для этого необходимо формировать современную инфраструктуру туризма – именно такую, какую начали создавать на Медеу и Шымбулаке в период подготовки к Азиаде-2011, позволяющую сделать их центрами международного туризма и зимними курортами высшего класса.

В 2007 году компания Capital Partners взяла на себя обязательство по преобразованию нынешнего Шымбулака в курорт европейского уровня, инвестировала в проект 1,25 миллиарда долларов. От этого проекта ожидалась не только экономическая отдача и значительное улучшение экологической ситуации, но и прежде всего повышение уровня комфортности отдыхающих. Реализовываться он должен быть в течение пяти лет в три этапа. Итоговая задача – создание горнолыжного курорта европейского уровня. Планировалось расширить площадь катания с 5 км до 25 км, а на заключительном этапе – до 100 км.

Развитие курорта предполагало полный комплекс инфраструктуры, строительство инженерных сетей, объектов отдыха – отелей различного класса, ресторанов. Важно, что при разработке проекта учтены все нормы безопасности в соответствии с мировыми стандартами качества – как техническими, так и экологическими.

В первую очередь на Медеу построили суперсовременную канатную дорогу. Кроме того, благодаря новой гондольной дороге добраться от Медеу до Шымбулака можно будет менее чем за 15 минут.

А новые канатные дороги на самом Шымбулаке сократили время подъема до Талгарского перевала. Таким образом, гондольная дорога, а также новые комбинированные канатные дороги составляют одно целое, позволяя отдыхающим на Медеу в течение 35 минут оказаться в высшей точке курорта – на Талгарском перевале (3200 м). И наконец, горнолыжные склоны не будут зависеть от капризов природы – современные стационарные и мобильные пушки для производства искусственного снега позволят увеличить туристский сезон на два месяца.

В тоже время часть задуманного из грандиозных планов строительства различных современных объектов для отдыха и развлечений для блага горожан и зарубежных туристов не удалось осуществить, несмотря на обещания компании Capital Partners, в частности, не построен подземный автопаркинг на 3000 машин. А ведь с его строительством связывали возможность очистить горный воздух от выхлопных газов многочисленных автомобилей. Зато там, где раньше были общественные туалеты, теперь построили автостоянку и, как говорится, Медеу – жемчужину Заилийского Алатау и место массового отдыха горожан и гостей южной столицы оставили без элементарных и доступных благ цивилизации. Эта, правда, банальная на первый взгляд проблема, омрачает отдых не только алмаатинцам, но и туристам, приехавшим издалека, а также порой делает его супердорогим. Такой «облегченный» отдых, исходя из логики вещей, и подобная ситуация с отдыхающими не допускается в принципе ни в одной цивилизованной стране. Эта же проблем имеет место и в самой южной столице, да и вообще вдоль всех автодорожных трасс Казахстана, вызывая нарекания у туристов.

Медеу, не понятно по какой причине, лишился и великолепной гостиницы «Медеу», окруженной вековыми тянь-шанскими елями, в которой когда-то жили конькобежцы-участники чемпионата Европы 1972 года. И кому в голову пришла идея подобного варварства. Теперь это место украшает двухэтажное заведение ресторанного типа.

Демократических по ценовому фактору ресторанов алмаатинцы на Чимбулаке не увидели: цены там заоблачные.

Город Алматы становится деловым и финансовым центром, а также зоной развития высоких технологий. Поэтому деловой туризм вскоре будет основным для южной столицы. Уже сегодня удельный вес бизнес-туристов составляет 70% от общего объема въездного туризма. Кстати, данная категория визитеров приносит принимающей стороне в 2–3 раза больше капитала, нежели обычные туристы. Этот факт ко многому обязывает акимат южной столицы в плане создания и развития такой инфраструктуры, чтобы она соответствовала уровню международных стандартов.

Стоит еще одна задача – развивать Алматы как международный культурный, спортивно-развлекательный центр и потому следует сосредоточиться пока на модернизации знаковых в туристском плане достопримечательностей, с тем чтобы реально создать в ближайшее время собственные бренды: горнолыжный курорт «Медеу – Шымбулак», археологический парк «Боролдайские сакские курганы» и музейный комплекс «Алматы – 1000 лет» на территории памятника бывшей Верненской крепости. В итоге все это означает, что мы просто обязаны к 2011 году «приспособить» город под индустрию отдыха и принимать у себя гостей так, как это положено во всем мире. Сегодня уже решено, что созданием музея-заповедника под открытым небом «Боролдайские курганы», его туристской инфраструктурой займется южнокорейский консорциум, специализирующийся на градостроительстве и инвестициях.

Также предусматривалось создание общественного инновационного фонда «Туристский кластер» («Содействие развитию туризма в г. Алматы и области»), использование возможностей созданного общественного инновационного фонда «Эффект +» как нового социального инструмента для устойчивого развития инфраструктуры туризма, в том числе:

проектирование экономичных типовых домов для туризма (экодомов);

применение эффективных технологий строительства дорог;

использование предприятиями туристской индустрии таких технологий, как синтетический каток, безреактивная технология дезактивации воды в плавательных бассейнах, развитие туристской инфраструктуры на базе современных инновационных технологий.

Туризм – деятельность, непосредственно связанная с отдыхом, досугом, спортом и общением с культурой и природой, которая должна планироваться и практиковаться как средство индивидуального и коллективного совершенствования. В этом случае он

становится незаменимым фактором самообразования, терпимости и познания различий между народами и культурами в их разнообразии.

Принимая во внимание быстрый и постоянный рост туризма, его мощное воздействие на окружающую среду, экономику и местное сообщество, а также на международные отношения и торговлю, в долгосрочной программе развития Казахстана туристская отрасль определена как приоритетная, способная в будущем приносить выгоды всем секторам экономики и повышать благосостояние общества.

Особенности развития инфраструктуры туризма в Казахстане

Контрольные вопросы

- Дайте определение инфраструктуры туризма?
 - В чем состоит назначение инфраструктуры туризма?
 - Назовите основные функции инфраструктуры туризма?
 - Дайте теоретическую характеристику основных элементов инфраструктуры туризма.
 - Какие элементы входят в состав инфраструктуры туризма?
 - Изобразите схематически состав элементов инфраструктуры туризма.
 - Какие элементы входят в состав инфраструктуры туристского комплекса?
 - Что является продукцией инфраструктуры туризма?
9. Есть ли развитая инфраструктура туризма у таких привлекательных туристских ресурсов как водопад Анхель в Венесуэле (высота падения воды 1014 м) и самый высокий водопад в Европе в Дагестане (высота падения воды более 400 м)?
10. Можно ли отнести перечисленные ниже комплексы к инфраструктуре туризма: вокзалы и терминалы, автомобильные и железные дороги, системы регулирования дорожного, воздушного, речного и морского движения, системы теплоснабжения, электрические и телефонные сети и др.?
- Какие проекты создания международных туристских центров в Казахстане планируется реализовать в ближайшие годы?

Лекция 10 ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ТУРИЗМА

«Развивать автомобильные дороги,
обеспечивающие международные
перевозки, сеть автомобильных дорог
в сельской местности, улучшать пропускную
способность автомагистралей...»
Нурсултан Назарбаев.
«Казахстан – 2030»

Перечень вопросов

1. Назначение транспортной инфраструктуры.
2. Функции транспортной инфраструктуры.
3. Состав элементов транспортной инфраструктуры.
4. Теоретическая характеристика элементов транспортной инфраструктуры.

Ключевые понятия:

транспорт;
транспортные средства;
транспортные коммуникации;

транспортная инфраструктура;
пути сообщения;
виды транспорта.

Республика Казахстан имеет территорию 2,7 млн. кв. км и занимает около 2% поверхности всего земного шара, 6,1% территории Азии, и входит в десятку крупнейших в мире стран. Суверенный Казахстан простирается с севера на юг более чем на 1650 км, с востока на запад – более чем на 3000 км. Поэтому развитие транспортных коммуникаций является очень важной задачей. Будущее Казахстана неразрывно связано с дальнейшим развитием транспорта, который сегодня называют третьей, ведущей отраслью материального производства. Доля транспорта в объеме ВВП страны превышает 10%. Казахстан должен стать деловым и логистическим хабом и глобальной инфраструктурной интеграцией. В этих целях форсированными темпами решаются задачи по развитию транспортно-логистической системы страны. В рамках новой экономической политики «Нурлы жол» - Путь в будущее» в приоритете – транспортная инфраструктура. *Транспортная инфраструктура – совокупность отраслей и предприятий транспорта.*

Эффективное посткризисное развитие Казахстана трудно представить без современной транспортной инфраструктуры. Качественные дороги необходимы не только для гармоничного развития регионов, но и для того, чтобы республика могла выступать полноценным участником трансконтинентального транзита грузов. Неслучайно в рамках Плана форсированного индустриально-инновационного развития на ближайшие пять лет один из главных акцентов сделан на развитие транспорта и расширение транзитного потенциала. Стратегическая цель состоит в том, чтобы иметь возможность привлечения в Казахстан дополнительных транзитных грузопотоков, что позволит создать базу для эффективного функционирования казахстанских транзитных коридоров в рамках глобальной и евразийской транспортной сети, а также интеграции казахстанской дорожной инфраструктуры в континентальную систему транзитных перевозок с максимальной выгодой для своей экономики.

Совокупность путей сообщения, транспортных средств и технических сооружений на путях сообщения называют *транспортной коммуникацией*. Комаров М.П. Инфраструктура регионов мира. – СПб: Изд-во Михайлова В.А., 2000. – С.25

Пути сообщения являются дороги, водные пути, воздушные трассы, несущие канаты подвесных дорог.

К транспортным средствам относятся автомобили, подвижной железнодорожный состав, суда, летательные аппараты, трубопроводы и др.

В секторе транспортных перевозок страны функционируют около 200 государственных и более 500 частных компаний – это совместные предприятия с иностранным участием.

Уровень развития производственной и социально-общественной жизни страны во многом определяется уровнем развития транспортных коммуникаций и их состоянием. Транспортные коммуникации для общественно-производственной жизни каждой страны имеют такое же жизненно важное значение, как кровеносная система для человека.

Значительная неравномерность в развитии транспортной сети препятствует экономическому развитию регионов. Около 2 тысяч сельских населенных пунктов Казахстана не имеют круглогодичного транспортного сообщения. Обеспеченность населенных пунктов регулярным сообщением не превышает 70%.

Транспорт занимает весьма важную роль в экономике и порождает многочисленные связи внутри системы, генерирует новые процессы.

Транспорт – это совокупность путей сообщения, транспортных средств всех видов, технических устройств и сооружений на путях сообщения, обеспечивающих процесс перемещения людей и грузов различного назначения.

Х										
автомобильных	88,4	89,0	90,0	90,1	91,6	93,2	93,6	96,9	96,1	97,2
троллейбусных в двухпутном исчислении	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
трамвайных в двухпутном исчислении	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
судоходных	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,1	4,1
трубопроводных	16,9	16,9	16,9	16,9	16,9	16,9	16,9	16,9	16,9	16,9

Протяженность путей сообщения общего пользования в Казахстане представлена в таблице 18.

Таблица 18

**Протяженность путей сообщения общего пользования в Казахстане
в 2006-2017 гг.**

(на конец года, км)

Виды путей сообщения	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Железнодорожные пути общего пользования	15082	15082	15082	15079	15016	14892				
Автомобильные дороги общего пользования,	91563	93140	93612	96846	96018	97160				
в том числе с твердым покрытием	84112	84112	84141	85700	85961	86217				
Внутренние водные судоходные пути	4052	4052	4054	4063	4063	4094				

Виды путей сообщения	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.
Железнодорожные пути общего пользования	14648	14648	15081	15021	15082	15082	15082	15079	15016	14892
Автомобильные дороги общего пользования,	88388	88992	90018	90845	91563	93140	93612	96846	96018	97160
в том числе с твердым покрытием	82980	83634	84112	84112	84112	84112	84141	85700	85961	86217
Внутренние водные судоходные пути	4032	4032	4032	4032	4052	4052	4054	4063	4063	4094

Из данных таблицы 18 видно, что за период 2002–2017 гг. протяженность путей сообщения общего пользования в Казахстане заметным образом не изменилась, за исключением лишь протяженности автомобильных дорог. Практически не развита инфраструктура морского и речного транспорта, несмотря на наличие спроса на данный вид передвижения туристов. Хотя ясно, что увеличение путей сообщения общего пользования может благотворно сказаться не только на инфраструктуре рынка Казахстана в целом, но и на сфере туризма в частности.

В настоящее время развивается порт Актау, его еще называют воротами в мир. Здесь есть перегрузочная техника: крановое оборудование (12 единиц), которое представлено порталными и мобильными кранами грузоподъемностью 10-80 тонн, 5 портовыми тягачами грузоподъемностью 35 тонн, 12 полуприцепами грузоподъемностью 50 тонн, парком из 25 погрузчиков грузоподъемностью 1,5-28 тонн.

Порт Актау осуществляет свою работу в круглогодичном режиме и предоставляет следующие услуги: погрузку, разгрузку; складские операции, хранение грузов; обслуживание грузовых и грузопассажирских судов; обслуживание пассажирских перевозок; швартовые операции; иные услуги, предусмотренные Сводом обычае порта, Уставом и другими нормативными актами.

В рамках реализации новой экономической политики «Нурлы жол» в порту Курык на берегу Каспийского моря будет возведен паромный комплекс. Он станет важной составляющей транспортно-логистической системы страны и Мангыстауской области в частности. Его строительство позволит обеспечить перевалку грузов, не выгружая их из вагонов, в сопредельные государства каспийского региона и далее в Европу. Сейчас полным ходом идет строительство железнодорожной линии «Боржакты – Ерсай», старт строительству которой дал глава государства 1 октября 2014 года. По железнодорожной магистрали будут доставляться грузы, необходимые для строительства порта Курык, в будущем же линия сама станет важным инфраструктурным объектом поддержки морских операций. Паромный комплекс мощностью 4 млн. тонн в год будет ориентирован на перевалку товаров народного потребления, зерна, нефтепродуктов, СУВГ (сжиженные углеводородные газы), удобрения, химикатов и других грузов. Железнодорожная ветка и паромный комплекс входят в число крупных проектов, направленных на усиление транзитного и экспортного потенциала Казахстана в западном направлении через порты на Каспии.

Транспорт как средство обеспечения туристской деятельности

Услуги перевозок туристов занимают одно из ведущих мест в составе туристского продукта. Это связано с тем, что все туристские маршруты (кроме пешеходных) предполагают наличие транспорта для доставки путешественников к месту отдыха или экскурсии и возвращения домой.

Туризм как вид деятельности, тесно связанный с перемещением туристов за пределы их постоянного места проживания, не может рассматриваться вне его связи с транспортным обеспечением. Транспортное обеспечение является важнейшим элементом туристской инфраструктуры и входит в основной комплекс услуг, включаемых в состав туристского продукта. Транспортные предприятия рассматриваются как особая разновидность туристских предприятий, формирующих систему туризма.

Применяемый для целей туризма транспорт классифицируется ВТО на три вида: *сухопутный, водный, воздушный* (рисунок 15).

Среди сухопутных средств передвижения наибольший интерес для целей туризма представляет применение автомобильного и железнодорожного транспорта.

Рис. 5. Транспорт, применяемый для целей туризма

Рисунок 15 (схема) построен на основе: Сенин В.С. Организация международного туризма. Учебник/В.С.Сенин. М.: Финансы и статистика, 2005, с.

Автомобильный транспорт наиболее широко используется в туризме, поскольку обеспечивает доставку туристов «от дверей до дверей». В этих целях применяются как регулярные пассажирские перевозки (рейсовые автобусы), так и нерегулярные

(собственный транспорт туристского предприятия, арендованные транспортные средства и личный транспорт туриста).

Особенно велика доля железнодорожного транспорта, который обеспечивает более 58% всего грузооборота и более 11% пассажирооборота в стране. Его именуют артерией, питающей экономику. Есть и другое сравнение: железную дорогу еще называют «пульсом экономики», она работает, значит, страна живет. В железнодорожной системе Казахстана задействовано 3000 локомотивов, более 90000 товарных и 2300 пассажирских вагонов, 42 локомотивных депо и 2 завода по ремонту вагонов. Государственная железнодорожная компания АО «Казахстан темир жолы» - самая крупная казахстанская компания, где трудятся 85 тыс. человек, является основным национальным оператором. Она занимает 7-е место в мире по объему грузоперевозок после США, Китая, Индии, стран Европейского Союза, России и Украины.

Железнодорожный транспорт обеспечивает достаточно высокую скорость перевозки туристов на средние расстояния в комфортных условиях при умеренных ценах. В отдельных случаях железнодорожный транспорт может использоваться и как цель туристского путешествия (например, Восточный экспресс или хорошо известные ранее туристские поезда).

Среди водных транспортных средств различают: подводные (экскурсионные подводные лодки) и надводные (теплоходы, круизные суда, морские паромы, прогулочные суда, яхты, катера) средства.

Транспортное обеспечение в туризме, связанное с водными транспортными средствами, в основном рассматривает вопросы применения морских и речных перевозок в целях туризма, включающих регулярные и нерегулярные морские и речные пассажирские перевозки, паромные переправы и особый вид туристских путешествий — круизы, когда морские или речные суда являются целевым местом пребывания туристов. Использование иных водных транспортных средств осуществляется, как правило, в целях обеспечения отдельных программных мероприятий (например, подводная экскурсия) или дополнительных услуг (прогулки на катере).

Воздушные транспортные средства включают в себя самые разнообразные транспортные средства: от самолетов гражданской авиации до таких экзотических, как воздушные шары, дельтапланы. Применение воздушного транспорта в туризме предусматривает использование прежде всего авиационных пассажирских перевозок, которые классифицируются на *рейсовые* и *чартерные*, т.е. выполняемые под заказ.

Высокая скорость, комфорт и удобство делают этот вид транспорта, несмотря на относительно высокую стоимость, бесспорным лидером в перевозке туристов на дальние расстояния.

В таблице 19 представлен рейтинг транспортных средств по десятибалльной шкале.

Таблица 19

Сравнительный рейтинг транспортных средств

Критерии оценки	Виды транспортных средств					
	Речные суда	Морские суда	Железнодорожные вагоны	Автобусы	Легковые автомобили	Самолеты
Безопасность движения	7	5	6	4	5	7
Стоимость перевозки	8	6	9	8	2	1
Скорость	1	2	6	4	6	10

Мобильность	1	1	1	8	10	5
Возможность остановки по пути следования по желанию туристов	2	1	1	8	10	1
Вместимость	7	10	6	4	1	7
Уровень комфорта	8	10	2	4	6	6

Таблица построена на основе: Родионов М. В. Туризм и туристская деятельность. Конспект лекций / М. В. Родионов. М.: А-Приор, 2010, с.27.

Транспорт классифицируют по принадлежности и средам пространства на группы, показанные на рисунке 16.

Виды транспорта		
Транспорт общественного пользования	Промышленный транспорт	Транспорт личного пользования
<ul style="list-style-type: none"> • Наземный • Водный • Воздушный 	<ul style="list-style-type: none"> • Наземный • Водный • Воздушный 	<ul style="list-style-type: none"> • Наземный • Водный • Воздушный

Рисунок 16. Классификация транспорта

Кроме того, наземный транспорт включает в себя *автомобильный, железнодорожный, трубопроводный, вьючный, гужевой и др.* Водный транспорт включает в себя *морской и речной транспорт.*

Как правило, пути сообщения классифицируют по значению и ответственности за поддержание их в эксплуатируемом состоянии на 4 группы: *местного, областного, республиканского и международного значения.*

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.

Из 14311,5 км эксплуатируемых железнодорожных линий, проходящих по территории республики, 877,6 км принадлежит другим государствам. Кроме того, на территории других государств расположено 336,3 км казахстанских железных дорог.

В настоящее время рассматривается возможность строительства новой железнодорожной линии вдоль Каспийского моря с выходом на Российскую Федерацию и далее – в Европу. На рассмотрении – два проекта: Ералиево – Туркменбаши (443 км) и Узень – Казанджик (560 км). Для определения наиболее оптимального маршрута, схемы финансирования, а также сроков строительства в ближайшее время планируется проведение трехстороннего совещания с участием представителей транспортных ведомств Казахстана, Туркменистана и России?

Выгодное месторасположение Казахстана между развитыми государствами Востока и Запада, отсутствие собственного выхода к океану настоятельно требуют развития транзитно-транспортных коридоров. В рамках Государственной программы форсированного индустриально-инновационного развития с 2009 года реализованы два крупных проекта в железнодорожной отрасли, которые позволят повысить транзитный и экспортный потенциал республики. Строительство железнодорожной линии Жетыген – Коргас (298,4 км) сократило путь от Китая до южных регионов республики и стран Центральной Азии. Магистраль Узень – Государственная граница с Туркменистаном открыла кратчайший путь по железной дороге к странам Ближнего Востока, ее протяженность 137 км. Сроки реализации строительства 2009-2011 гг.

Маршрут новой железнодорожной магистрали, являющегося частью международного проекта, проложен от казахстанской станции Узень через туркменские Кызылкая – Берекет – Этрек и Горган до соединения с сетью иранских железных дорог. Эта железнодорожная линия будет состыкована с транспортной сетью Европы и Азии и позволит значительно сократить путь от Казахстана, из центра Евразии до южных морей (более чем на 600 км), а время в пути – примерно на двое суток.

Проект затрагивает интересы государств Закавказья. Магистраль Казахстан – Туркменистан – Иран должна способствовать реализации проекта железной дороги Иран – Армения – Грузия – Украина. А она в свою очередь позволит осуществлять интенсивный товарообмен между государствами. В конце 2014 года президенты Азербайджана, Ирана, Казахстана, России и Туркменистана встретились в Астрахани. В отношениях каспийской «пятерки» наметился явный прорыв, вскоре была открыта железная дорога Казахстан – Туркменистан – Иран.

Новый транспортный коридор, который свяжет страны региона, станет для каждой из них жизненно необходимым и поможет конструктивной интеграции на условиях реальной экономической выгоды и равноправного партнерства. Предполагается создать СЭЗ, которая шла бы полосой вокруг моря-озера. Туристские центры, предприятия малого и среднего бизнеса, которые бы производили и продавали изделия местных мастеров, кемпинги, мотели и кафе. И всё это должна соединить железная дорога, которую можно было бы назвать Великий Каспийский путь.

Надо отметить геостратегическое значение этой трассы. Это один из участков трансконтинентального маршрута Север-Юг, который может связать страны Северной Европы и Россию с Ираном, Индией, Пакистаном, странами персидского залива. Это ускорит транспортировку грузов как по воде (Волга-Каспий), так и по суше. Не только три страны – Иран, Казахстан и Туркменистан – получают значительные выгоды, но и Россия. Это соглашение еще 2007 года, предусматривающее движение первых составов по прикаспийской «железке» в 2011 году. Для нашей страны новая железнодорожная линия также носит стратегический характер, поскольку это важное звено транснационального коридора Север – Юг. Таким образом, Казахстан получает кратчайший железнодорожный доступ к Среднему Востоку – важнейшему в системе международного товарообмена региону. По этому пути будут экспортироваться нефть и нефтепродукты, металлы, пшеница...

В первые годы эксплуатации по маршруту можно будет перевозить около 3-5 млн. тонн грузов ежегодно. В перспективе цифра должна вырасти до 10-17 млн. тонн в год.

Открытие линии протяженностью 146 км состоялось в октябре 2011 года. В ходе реализации этого проекта были решены вопросы развития инфраструктуры, сферы услуг и создания производств вдоль железнодорожного пути. В период строительства создано 2500 рабочих мест, во время эксплуатации будет обеспечено 843. Объем инвестиций этого проекта Карты индустриализации составил 65,1 млрд. тенге.

Другой проект Карты индустриализации – строительство железнодорожной линии Жетыген – Коргас протяженностью 298 км – является одним из крупнейших в транспортной отрасли Казахстана. Эта магистраль сократила путь на 600 км от Китая до

южных регионов республики и стран Центральной Азии. Она имеет важное стратегическое значение для республики, поскольку ее ввод в декабре 2011 года открыл второй железнодорожный путь из Казахстана в КНР.

В ходе строительства этого нового транспортного коридора международного значения, который метко окрестили стальным участком Великого шелкового пути, было задействовано 5500 рабочих «рук». Ее эксплуатация позволила создать рабочие места для – 2093 человек. Объем инвестиций составил 165 млрд. тенге.

Одновременно со строительством новой магистрали практиковалось одновременное возведение необходимой железнодорожной инфраструктуры на обеих узловых станциях. Но если станция Жетыген вырастает на основе существующего поселка Жетыген, то неподалеку от казахстанско-китайской границы строится новый крупный населенный пункт – станция Алтынколь.

Если в Жетыгене появились только вокзал, вагонно-ремонтное депо, различные терминалы и ведомственное жилье для железнодорожников, то на станции Алтынколь, где будет производиться перестановка вагонов с узкой «китайской» колеи на широкую колею стандарта СССР/СНГ, построены современное здание вокзала, пункты таможенного досмотра, объекты пограничной инфраструктуры, перегрузочный комплекс, объекты социального значения (школа, детский сад, амбулатория, пожарное депо и другие объекты), жилые объекты, в числе которых и дома для железнодорожников, уложены станционные пути.

Линия Жетыген - Коргас значительно повысит транзитный потенциал Республики Казахстан. С вводом в эксплуатацию второго международного пограничного железнодорожного перехода с КНР увеличится конкурентоспособность транспортного потенциала экономики страны. Новое направление китайско-казахстанского транспортного коридора будет способствовать развитию и расширению экономических связей Китая и государств Юго-Восточной Азии и Европейского континента. Прогнозируется, что годовой грузооборот этого стального участка Великого шелкового пути уже в 2012 году составит 5.5 млн. тонн, в 2015 году – 10.5 млн. тонн, а в 2020 году – 25 млн. тонн.

Магистраль сдана в эксплуатацию к 20-й годовщине независимости Республики Казахстан.

Глава государства назвал развитие транспортных маршрутов актуальным направлением для диверсификации экспорта. В частности, отмечена необходимость завершения строительства «сухого порта» в СЭЗ «Хоргос Восточные ворота» и создания инфраструктуры морских портов в Актау и Курык. Кроме того, рассматривается возможность строительства свободных складов в странах Персидского залива и Тихоокеанского побережья.

Две новые железные дороги - Жезказган – Бейнеу и Аркалык – Шубаркуль построены в короткие сроки и в конце августа 2014 года одновременно сданы в эксплуатацию. Их стоимость 500 млрд. тенге, которые выделены государством. Как отметил Президент нашей страны Н.Назарбаев, «работа дорог Жезказган – Бейнеу и Аркалык – Шубаркуль будут определять жизнь нескольких регионов, всей республики на долгие годы и десятилетия. Отныне Жезказган больше не является транспортным тупиком, это очень важно для развития города. Аркалык не будет являться железнодорожным тупиком. Это большое счастье, большое событие для жителей этого региона», - подчеркнул Н.Назарбаев.

По его мнению, «непосредственный эффект ощутят жители и работники предприятий Карагандинской, Мангистауской, Актюбинской, Кызылординской и Костанайской областей». Для эксплуатации новых линий создается свыше 3,5 тыс. рабочих мест.

В 2015 году дан старт строительству на железнодорожном участке Алматы-1 – Шу вторых путей с их электрификацией. Экономический эффект реализации этого проекта

колоссален. Железная дорога Алматы-1 – Шу является уникальным участком, можно сказать, центром магистральной сети Казахстана. Географически расположен очень выгодно. Здесь пересекаются юг, восток, запад и север. Этот участок объединяет всю железную дорогу юга Казахстана, а ее, в свою очередь, с севером страны. Сюда выходят железные дороги Кыргызстана, Узбекистана, Туркменистана, которые затем ведут в Россию, Европу, Китай и Юго-Западную Азию.

Согласно транспортной стратегии страны будет уделено серьезное внимание развитию автомобильных дорог. В 2008 году завершено строительство современной автомобильной трассы Актау – Атырау. Эта трасса республиканского значения очень важна для Мангистауской области. Когда ее введут в эксплуатацию, время в пути сократится с 12 до 4 часов. К тому же дорога позволила на порядок удешевить привозные продукты питания, поскольку из их стоимости практически уйдет транспортная составляющая. Помимо всего, она послужила созданию западного коридора и открыла выход на север Казахстана, в Россию и Туркмению, как это предусмотрено в транспортной стратегии страны. «Золотой мост» (так уже успели назвать четырехрядную трассу местные СМИ) повысит эффективность морского порта Актау и строящихся терминалов в поселках Курык и Баутино. Товары можно будет подвозить к причалам и перегружать на паромы, которые потом отправятся в Россию, Иран, Азербайджан и Туркменистан.

Главным проектом стала реконструкция казахстанского участка международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай». Новая автотрасса, которая соединит Западную Европу и Западный Китай, – это автобан мирового уровня. Такой дороги пока нет во всем пространстве СНГ. Ее протяженность составит 8445 км. Она пройдет через Санкт-Петербург, Москву, Казань, Оренбург, Актобе, Кызылорду, Шымкент, Тараз, Алматы и Хоргос. Водителей поразит не только длина новой дороги. Из 2787 км, которые приходится на казахстанскую часть трассы, 814 км пройдут через Приаралье. Проектом предусматривается, что всем знакомая дорога Самара – Шымкент превратится в современную международную магистраль. Проектом определено и расширение дорожного полотна с нынешних 12 м до 15–27,5 м. Увеличится и грузоподъемность дороги до 13 тонн на одну единичную ось. Будут переустроены все мосты и путепроводы, построены новые и реконструированы действующие транспортные развязки. Будет обустроена и дорога. По всей трассе появятся заправки, кемпинги, пункты технического обслуживания и т.д. Исчезнут все крутые спуски и подъемы, которые являются опасными. Строительство новой магистрали Западная Европа – Западный Китай, которая заметно ускорит продвижение товаров, началось в 2009 году, а полное завершение работ по этому транспортному проекту запланировано к 2013 году. Авторы проекта уверены, что качество сверхдальнего автобана станет соответствовать мировым стандартам. Транспортные компании получают существенное сокращение пути транзитных грузов из Китая в Европу. Путь по водному маршруту через Суэцкий канал составляет порядка 40-50 дней, через Транссибирскую железнодорожную магистраль груз доходит до пункта назначения за 18-20 дней. По новому автокоридору путь грузов от «сухого» порта в Западной Китае до границы Российской Федерации составит 6-7 суток, до европейских портов – 10-11 суток. Кроме того, новая дорога должна стимулировать развитие малого и среднего бизнеса, сервис-индустрии и туризма прилегающих районов.

Казахстан стремится прорубить «окно в Европу», точнее, речь идет о строительстве нового судоходного канала «Евразия» к Черному морю. Именно такое сенсационное заявление сделал президент Казахстана Нурсултан Назарбаев на неформальном саммите глав государств СНГ в Санкт-Петербурге. Этот проект сулит огромные преимущества не только Казахстану и России, но и их соседям, поскольку канал на 1000 км короче знаменитого Волго-Дона. «Мощным коридором, по которому страны Центральной Азии выйдут к России» назвал «Евразию» казахстанский президент в своей традиционной

образной манере. Эта стройка вписывается в стратегию евразийского экономического сообщества, которое на глазах перерастает в более тесное объединение экономик.

Другой уникальный проект – «Трансазийский коридор развития» – пока на уровне идеи был представлен российской делегацией в ноябре 2008 года на проходившей в Ташкенте международной конференции. Он предусматривает строительство транспортной артерии в виде судоходного канала, скоростной автомагистрали и железной дороги от полуострова Ямал до Каспия, а далее – до Персидского залива. Одновременно предполагается соединить другим каналом Каспийское море с Черным, создав, таким образом, единую систему, связывающую их с Карским и Аравийским морями. Основной несущей конструкцией Трансазийского коридора в этом случае мог бы стать судоходный канал «Азия», проложенный от холодного северного Карского моря до Каспийского, а оттуда – до теплого Аравийского. Траектория проекта его автору видится следующим образом: порт Игарка – Карское море – Обская губа – Тургайское понижение – пересечение Сырдарьи и Амударьи – затем по Узбою канал выходит к порту Туркменбаши на Каспийское море. Из Туркменистана водный путь продолжается до иранского порта Энзели. Отсюда – по рукотворному проливу через Хорремшехр или по пустыне Деште-Кевир до Персидского залива.

Использование более совершенных видов транспорта упростит организацию поездок и доставку туристов к месту туристского назначения.

Транспортная инфраструктура туризма

Для формирования сферы туризма особое значение имеет развитие транспортной инфраструктуры.

Транспортная инфраструктура туризма – это транспортные организации, занимающиеся туристскими перевозками.

Средства транспорта – элемент туристской инфраструктуры. Они классифицируются ВТО следующим образом:

1. Воздушный транспорт:

- ® рейсы, подчиняющиеся расписанию;
- ® рейсы, не подчиняющиеся расписанию;
- ® прочие воздушные перевозки.

2. Водный транспорт:

- ® пассажирские линии и паромы;
- ® круизы;
- ® прочее.

3. Сухопутный транспорт:

- ® железнодорожный транспорт;
- ® междугородные и городские автобусы и прочий общественный автодорожный транспорт;
- ® частные автомашины (вместимостью 8 человек);
- ® прокат автотранспортных средств;
- ® прочие сухопутные средства транспорта.

Воздушный транспорт регулируется на трех уровнях:

- *национальном* — лицензирование авиаперевозчиков, работающих как на внутренних, так и на международных маршрутах;
- *межправительственном* — регулярные воздушные маршруты основываются на соглашениях между правительствами соответствующих стран;
- *международном* — тарифы на регулярные рейсы устанавливаются (для членов авиалиний) на основе взаимных договоров между участвующими авиакомпаниями при

посредничестве Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) или третьего лица.

Авиация подразделяется на два вида: *транспортную и общего назначения.*

Транспортная авиация состоит из компаний, осуществляющих перевозку пассажиров (рейсовые перевозки), грузов и почты.

Авиация общего назначения обеспечивает как общепринятые, так и специальные услуги и может быть подразделена на шесть категорий:

- воздушные такси, оперирующие как чартерные;
- самолеты, принадлежащие предприятиям и фирмам, для перевозки производственного персонала, а также вертолеты;
- специальные самолеты (для аэросъемки, пожарные, медицинские и т.д.);
- самолеты для тренировки профессиональных пилотов;
- частные самолеты для бизнеса и путешествия;
- спортивные самолеты.

Аэропорты обслуживают регулярные авиарейсы: международные, национальные и региональные, а также авиацию общего назначения, самолеты различных фирм и предприятий. Здание аэровокзала является сердцем комплекса аэропорта. В этом месте пассажиры покупают и регистрируют билеты и багаж, производят посадку и высадку. В зданиях большинства аэровокзалов находятся агентства по аренде автомобилей, магазины, рестораны, буфеты, отделения банков.

В настоящее время протяженность сети маршрутов увеличена до 60 000 км, а общее количество воздушных коридоров для международного сообщения за 2012 год составила 66. Общий объем выполняемых в настоящее время полетов достигает до 100 тыс. в год, более половины, из которых транзитные.

Существующая сеть транзитных маршрутов, в основном удовлетворяет потребности авиакомпаний, использующих воздушное пространство Республики Казахстан.

Список авиакомпаний Казахстана включает перевозчиков, выполняющих регулярные или чартерные рейсы на внутри казахстанских авиалиниях и международных авиалиниях из Казахстана.

Всего в стране насчитывается более 10 пассажирских авиаперевозчиков, из которых своими масштабами выделяются две: национальная авиакомпания Air Astana (Эйр Астана) и крупнейшая региональная авиакомпания SCAT (СКАТ).

Среди казахстанских перевозчиков, совершающих полеты международным сообщением, стоит выделить компании «Эйр Астана» и «Скат» (таблица 20).

Таблица 20

Казахстанские перевозчики, совершающие международные рейсы

Авиакомпания	Air Astana (Эйр Астана)	SCAT (СКАТ)
Базовый аэропорт	Алматы, Астана, Атырау	Алматы, Астана, Шымкент
Самолетный парк	Airbus A320, Airbus A321, Boeing 757-200, Boeing 767-300, Embraer 190, Fokker 50	Boeing 737-400, Boeing 757-300, Ан-2/Ан-3, Ан-24, Ан-26, Як-42
Описание авиарейса	Авиарейсы в страны СНГ: Баку, Бишкек, Душанбе, Екатеринбург, Москва, Самара, Санкт-Петербург, Ташкент, Тбилиси Авиарейсы международные: Абу-Даби, Амстердам, Анталья, Бангкок, Дели,	Авиарейсы в города СНГ: Астрахань, Баку, Душанбе, Ереван, Махачкала, Минеральные Воды, Москва, Ростов, Самара,

	Дубай, Ганновер, Куала-Лумпур, Лондон, Пекин, Сеул, Стамбул, Урумчи, Франкфурт-на-Майне	Санкт-Петербург, Тбилиси
Примечание – составлено по материалам Airlines Inform. URL.: http://www.airlines-inform.ru		

Таблица 5 – Казахстанские авиакомпании, совершающие международные рейсы

Но в целом авиарынок Казахстана перспективен для обслуживания туристов, так как республика расположена на перекрестке путей между такими регионами как Европа, Юго-Восточная Азия и Восточная Азия. Поэтому на территории Республики Казахстан десятки авиакомпаний осуществляют полеты на воздушных судах из дальнего и ближнего зарубежья.

В настоящее время в Казахстане кроме российских авиакомпаний «Трансаэро», «КрасЭйр», «Пулково», работают также Luftgansa, KLM, British Airways, Asiana, Turkish Airlines, China Southern Airlines, Iran Air, Pakistan International, украинская «UM Air» и государственные авиакомпании Туркмении, Узбекистана и Таджикистана (таблица 21).

Таблица 21

Международные авиакомпании на рынке Республики Казахстан

Авиакомпания	Аэропорты РК	Самолетный парк	Описание авиарейса
Czech airlines (Чехия)	Алматы	Boeing 757-300	Чехия
Трансаэро (Россия)	Алматы, Астана, Актау, Атырау, Караганда, Костанай, Шымкент	Boeing 747, Boeing 777, Boeing 767, Boeing 737, Tu-214	Россия, Европа
НАК «Узбекистон хаво йуллари» (Узбекистан)	Алматы	Boeing 757-200	Узбекистан
S7 Airlines (Россия)	Алматы, Павлодар	Airbus A319	Россия
«Российские авиалинии» (Россия)	Алматы, Астана	Boeing 747	Россия
Lufthansa (Германия)	Алматы, Астана	Airbus A319, Airbus A320, Airbus A321, Airbus A330-300, Airbus A340-300, Airbus A340-600, Airbus A380, Boeing 737-300, Boeing 737-500, Boeing 747-400, Boeing 747-8	Германия, Швейцария, США, Греция, Голландия, ОАЭ, Россия, Китай, Турция и др.
KLM (Нидерланды)	Алматы, Астана, Актау, Атырау,	Boeing 747, Boeing 777,	Россия, Европа (Германия, Велико-

	Караганда, Костанай, Шымкент	Boeing 767, Boeing 737	британия, Нидерланды, Испания и т.д.)
Etiihad airways (ОАЭ)	Алматы, Астана	Boeing 747	Бангкок, Париж, Сидней
British midland International (Великобритания)	Алматы	Boeing 737	Великобритания
British airways (Великобритания)	Алматы	Airbus A319, Airbus A320,	Великобритания
Asiana airlines (Корея)	Алматы	Airbus A320	Южная Корея
Airarabia (ОАЭ)	Алматы	Boeing 737-300	ОАЭ
Аэросвит (Украина)	Алматы, Астана	Airbus A320, Boeing 737-300	Европа, Россия, Украина, Израиль
МАУ (Украина)	Алматы, Астана	Boeing 737-300	Украина
Примечание – составлено по материалам Airlines Inform. URL.: http://www.airlines-inform.ru			

Таблица 21 – Международные авиакомпании на рынке Республики Казахстан

Сегодня по международным авиалиниям Казахстана осуществляются полеты в Великобританию, Венгрию, Германию, Индию, Объединенные Арабские Эмираты, Турцию, Италию, КНДР, Венгрию, Израиль, Китай, Малайзию, Монголию, Чехию, Таиланд, Южную Корею и др. Авиаперевозки осуществляются национальным перевозчиком «Эйр Астана», наряду с которым существуют 38 частных авиакомпаний, работающих на внутреннем и международном рынках. Регулярные рейсы в страны СНГ выполняют 5 авиакомпаний и авиакомпании, осуществляющие чартерные перевозки. Чартерные рейсы выполняются авиакомпаниями областных центров.

В Казахстане осуществляют свою деятельность около 10 компаний, организующих чартерные рейсы (таблица 22).

Таблица 22

Казахстанские авиакомпании, осуществляющие чартерные рейсы

Авиакомпания	Год образования	Базовый аэропорт	Самолетный парк
Атырау Аве Zholy (Атырау Аве Жолы)	1996	Атырау	Ту-134, Ту-154
Aircompany MEGA (МЕГА)	2005	Алматы	Boeing 727, Ан-26
<u>Avia Jaunar (Авиа Жайнар)</u>	2003	Костанай	Ан-24, Як-42
<u>Berkut Air (Беркут Эйр)</u>	1997	Алматы	ВАС 1-11, Boeing 757- 200, Let L-410, Ту-154, Як-40
Euro-Asia Air (Евро-Азия Эйр)	1997	Атырау	Як-40
Excellent Glide (Экселлент Глайд)	2005	Алматы	Boeing 757-200

Irtysh-Air (Иртыш-Авиа)	2003	Алматы, Павлодар	Як-40, Як-42
Kazair West (Казэйр Вест)	1996	Атырау	Ту-134, Як-40
Samal Air (Самал Эйр)	2006	Алматы	Ту-134
Sayakhat Air Company (Авиакомпания Саяхат)	1991	Алматы	Ту-154
StarLine.kz (Старлайн КЗ)	2007	Астана	Boeing 737-300
Примечание – составлено по материалам Airlines Inform. URL.: http://www.airlines-inform.ru			

Таблица 22 – Казахстанские авиакомпании, осуществляющие чартерные рейсы

В зависимости от условий использования самолета чартеры можно разделить на несколько видов: *разовый чартер, тайм-чартер и чартерная цепь.*

Казахстанские авиакомпании осуществляют регулярные полеты в такие города России, как Москва, Минеральные Воды, Новосибирск, а также в Баку (Азербайджан), Киев (Украина).

Внутренние авиалинии Казахстана

Обретение самостоятельности авиацией республики привело к созданию значительного количества авиакомпаний. На начало 2012 года в республике зарегистрировано 47 авиакомпаний.

Более 85% всех объемов перевозок выполняют государственные компании, среди которых «AIR ASTANA» (67%), «ИртышАвиа» (6,5%), «Атырау Аэе Жолы» (4%), «Евро-Азия Эйр», «Семей Авиа» (2,6%) и ряд других.

Впрочем, реально активных авиаперевозчиков гораздо меньше. Жизнедеятельность многих других компаний проявляется только в периоды роста спроса на чартерные перевозки. При этом возникают новые перевозчики, а старые авиакомпании исчезают, оставляя за собой многочисленные долги. По ряду оценок, только за использование воздушного пространства, ушедшие с рынка казахские авиакомпании задолжали России около 6-7 млн. долларов.

На рынке внутренних воздушных авиаперевозок выполняют полеты 11 авиакомпаний с различной формой собственности. Активизировались регулярные полеты между аэропортами Астаны, Алматы и Атырау, что обеспечило ежедневное регулярное воздушное сообщение между западными, центральными и южными регионами Казахстана.

В соответствии с законом «О регулировании деятельности гражданской авиации» от 1 января 2005 года республика приступила к переходу нормативной правовой базы по регулированию воздушного пространства страны к западным стандартам. При этом произойдет нивелирование моделей европейского и американского законодательства к специфике отрасли гражданской авиации Казахстана.

По мнению руководства КГА, от такого перехода будут получены значительные экономические выгоды, поскольку «соответствие общим мировым стандартам позволит относительно просто проводить международную регистрацию ВС, что в свою очередь снизит риски финансовых институтов и лизингодателей, вовлеченных в сделки».

Отсутствие финансовых средств, необходимых для поддержания летной годности и обновления парка воздушных судов современными типами, повлияло на формирование конкурентной среды, которая на сегодняшний день находится на критически низком уровне.

Деятельность большинства авиакомпаний не обеспечивает должным образом их прибыльность и безопасность полетов. Имея в наличии недостаточное количество самолетов определенного типа, казахстанские авиакомпании зачастую не способны обеспечить осуществление регулярных рейсов. Из зарегистрированных 47 авиакомпаний 11 - не имеют собственных воздушных судов, при этом:

- 6 авиакомпаний осуществляют регулярные пассажирские перевозки;
- 14 авиакомпаний осуществляют чартерные перевозки;
- 27 авиакомпаний специализируются на авиационно-химических работах.

Авиаперевозчики, реализующие внутренние рейсы по Республике Казахстан, а также направления перелетов из казахстанских аэропортов представлено в таблице 23.

Таблица 23

**Авиаперевозчики, реализующие внутренние рейсы
по Республике Казахстан**

Авиакомпания	Базовый аэропорт	Самолетный парк	Описание авиарейса
Air Astana (Эйр Астана)	Алматы, Астана, Атырау		Актау, Актобе, Алматы, Астана, Атырау, Тараз, Жезказган, Караганда, Костанай, Кызылорда, Павлодар, Петропавловск, Семей, Уральск, Усть-Каменогорск, Шымкент
Zhetysu (Жетысу)	г. Талдыкорган	Як-40	
Zhezkazgan Air	г. Жезказган, Караганда	Ан-2/Ан-3, Як-40	
Kokshetau Airlines (Авиакомпания Кокшетау)	Кокшетау	Ан-2/Ан-3, Ил-62, Як-40	Алматы, Кокшетау
SCAT (СКАТ)	Алматы, Астана, Шымкент	Як-40	Актау, Актобе, Алматы, Астана, Атырау, Баян Ульгий, Жезказган, Зайсан, Костанай, Кызылорда, Петропавловск, Тараз, Уральск, Усть-Каменогорск, Шымкент
Semeyavia (Семейавиа)	Семей	Як-40	
Примечание – составлено по материалам Airlines Inform. URL.: http://www.airlines-inform.ru			

Таблица 23 – Авиаперевозчики, реализующие внутренние рейсы по Республике Казахстан

Отрасль гражданской авиации чрезвычайно капиталоемкая, необходимы большие капитальные вложения (приобретение воздушных судов, модернизация авиационной технической базы и т.п.). Велики и сопутствующие расходы на поддержание и техническое обслуживание авиатехники, все это привело к тому, что «ни одна из существующих авиакомпаний не только не способна приобретать воздушные суда, но

даже вынуждена экономить на расходах по поддержанию летной годности их воздушных судов».

Авиакомпания «Евро-Азия Эйр» представляет собой парк вертолетной техники и парк пассажирских самолетов, оснащенных современным бортовым оборудованием в соответствии с международными требованиями, высокопрофессиональный штат специалистов основного и вспомогательных производств, авиационно-технический комплекс полного цикла, сервисные подразделения.

Спектр предоставляемых авиакомпанией услуг уникален как для отечественной, так и для мировой гражданской авиации. Это пассажирские регулярные и чартерные перевозки, VIP-перевозки, вертолетные операции и вспомогательные виды деятельности.

Авиакомпания «Евро-Азия Эйр» имеет кроме 12 самолетов и 18 вертолетов шесть аэропортов местных воздушных линий; авиационно-технические базы; ангары, оборудованные для технического обслуживания и ремонта авиатехники; учебно-тренировочный центр с тренажером вертолета Ми-8Т; медико-санитарную часть для проведения врачебно-летной экспертизы специалистов.

Открытое акционерное общество «Авиакомпания «Евро-Азия Эйр» создано в целях обслуживания нефтегазовых комплексов Центрального и Западного Казахстана. Основными направлениями деятельности авиакомпании являются:

- выполнение полетов по разведке, разработке и развитию месторождений полезных ископаемых, обслуживанию нефтепроводов и газопроводов;
- грузовые, вахтовые авиаперевозки;
- выполнение спецрейсов на вертолетах Ми-8Т и Ми-8МТВ, самолетах L-410, Як-40Д, Як-42, Ту-134, Ту-154;
- выполнение аварийно-спасательных работ в условиях ЧС;
- полеты по сан. заданиям в труднодоступные и отдаленные регионы;
- полеты по обеспечению работ энергетиков, сейсмологов, гляциологов, пожарных служб и служб охраны границы;
- природоохранные полеты.

Эксплуатационный персонал (летно-технический состав), а также аппарат управления авиакомпании укомплектованы высококвалифицированными специалистами.

Во всех аэропортах базировки авиатехники компания располагает собственными авиационно-техническими базами, которые обеспечивают безопасность полетов, достаточный уровень исправности техники, оперативно решают вопрос замены борта в необходимых случаях. Авиакомпания одной из первых на территории СНГ заключила Соглашение по ремонтно-восстановительным работам на основе авиационно-технической базы (АТБ) аэропорта Актау с Московским вертолетным заводом им. Миля, что гарантирует развитие ОАО «Евро-Азия Эйр».

Наряду с вышеперечисленными услугами Авиакомпания «Евро-Азия Эйр» практикует и предлагает выполнение перевозок по схеме самолет-вертолет-самолет, что минимизирует время пребывания заказчика в аэропортах в ожидании рейса. На борту воздушного судна гарантируется предоставление качественного питания, меню по выбору заказчика.

Таким образом, географическое расположение Республики Казахстан в центре Евразийского континента, соседство с такими странами как Россия и Китай, большая протяженность территории и низкая плотность населения, а также недостаточная развитость железнодорожных путей и автомобильных дорог, особенно в быстро развивающихся нефтяных районах (Западный Казахстан), способствуют развитию воздушных сообщений. С развитием регионов значительно увеличилась потребность в региональных перевозках, а интеграция в международное экономическое пространство и повышение доходов населения Казахстана вызывают рост потребности в полетах в ближнее и дальнее зарубежье.

В данное время на территории Казахстана десятки авиакомпаний осуществляют полеты на воздушных судах из дальнего и ближнего зарубежья.

Судя по статистическим данным, наблюдается все возрастающий спрос на авиаперевозки. Это обособлено экономическим ростом, как республики, так и ростом благосостояния граждан.

Единственной авиакомпанией, которая не препятствует переводу всех рейсов в Астану, является «AIR ASTANA» - управляющая компания аэропорта, так как новый международный терминал отвечает всем требованиям международного ключевого узла (хаба).

«AIR ASTANA» была образована в мае 2002 года и является совместным предприятием, 51% которого принадлежит правительству РК и 49% - британской BAE Systems Ltd. За этот период она освоила 21 международных и 17 внутренних направлений. Среди них рейсы в Стамбул, Бангкок, Пекин, Москву, Дубай, Ганновер, а также в Атырау, Уральск, Астану, Алматы, Актау и Актобе.

На данный момент в авиапарке «AIR ASTANA» - 11 воздушных судов, в том числе три Боинга 737-700/800, три Боинга 757-200 и 5 самолетов Fokker-50.

«AIR ASTANA» - авиакомпания западного образца и с 25 августа 2003 года стала действительным членом Международной Ассоциации Воздушного Транспорта (IATA). Авиакомпания осуществляет и расширяет свою деятельность на коммерческой основе и в соответствии с текущей рыночной ситуацией.

Движимая экономическим ростом на основных мировых рынках после довольно сложного 2009 года, в 2010 году глобальная индустрия авиаперевозок значительно восстановилась. По данным Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), отрасль получила рекордную прибыль в размере 16,0 млрд. долларов США по сравнению с убытками 2009 года, составившими 9,9 млрд. долларов США. Ощутимый спад в 2010 году авиакомпании ощутили в связи с закрытием многих ключевых трансатлантических маршрутов после извержения вулкана в Исландии и суровой зимней погоды в декабре месяце. АО «Эйр Астана» достигло рекордных показателей по доходам и чистой прибыли за 2010 год благодаря восстановлению экономики в Казахстане, где ВВП увеличился примерно на 7% в 2010 году по сравнению с ростом в 1,2% в 2009 году

Благодаря этим позитивным макроэкономическим факторам и расширению маршрутной сети авиакомпании, совершенствованию маркетинговых мер и качественному сервису общие доходы АО «Эйр Астана» выросли до 661,5 млн. долларов США, что на 18% выше по сравнению с 559,3 млн. долларов США в 2009 году. Число перевезенных пассажиров достигло нового рекордного уровня в 2,57 млн. человек (по сравнению с 2,2 млн. пассажиров в 2009 году и 2,3 млн. в 2008 году). Доходы от пассажирских перевозок выросли на 17%, в то время как было выполнено 27 787 рейсов со средним коэффициентом загрузки, равном 68% в сравнении с 63% предыдущего года.

На сегодня, по данным Комитета гражданской авиации (КГА) доля гражданской авиации в общих транспортных перевозках республики составляет всего 0,12%. Тем не менее, доля внутренних авиаперевозок остается относительно большой, почти 40% от общего объема. Только между Алматы и Астаной — старой и новой столицами — ежедневно совершается 6 пассажирских рейсов.

В рамках программы развития гражданской авиации предполагается провести реорганизацию авиационной администрации Казахстана, разработать и внедрить системы конкурсного назначения авиакомпаний на все внутренние регулярные рейсы, а также лицензирования деятельности по продаже авиаперевозок в соответствии с международными стандартами. Программой предусмотрена реорганизация внутренней маршрутной сети, в том числе открытие рейсов Астана - Павлодар, Астана - Костанай - Уральск, Астана - Атырау, Атырау - Уральск, Усть-Каменогорск - Шымкент и некоторых других.

К примеру, в 2009 году на развитие гражданской авиации Казахстана государство выделило 8,4 млрд. тенге. Сумма субсидий на развитие внутреннего авиасообщения и новые авиа-маршруты, соединяющие Астану с областными центрами и городами страны между собой, составила 727,8 млн. тенге.

Казахстанские авиалинии открыли новые международные маршруты: Алматы – Баку, Астана – Киев, Астана – Минск, Шымкент – Урумчи, Астана – Тбилиси, Атырау – Москва, Костанай – Москва, Кызылорда – Шымкент, Усть-Каменогорск – Новосибирск, Астана-Ханой.

Сегодня Казахстан располагает восемью международными аэропортами и семью, допущенными к международным авиаперевозкам по временной схеме, шесть аэропортов допущены к обслуживанию внутренних авиаперевозок, что видно из данных таблицы 24.

Таблица 24

**Основные показатели инфраструктуры транспорта
в Республике Казахстан в 2005-2017 гг.**

Показатели	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Аэропорты	20	21	21				
из них:							
международные, допущенные к обслуживанию международных рейсов	15	15	15				
Железнодорожные вокзалы (внеклассные, 1,2 классов)	32	32	33				
Автовокзалы							
Морские порты	2	2	2				
Речные вокзалы	2	2	2				

(на конец года, единиц)

Показатели	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Аэропорты	21	17	20	19	20	21	21
из них:							
международные, допущенные к обслуживанию международных рейсов	14	14	15	15	15	15	15
Железнодорожные вокзалы (внеклассные, 1,2 классов)	32	32	32	32	32	32	33
Автовокзалы	57	57	60				
Морские порты	1	1	1	1	2	2	2
Речные вокзалы	2	2	2	2	2	2	2

В 2009–2010 годах началось обновление парка устаревших самолетов Ан-24 и Як-40. В конце 2012 года в Астане был презентован первый Airbus A321. Эта покупка – значимое событие для авиации страны, поскольку прежде ни одна казахстанская коммерческая авиакомпания не имела собственных лайнеров западного производства. Еще два лайнера – собственные самолетыполнили парк AirAstana до конца 2012 года. Еще три воздушных судна поступили в парк национального авиаперевозчика в течение 2013 года. Общая стоимость авиалайнеров превышает 500 миллионов долларов. Самолеты будут выполнять

полеты по существующей маршрутной сети в Россию, Турцию, ОАЭ, Индию, Китай, обслуживать внутренние рейсы.

Будет продолжена модернизация казахстанских аэропортов. В частности, за счет республиканского бюджета планируется завершить реконструкцию взлетно-посадочной полосы и переоснащение сервисной и аэродромной спецтехники аэропорта «Коркыт-Ата» в Кызылорде (5543,9 млн. тенге), реконструкцию аэропорта в Кокшетау (2160 млн. тенге).

Малая авиация была и остается самым востребованным видом транспорта в таких значимых секторах экономики страны, как туризм и сельское хозяйство. В 70-80-х годах общее количество самолетов малой авиации в Казахстане, таких, как «Ан-2», «Як-12», «Морава», составляло порядка 700 единиц. Действовало более 400 аэродромов местных воздушных линий. Ряд аэродромов имели искусственные взлетно-посадочные полосы, развитую инфраструктуру, контрольно-диспетчерские пункты, метеостанции. Из каждого областного аэропорта ежедневно осуществлялись от 10 до 15 регулярных рейсов в отдаленные районы. Велось постоянное дежурство санитарной авиации.

В настоящее время ситуация иная: при парке в 355 единиц значительно сокращена география полетов.

В 2004 году в Казахстане была основана авиакомпания «Sky Service». Она оказывает услуги в области пассажирских вертолетных и самолетных перевозок, авиационного мониторинга окружающей среды, содействия в выполнении авиационно-спасательных работ. Сертификат эксплуатанта, выданный Комитетом гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций РК, удостоверяет право компании «Sky Service» осуществлять чартерные перевозки пассажиров и грузов на территории Казахстана и стран СНГ. Широкий спектр услуг и связи позволяют компании гарантировать решение задач высокой степени сложности в минимальные сроки. В частности выполняются следующие виды услуг:

- **VIP-перевозки (индивидуальные маршруты)** – деловые решения для деловых людей. Теперь не нужно ломать голову над выбором транспорта перед поездкой на объект. Полеты на вертолете экономят ваше время и дают возможность эффективно управлять своим расписанием.

- **Патрулирование газо-, нефтепроводов, линий электропередач и т.д.**

- **Туристские маршруты.** Путешествовать всегда увлекательно! Главное – придумать не стандартный маршрут. Например, облететь хребты Заилийского Алатау или посмотреть наскальные рисунки Тамгалы, половить царскую форель в горных реках – все это можно делать с авиакомпанией «Sky Service».

В сфере туризма вертолеты используются через местных туроператоров для полетов над Тянь-Шанем, над каньоном Чарын и другими живописными местами, а также для проведения дорогих экскурсий или отдельной части тура для путешествия в труднодоступные горные места.

- **Доставка пассажиров в охотничьи и рыболовные угодья.**

Перевозки пассажиров воздушным транспортом в Республике Казахстан в 2005–2017 гг. представлены данными таблицы 25.

Таблица 25

**Перевозки пассажиров воздушным транспортом
в Республике Казахстан в 2005-2017 гг.**

(млн. человек)

Годы	Всего	Международные сообщения	Междугородные сообщения
2005	1.7	0,6	1.1
2006	1.9	0,6	1.3
2007	2.7	1.0	1.7
2008	2.8	1.0	1.8

2009	2,7	0,9	1,8
2010	3,4	1,2	2,2
2011	4,1	1,4	2,7
2012			
2013			
2014			
2015			

На рынке международных перевозок, в том числе и в ближнее зарубежье, ни одна казахстанская компания не способна на равных бороться со своими конкурентами. Причин здесь много: и устаревший парк воздушного транспорта, и низкий уровень сервиса. А поэтому большинство туристов предпочитают в плане сервиса и надежности услуги иностранных перевозчиков, что влечет за собой снижение пассажиропотока на авиарейсах, совершаемых отечественными перевозчиками. К тому же высокая стоимость авиабилетов увеличивает стоимость турпродукта Казахстана и, соответственно, снижает его конкурентоспособность на международном рынке.

И все же при всех преимуществах воздушного транспорта для туристов у него нет того, что есть у железнодорожного транспорта, где можно рекламировать сам вагон XIX века, его купе с плюшевым диваном, керосиновой лампой и арфой, пользующийся большим спросом у туристов. В самолете этого нет! Зато есть выигрышный момент – это скорость и время, в течение которого путешественник преодолевает огромные расстояния.

Национальными перевозчиками с долей 60% перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в Республике Казахстан являются ОАО «Пассажирские перевозки», ЗАО «Национальная компания «Казахстан темир жолы» с необходимой инфраструктурой и материально-технической базой. Национальный железнодорожный перевозчик «Казахстан темир жолы» совершает пассажироперевозки по 14 маршрутам. Им же осуществлен проект по организации специализированного поезда «Жемчужина Шелкового пути». В 2002 году реализован первый этап по маршруту: Алматы – Тараз – Шымкент – Ташкент – Самарканд – Ургенч – Бишкек – Балыкчи – Алматы. Затем планируется осуществить и второй этап – до Тегерана и впоследствии третий этап – до Пекина.

По территории Казахстана пролегают 132 маршрута пассажирских поездов собственного формирования, в том числе в пригородном сообщении курсируют поезда по 69 маршрутам; в местном сообщении – 49, в межгосударственном сообщении – 11, международном – 3. Также по территории Республики Казахстан пролегают маршруты 17 поездов формирования стран СНГ. Одновременно по железным дорогам Казахстана проходят поезда Кыргызской, Узбекской, Российской, Таджикской, Туркменской железных дорог, осуществляющих транзитные перевозки через Республику Казахстан.

На сегодня железнодорожная отрасль находится в критическом состоянии, нуждаясь в локомотивах, вагонах, и новых путях.

Износ подвижного состава составляет 70%, 20% железных дорог (2,3 тысячи километров из общих 14,3) требуют капитального ремонта. А ведь если посмотреть мировую статистику крупных железнодорожных аварий, то основная их причина – изношенность подвижного состава и путей.

Чтобы повысить конкурентоспособность казахстанского железнодорожного транспорта, необходимо в ближайшем будущем рассмотреть возможность по ускорению движения поездов, в том числе и туристских.

Реализация программы внедрения скоростного пассажирского движения на стальных магистралях страны осуществляется уже не первый год. Быстрые «тулпаротальговские» составы уже соединили северную и южную столицы страны между собой, а

также с областными центрами Актобе, Атырау, Шымкентом, Петропавловском, Очень важно и то, что, сокращая расстояния, новые поезда одновременно гарантируют своим пассажирам и набор удобств, немислимых в условиях передвижения на составах старой конфигурации. К примеру, поезд №49/50, стартовавший 1 августа 2014 года от второго алматинского вокзала из 23 вагонов, в числе которых два вагона «Гранд», два «Бизнес», 14 –класса «Турист», один вагон-ресторан и один вагон-кафетерий.

На повестке дня должен стоять вопрос о разработке схемы скоростного и высокоскоростного движения на сети железных дорог Казахстана до 2020 года. Назрело решение вопроса разработки проекта строительства в Казахстане высокоскоростных железнодорожных магистралей. Проектирование таких магистралей должно быть предусмотрено в стратегии развития железнодорожного транспорта до 2020 года в нашей стране.

Автомобильный транспорт используется для организации шоп-туризма в приграничные государства и в экскурсионных маршрутах. Однако его развитие целиком зависит от состояния дорог и наличия надлежащего технического обслуживания туристских транспортных средств. Автобусный парк республики находится в запущенном состоянии, к тому же практически не имеет современных комфортабельных автобусов, что не позволяет поддерживать высокий уровень обслуживания туристов.

В будущем необходимо обратить внимание на развитие общественного экологически чистого туристского транспорта. Таким примером может служить новая канатная дорога «Медеу – Шымбулак». Воздушная дорога стала частью инфраструктуры, необходимой как для функционирования курорта, так и для проведения Азиады–2011.

Наибольший интерес для развития туризма представляют следующие автомобильные дороги:

Бишкек – Алматы – Хоргос;
Шымкент – Кызылорда – Актобе – Уральск – Петропавловск;
Алматы – Караганда – Петропавловск – Челябинск;
Алматы – Караганда – Астана – Костанай – Челябинск;
Омск – Павлодар – Семей – Майкапчагай;
Астрахань – Атырау – Актау – Бекдаш.

Постановлением Правительства Республики Казахстан от 5 декабря 2000 года № 1809 в Перечень автомобильных дорог республиканского значения включены и автодороги, ведущие к крупным туристским объектам.

Безусловно, развитие туристской транспортной инфраструктуры невозможно без развития транспортной инфраструктуры вообще и особенно в двух столицах страны, куда больше всего устремляются туристские потоки. Неслучайно в период с 2006 по 2010 годы в Астане осуществлено строительство 20 крупных объектов транспортной инфраструктуры, в том числе строительство мостов через реку Акбулак и транспортных развязок в центре города.

В целях увеличения транзитного туристского потенциала Министерству транспорта и коммуникаций Республики Казахстан совместно с местными исполнительными органами предстоит принять меры по реализации проектов развития объектов придорожной инфраструктуры и сервисного обслуживания на автомобильных дорогах республиканского значения, в том числе на казахстанской трассе Великого Шелкового пути. Прежде всего для развития придорожного сервиса нужны сами объекты сервиса – мотели, гостиницы, пункты питания, торговли, авто-заправочные станции, станции технического обслуживания и др. Нуждается в улучшении сервисное обслуживание на железнодорожных вокзалах и аэропортах.

Контрольные вопросы

1. Раскройте понятия «транспорт», «транспортная инфраструктура туризма»?
2. Назовите элементы транспортной инфраструктуры туризма?

3. По каким признакам классифицируется транспорт?
4. В каком состоянии находится транспортная система обслуживания туристов в Казахстане?
5. Назовите основные направления развития транспорта в Казахстане?
6. Назовите особенности классификации транспортных путешествий и транспортных средств?
7. Какие требования предъявляются к использованию в туризме новых видов экологически чистых транспортных средств?
8. Какие требования предъявляются к безопасности транспортного обслуживания туристов?
9. Почему следует принять меры по реализации проектов развития объектов придорожной инфраструктуры и сервисного обслуживания?
10. Почему транспортная отрасль является одним из локомотивов роста экономики?
11. Назовите основные проблемы инфраструктуры железнодорожного транспорта?

Лекция 11 ИНФОРМАЦИОННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ТУРИЗМА

Перечень вопросов

1. Назначение информационной инфраструктуры туризма.
2. Функции информационной инфраструктуры туризма.
3. Состав элементов информационной инфраструктуры туризма.
4. Теоретическая характеристика элементов информационной инфраструктуры туризма.

Ключевые понятия:

- информация;
- информационные технологии;
- информационные системы туризма;
- информационная инфраструктура туризма;
- информационные технологии управления;
- информационное поле;
- ГКС – глобальные компьютерные сети;
- глобальная информационная инфраструктура

Информация (от лат.) - ознакомление, разъяснение)

Технология (от греч. *techné* – мастерство + *logos* – учение) – совокупность знаний

Информационные технологии -

Информационная инфраструктура – система информационных организационных структур, подсистем, обеспечивающих функционирование чего-либо.

К информационной инфраструктуре относятся рекламные агентства, маркетинговые центры, ярмарки, выставки, информационно-вычислительные центры, Интернет, метеостанции.

Глобальная информационная инфраструктура – это информационное образование, которое начало формироваться в 1995 году группой развитых стран. Она разрабатывается как общемировая информационная сеть массового обслуживания населения планеты на основе интеграции глобальных и региональных информационно-телекоммуникационных систем, а также систем цифрового телевидения и радиовещания, спутниковых систем и подвижной связи. Сегодня Президент Республики Казахстан Н.А.Назарбаев обозначил задачу перехода страны на инновационный путь развития. Но для этого нашей стране

необходима информационная инфраструктура, которая на данный момент активно развивается, а поэтому привлекает к себе огромное внимание. Однако в Казахстане еще не сложилась информационная инфраструктура, которая обеспечила бы информационное сопровождение инновационного цикла от возникновения идеи до ее внедрения в жизнь.

В качестве примеров информационной инфраструктуры можно привести такие общеизвестные сферы нашей жизни как:

- Интернет
- Дистанционное образование
- Сетевые СМИ
- Реклама, пиар.

Под информационными технологиями управления (ИТУ) подразумевается система методов и приемов сбора, накопления, хранения, поиска и обработки информации на основе применения средств вычислительной техники. Чудновский А.Д. Информационные технологии управления в туризме: учебное пособие/ А.Д. Чудновский, М.А. Жукова. – 2-е изд., стер. – М.: КНОРУС, 2007, с.24-25

Они нашли широкое распространение за последние годы в индустрии туризма и гостеприимства. Компьютерные технологии используют как турфирмы, так и гостиничные предприятия для внедрения систем, предоставляющих информацию о доступности транспортных средств и возможностях номерного фонда гостиниц. Они же в кратчайшие сроки обеспечивают быстрое резервирование и внесение корректив, а также автоматизацию решения вспомогательных задач при предоставлении туристских услуг: формирование таких документов, как билеты, счета, путеводители, обеспечение справочной информацией и т.д.

Информационное поле как средство производства турпродукта представляет собой совокупность средств и способов передачи туристской и деловой информации на расстоянии.

Информация в настоящее время является производственным ресурсом, позволяющим определить коррективы при создании максимально привлекательного турпродукта. В то же время это единственный способ продвижения турпродукта на мировом туристском рынке.

Условно туристскую информацию можно классифицировать на входящую, представляющую интерес самого производителя турпродукта (сведения о прибывающих туристах, информация о маркетинговых исследованиях потребителей туристского рынка, о международной ситуации и т.д.), и исходящую, отражающую интересы производителя турпродукта (сведения о туристских ресурсах и конкурентных преимуществах турпродукта, специализированная и деловая информация, реклама и т.д.).

Для того чтобы стать максимально эффективным средством производства турпродукта, информационное поле должно отвечать ряду требований:

- ® быть максимально мобильным и оперативно реагентным;
- ® быть надежным и исключаящим возможные помехи в коммуникациях;
- ® отличаться шириной охвата;
- ® быть доступным для максимального количества пользователей.

Информационные системы в туризме

Влияние информационных технологий на развитие туризма

Информационная инфраструктура туризма – это системы бронирования и резервирования мест; информационные и рекламные службы.

Туристский продукт представляет собой комплекс различных услуг, оказываемых путешественнику, и турфирма-реализатор является лишь одним из звеньев большой цепочки партнеров по организации тура. Скорость информации, оперативная связь между

ними приобретают первостепенное значение, поэтому информационным технологиям в туризме отводится огромная роль.

ГКС – глобальные компьютерные сети (системы бронирования и резервирования) стали внедряться на туристский рынок в массовом порядке с начала 90-х годов XX века. Однако системы бронирования авиабилетов стали появляться за рубежом в конце 50-х годов. В начале 90-х годов началось крупномасштабное внедрение электронных технологий в гостиничное хозяйство, а чуть позднее – в туристские фирмы. О масштабе современных систем бронирования свидетельствует статистика: в офисах турфирм и авиакомпаний, которые круглосуточно пользуются услугами систем бронирования, установлено 600 тыс. терминалов.

Назначение, функции и состав элементов информационной инфраструктуры

В последние годы компьютерные системы бронирования (Computer Reservation Systems – CRS) в связи с ростом масштабов применения получили новое название – глобальные системы резервирования (Global Distribution Systems – GDS). Однако GDS – не единственный способ удаленного бронирования, который может иметь отель.

Современных клиентов привлекают возможности бронирования через интернет: потенциальному гостю не приходится ходить по турфирмам, верить на слово турагентам, тратить деньги на междугородные или международные звонки в гостиницы – клиент может забронировать себе номер сам, воспользовавшись привычным для него поиском по интернету.

На сегодняшний день интернет-бронирование занимает в процентном отношении не очень большую долю от всех броней. Однако, безусловно, это очень перспективное направление: невооруженным глазом видно, насколько активнее с каждым днем люди – и бизнесмены, и вполне «домашние» туристы – пользуются Интернетом. Возможно, уже завтра продвижение своих услуг во «всемирной сети» станет важнее, чем контакты с турагентствами. В ближайшем будущем компьютерные системы бронирования в значительной степени могут стать альтернативным каналом продаж туристского продукта.

Функциями информационной инфраструктуры являются:

- ® обеспечение с помощью компьютеров электронной почты;
- ® обеспечение электронных путешествий по миру;
- ® обеспечение межкомпьютерного общения людей.

Основные мировые компьютерные системы бронирования

Зарубежные системы бронирования и резервирования более мобильны, многофункциональны, надежны, просты в управлении, интегрированы в глобальные сети интернет. Их технический уровень очень высок. К числу таких систем относятся «AMADEUS», «Габриель», «Сэйбр», «Галилео», «Worldspan», «Fidelio Hotel Bank».

«AMADEUS». Система бронирования «AMADEUS» была основана в 1987 году тремя крупными европейскими авиакомпаниями – «Air France», «Iberia» и «Lufthansa», а также 25 более мелкими авиакомпаниями. Система «AMADEUS» – это сердцевина туристского бизнеса. В настоящее время эта система бронирования является крупнейшей в мире. Она дает точную, обновляемую поминутно информацию, которая хранится в технологическом Центре по обработке всех данных в Эрдинге (Германия), предоставляя туристским агентствам и офисам по продаже авиабилетов во всем мире наиболее мощные и современные из имеющихся на сегодня средства бронирования. Основной банк данных представляет собой информацию по бронированию авиабилетов, гостиниц и прокату автомашин, а в ближайшем будущем услуги будут расширены и включают железнодорожные и туристские поездки, круизы и паромные рейсы. «AMADEUS»

оперативно применяет то лучшее, что появляется в области технологии, например, World Wide Web, помогая всем пользоваться новыми дистрибьюторскими каналами.

Структура управления системой включает в себя штаб-квартиру (Мадрид, Испания), центр по развитию системы (София Антиполис, Ницца). Будучи в начале своего развития преимущественно европейской системой бронирования, несколько лет назад «AMADEUS» совершила своеобразный прорыв на американский рынок, приобретя компьютерную систему бронирования «System One».

Помимо Европы, «AMADEUS» занимает лидирующее положение в Южной Америке и в настоящее время пытается завоевать прочные позиции в Юго-Восточной Азии и в Африке.

Система «AMADEUS» присутствует на российском рынке с 1994 года и имеет свои представительства в ряде крупных городов России, где к системе подключено более 2000 терминалов, установленных в офисах 800 турфирм в Москве, Санкт-Петербурге и в 70 региональных центрах.

«AMADEUS» – партнер в глобальном бронировании и информации о путешествиях. Она стала залогом успешной работы туристских агентств и фирм по предоставлению отраслевых услуг более чем в 120 странах мира. «AMADEUS» располагает наиболее полной в мире базой данных в области путешествий. Это ведущая глобальная дистрибьюторская система (ГДС), которая предоставляет самую разнообразную информацию, модели бронирования и высокотехнологичные решения для туристской отрасли, обеспечивающая в режиме реального времени доступ к ресурсам провайдеров туристских услуг (авиакомпаний, гостиниц, компаний по прокату автомобилей, страховых компаний и т.д.) и распределение этих ресурсов среди туристских агентств 139 стран мира. Система «AMADEUS» предоставляет доступ к ресурсам 513 авиакомпаний, что составляет более 95% мирового рынка регулярных пассажирских авиаперевозок, а также 52731 гостиниц, объединенных в 322 гостиничные цепочки, 46 компаний по прокату автомобилей и позволяет работать с продуктами туроператоров, железными дорогами, круизными и страховыми компаниями. Другая функциональная возможность, предлагаемая пользователям, бронирование страховых полисов.

«AMADEUS» предлагает обширный ассортимент продукции и услуг. Среди них – база данных и системные средства бронирования (Amadeus System), мощные компьютерные (на основе PC) программы управления туристской деятельностью. Эта система многократно была лучшей глобальной распределительной системой.

«AMADEUS AIR» предоставляет пользователям исчерпывающую, постоянно обновляемую информацию для надежного бронирования авиабилетов. Система обеспечивает наиболее высокий в отрасли уровень мощности и совместимости, наиболее гибкие и надежные режимы дисплейного отображения и бронирования, а также наиболее широкий международный охват. По сравнению с любой другой системой «AMADEUS Air» предоставляет большой выбор «мест в последний момент», часто с главного дисплея. Отображение на дисплее нейтрально: рейсы располагаются на главном дисплее без рейтинговой оценки, в соответствии с Профессиональным кодексом Европейского Союза и регулируемыми нормами Министерства транспорта США. Преимуществами этой системы являются отображение большого объема новейшей информации по сравнению с любой другой ГДС, отсутствие дублирования пунктов пересадки, внесение изменений и приоритетность в соответствии с индивидуальными требованиями, бронирование точного числа мест и немедленное подтверждение, самостоятельное управление блочным бронированием.

«Эйр Астана» первой среди авиакомпаний СНГ внедрила систему автоматической замены авиабилетов «AMADEUS» - передовую технологию в индустрии туризма и путешествий.

GALILEO. Международная компьютерная сеть бронирования «GALILEO International» создана компанией «The GALILEO Company Ltd.». Эта компания была

основана в июле 1987 года авиакомпаниями «British Airways», «Swissair», KLM и «Covia». В августе 1987 года к учредителям компании присоединились «Alitalia» и «Austrian Airlines». В октябре 1987 года в состав учредителей вошли «Air Lingus» и «Tap Air Portugal». Присоединившиеся в феврале и марте 1988 года «Sabena» и «Olimpic Airwaes» завершили формирование состава учредителей компании.

Дальнейшее развитие «GALILEO» шло за счет открытия филиалов в различных частях земного шара. Компания «Covia», имевшая собственную систему резервирования «APOLLO», переориентировала своих пользователей на «GALILEO». Кроме того, канадская система резервирования «GEMINI» также стала частью «GALILEO».

Штаб-квартира компании «GALILEO International» находится в городе Парсипанни, штат Нью Джерси, США. Все операции «GALILEO» осуществляются в Центре обработки данных, расположенном в городе Свиндон, Англия. Этот центр является крупнейшим неправительственным учреждением такого рода в Европе.

С 1999 года компания «GALILEO» открыла собственное представительство в России. Пользователями данной системы являются более 200 российских турфирм, 80% из них – московские агентства: «Континент Экспресс», «Ланта Тур Вояж», «ДеВизу» и др. Есть и в нашей стране команда Galileo Kazakhstan. Global Travel Distribution Kazakhstan LLP – как дистрибьютор Travelport-Galileo GDS в Казахстане, начал работать в 2011 году и был основан компанией Global Travel Distribution Pte. Limited, с головным офисом в Сингапуре. Данная компания также представлена в пяти других странах – Бангладеш, Непал, Маврикий, Мадагаскар и Нигерия.

В настоящее время система имеет наиболее прочные позиции в Великобритании, Италии, странах Бенилюкса, Швейцарии и Португалии. В целом доля этой системы на рынке Европы составляет 29,8%. В странах Ближнего Востока и Африки «GALILEO» является основной системой бронирования (таблица 26).

Таблица 26

Характеристика глобальной компьютерной системы бронирования «GALILEO»

Наименование единицы	Число единиц
Страны, в которых данная система представлена	116
Точки продаж	44000
Авиакомпании, к ресурсам которых есть доступ	470
Авиакомпании в режиме прямого доступа	270
Компании по прокату автомобилей	24
Компании по прокату автомобилей с полным доступом	21
Точки аренды автомобилей	22000
Поставщики гостиничных услуг	238
Поставщики гостиничных услуг с полным доступом	226
Гостиницы	56000
Туроператоры	430
Круизные компании	10

Команда Galileo Kazakhstan или Global Travel Distribution Kazakhstan как дистрибьютор Travelport-Galileo GDS в Казахстане, начал работать в 2011 году и был основан компанией Global Travel Distribution Pte. Limited, с головным офисом в Сингапуре. Данная компания также представлена в пяти других странах – Бангладеш, Непал, Маврикий, Мадагаскар и Нигерия.

SABRE. Компьютерная система «SABRE» была создана в 1964 году авиакомпанией «American Airlines». В настоящее время управление «SABRE» осуществляется компанией «AMR» – дочерней компанией «American Airlines».

Авиакомпания «Qantas» распространяет «SABRE» в Австралии под маркой «FANTASIA». «SABRE» также распространяется под маркой «Falcon Systems» в районе Персидского залива. Авиакомпания «Cyprus Airways» поддерживает «SABRE» под маркой «Zenon».

Штаб-квартира «SABRE» находится в г. Тулса, штат Оклахома, США.

Наибольшее распространение система нашла в США. В «SABRE» представлены для бронирования 420 авиакомпаний, более 40000 отелей, 50 фирм по прокату автомобилей. В настоящее время 130000 терминалов «SABRE» установлены в 30000 турфирм в мире.

Sabre TicketExpress – это хостинговое решение для автоматической выписки билетов, которое дает больше возможностей увеличить продажи за счет автоматизации процесса вписки билетов и освобождения дополнительного времени на более доходные задачи. Кроме того, ошибки, которые часто возникают из-за ручного ввода информации, сведены к минимуму. Более того, агентства могут сэкономить до 70% эксплуатационных ресурсов за счет автоматизации процессов тарификации и выписки билетов с TicketExpress.

WORLDSPAN. Компьютерная система бронирования «WORLDSPAN» образовалась в 1991 году в результате слияния компьютерной системы бронирования «DATA» II (владелец – авиакомпания «Delta Airlines») и «PARS» (владельцы – авиакомпания «Trans World Airlines», «Northwest Airlines» и азиатский консорциум авиакомпаний «Abacus»). Контрольный пакет акций принадлежит компании «Delta Airlines». Центр управления «WORLDSPAN» расположен в г. Атланта, США.

«WORLDSPAN» является лидирующей системой резервирования в Америке, в течение последних лет занимает 3-е место по популярности в Европе, уступая «AMADEUS» и «GALILEO». Терминалы «WORLDSPAN» установлены в 14700 турфирмах в 40 странах. Для бронирования доступны 365 авиакомпаний, 26000 гостиниц, принадлежащих 168 гостиничным цепям, и 40 компаний по прокату автомобилей.

В 1990 году была создана единая АСБ под названием «WORLDSPAN», которая была введена в действие в 1993 году.

«WORLDSPAN» считается самой динамично развивающейся компьютерной системой бронирования в мире. Условия пользования стационарной версией «WORLDSPAN» очень схожи с принципами работы Amadeus. Необходимый месячный объем бронирования – 570 сегментов. Максимальная месячная абонентная плата (при полном отсутствии бронирования) составляет 850 долларов.

Региональное распространение глобальных компьютерных систем бронирования представлено в таблице 27.

Таблица 27

Региональное распределение глобальных компьютерных систем бронирования, терминалы

Глобальные компьютерные Системы бронирования	США	Канада	Карибы/ Латинская Америка	Европа	Азия	Ближний Восток/ Азия	Всего
«AMADEUS»	29100	92	8368	59804	2034	768	100166
«GALILEO»	49766	9673	2459	39487	12871	5144	119400
«SABRE»	77994	7181	8590	13428	14246	1452	122891

N»	«WORLDSPA	34934	172	1268	10208		1368	47950
----	-----------	-------	-----	------	-------	--	------	-------

В целом по количеству бронирований, осуществляемых через глобальные компьютерные системы, с 34-процентным показателем лидирует «SABRE», доля «GALILEO» – 28%.

По количеству терминалов, через которые субъекты туристского рынка могут подключаться к глобальным компьютерным системам бронирования, лидирует тоже «SABRE» – 36,7%, доля «AMADEUS» – 29,2%, третье место у «GALILEO» – 28,6 %.
Чудновский А.Д. Информационные технологии управления в туризме: учебное пособие/ А.Д. Чудновский, М.А. Жукова. – 2-е изд., стер. – М.: КНОРУС, 2007. – С.27-28

Abacus International находится в Сингапуре и является ведущей компанией в области туризма с более чем 20000 туристских агентств на 25 рынках. Abacus с 26-летним опытом, пропитанный духом лучшей мировой практики и местных знаний в единении с глобальным и местным партнерством, обеспечивает доступ к туристской информации и бронированию во всем мире.

Abacus International принадлежит Sabre и консорциумам ведущих авиалиний Азии, включая All Nippon Airways, Cathay Pacific, China Airlines, EVA Airways, Garuda Indonesia, Dragonair, Philippine Airlines, Malaysia Airlines, Poyal Brunei Airlines, Silk Air и Singapore Airlines. Sabre – глобальный лидер в системах электронного бронирования и представления решений для организации путешествий и услуг, связанных с ним.

Возможности для индустрии туризма и отдыха

Сущность бизнеса Abacus в предоставлении полностью интегрированного решения для всех нужд туристских агентств, включая бронирование билетов, отелей, аренду автомобилей. Мощные решения покрывают весь спектр ежедневных операций потребителей.

В Казахстане хорошо зарекомендовала себя Abacus WorkSpace – единственная в мире система бронирования, созданная на основе передовых технологий NASA. Abacus WorkSpace – это уникальный инструмент для решения всех ежедневных задач турагентства, возможность внести в трудоемкую работу агента комфорт, а самому агентству получить признание клиентов. Время не стоит на месте, оно непрерывно движется вперед, и современные технологии каждый день приносят в нашу жизнь все больше возможностей. Сейчас на помощь агентствам, которые хотят не только быть самыми популярными среди клиентов, но и иметь высокий статус передовой компании, приходят более развитые технологии.

С чем же сталкивается современное агентство? Клиенты становятся все более подкованными, опытными. Им необходимо знать как можно больше информации, а не только стоимость перелета в нужные дни. Сколько агенты тратят времени, чтобы найти самый дешевый вариант перелета, но обязательно отвечающий всем запросам клиента: минимальный штраф, постанова на бронь и т.д. А если Ваш клиент интересуется, сколько будет стоить перелет по тому же маршруту, но на следующий день или через неделю? Удовлетворение таких потребностей клиента занимает огромное количество времени и не всегда дает ожидаемый результат – прибыль. Часто корпоративные и VIP-клиенты требуют разработать несколько вариантов поездки и отправить им на почту. А ведь на то, чтобы предоставить клиенту информацию в подходящем виде, Ваш агент тоже тратит много времени! А вы можете предложить и забронировать для своего клиента сразу авиаперелет, отель и арендовать автомобиль?

Abacus WorkSpace – это уникальный инструмент для решения всех ежедневных задач турагентства, возможность внести в трудоемкую работу агента комфорт, а самому агентству получить признание клиентов.

Abacus WorkSpace дает Вам:

- Увеличение скорости ответа системы на 25% - а это целый час дополнительного времени в день.
- Универсальное рабочее пространство с возможностью работы в любой точке экрана и в 6-и отдельных полях для одновременного обслуживания нескольких запросов.
- Ярлыки запуска важнейших в ежедневной работе приложений (почта, Word, Excel, 1С) для удобного и быстрого доступа к самому необходимому.
- Еще более удобный поиск кодов городов, авиакомпаний или запросов на специальные услуги – легкость в работе Ваших агентов.
- Графический режим – бронирование авиаперелетов, отелей и автомобилей с помощью легких масок даже без команд! Один агент может всё: о бронировании билетов до аренды автомобиля.
- Новый подход к поиску оптимальной стоимости клиентам с проверкой наличия мест и одновременным отображением правил всех полученных тарифов – возможность приобретения статуса профессионального агентства.
- Уникальная система поиска и предоставления клиенту самых дешевых вариантов перелета любой доступной авиакомпанией в течение целой недели – ускоренные ответы даже на самые сложные запросы ваших клиентов!
- Отправка выбранных предложений стоимости и вариантов перелета, отеля или автомобиля на электронный адрес клиента с помощью всего нескольких кликов без утомительного копирования – путь к восхищению своих клиентов!
- Возможность написания уникальных для Вашего агентства скриптов с целью уменьшения ручной работы и экономии времени.
- И, наконец, система профайлов нового поколения Abacus Profiles, благодаря которой Вы будете помнить и знать о своих клиентах всё! Технологии NASA на службе каждого агента! Мир путешествий, №6 (29), ноябрь-декабрь 2013, с.34-35

Российские системы бронирования мест на авиационном транспорте

В конце 60-х годов XX века перед гражданской авиацией встала проблема создания АСУ процессами массового обслуживания на воздушном транспорте. Систему «Сирена-1» внедрили в 1972 году. Следующим этапом стало создание в 1982 году «Сирены-2».

В конце 80-х годов рост числа авиаперевозок и необходимость соединения международных и внутренних перевозок потребовали внедрения новой современной автоматизированной системы управления. Началась работа над системой, которая

получила название «Сирена-3». Однако в 1994 году в действие была введена разновидность этой системы под названием «Сирена-2М».

В настоящее время в России используется новая система «Сирена-2000», обеспечивающая авиакомпаниям и агентствам возможности бронирования и продажи билетов, аналогичные возможностям международной системы «GABRIEL». Она установлена в 24 центрах бронирования авиабилетов, охватывающих территорию России и часть стран СНГ и размещенных в Астрахани, Сочи, Тюмени, Москве, Новосибирске, Киеве и др. Эти центры бронирования обслуживают около 8 млн. отправок в год, что составляет 70% внутренних авиаперевозок на перечисленных территориях. В 2000 году компания «КОМТЕКХ-Н» разработала дистрибутивную систему «Сирена-Трэвел», по функциям и используемым протоколам аналогичную международной глобальной компьютерной системе бронирования «AMADEUS».

Система «Экспресс». Она работает на московском железнодорожном узле с 1972 года и предназначена для резервирования мест (выдачи посадочных талонов), для продажи билетов (выдачи проездных документов с указанием их стоимости). С 1991 года МПС ввело новую модернизированную систему «Экспресс-2».

Информационные технологии управления гостиницами

С помощью автоматизированных систем управления отелем проще принимать, хранить и при необходимости находить сведения о резервировании номеров, о постоянных клиентах, требованиях и счетах гостей.

Четыре программы из набора АСУ особенно важны, поскольку обеспечивают администраторов необходимой информацией по следующим направлениям:

- управление службой резервирования;
- управление обслуживанием гостей;
- управление расчетами с гостями;
- общие вопросы управления отелем.

Большинство гостиничных корпораций имеют свои номера в этой системе, по которым люди могут звонить (бесплатно) из любой точки США, а иногда и из-за границы, чтобы сделать предварительный заказ. Транспортные агентства тоже имеют прямой доступ в эту централизованную систему через компьютерную сеть.

АСУ компании Marriott Hotels основана на системе IBM 173 RISC System/ 600. Она охватывает 250 отелей, разбросанных по всему миру. При создании сети сделана попытка интегрировать в одной базе данных все актуальные вопросы: сбыт, снабжение, кадры, бухгалтерию, администрацию.

Заветная цель отелей – создать глобальную сеть резервирования. На сегодня потрачено уже более 3 млрд. долларов США различными компаниями на финансирование проектов создания глобальной сети резервирования, чтобы еще больше повысить свои доходы на глобальном гостиничном рынке.

В отелях России, входящих в крупные западные цепи, успешно внедряется система бронирования «Fidelio Hotel Bank». В то же время внедряются и отечественные системы бронирования и резервирования мест размещения. Среди них – системы «Невский портъе», «Синимекс», «Отель», «Эдельвейс», «Русский отель», «Ключ», «Туринтел», «Тур Резерв», национальная система бронирования.

Контрольные вопросы

1. Раскройте понятие "информационная инфраструктура туризма".
2. В чем состоит сущность информационной инфраструктуры туризма?
3. Назовите системы бронирования и резервирования мест?
4. ГКС - глобальные компьютерные сети (системы бронирования и резервирования) на туристском рынке.

Лекция 12 УЧЕБНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ТУРИЗМА

«Страна, не умеющая развивать знания, в XXI веке обречена на провал. Мы должны сформировать кадровый задел для высокотехнологичных и наукоемких производств будущего...».
Из Послания Президента РК Нурсултана Назарбаева народу Казахстана

Перечень вопросов

1. Назначение учебной инфраструктуры.
2. Функции учебной инфраструктуры.
3. Состав элементов учебной инфраструктуры.
4. Теоретическая характеристика элементов учебной инфраструктуры.
5. Подготовка кадров и научное обеспечение.
6. Дистанционное обучение.

Ключевые понятия:

- ® учебная инфраструктура;
- ® учебная инфраструктура туризма;
- ® образование;
- ® туристские кадры.

Характеристика учебной инфраструктуры

Учебная инфраструктура – это учебные заведения по подготовке бакалавров и магистров туризма и повышению квалификации специалистов туристской индустрии.

Учебная инфраструктура туризма – это материально-техническая база, предназначенная для обеспечения учебной деятельности туризма.

Образование – результат усвоения систематизированных знаний, умений и навыков; необходимое условие подготовки человека к жизни и труду.

Образование – важнейший фактор формирования человеческого капитала, играющего определяющую роль в обеспечении конкурентоспособности страны в современном мире. Обучение и образование в течение всей жизни – таково требование времени. Для эффективной реализации приоритетов Стратегии «Казахстан-2030» необходимо развивать в нашей стране «экономику знаний» в разрезе развития информационной культуры и общества. Этого невозможно достичь без уделения должного внимания развитию человеческих ресурсов, которое базируется на качественных системах образования. Качество образования сегодня – важнейший фактор устойчивого развития страны, ее технологической, экономической, информатизационной и нравственной безопасности. Бюджетные ассигнования сферы образования превышают 3.5% от ВВП, что например, соответствует уровню государственного финансирования Германии и Финляндии.

Как создавать условия для расширения доступа обучающихся к образованию с помощью современных технологий? Это возможно только в образовательных учреждениях, которые позволяют ответить на поставленные вопросы и распространить специальные знания и практический опыт, с тем чтобы обучающиеся могли применить современные подходы в образовательных процессах и консультативной деятельности. В этих целях в систему образования и науки начали вводиться международные стандарты

для подготовки квалифицированных и конкурентоспособных на мировом рынке труда специалистов.

Посредством образования молодому поколению еще со школьной скамьи будут прививать детям инновационное мышление. Потребность в ныне существующих профессиях в будущем пойдет на спад. Настолько быстро развивается наука в современном мире. Сейчас требуется образование другого характера. Необходимо предоставлять детям больше свободы и творчества, поощрять активную мыслительную деятельность. В основе обновления мировой экономики будут лежать научные достижения и инновации.

Система вузов Казахстана представлена многочисленными университетами, академиями, институтами. В Казахстане в 2007 году образовательную деятельность вели 204 вуза, в которых на очных и заочных отделениях обучались 777 тысяч человек, 166 тысяч – на государственных грантах, около 600 тысяч – на личные средства и 8 тысяч – на грантах предприятий. Будущих специалистов ждали 220 тысяч компаний.

Ужесточение требований к вузовскому образованию привело к тому, что уже в 2007 году в разгар абитуриентского сезона было закрыто 34 высших учебных заведения и 57 филиалов. Причина – студенты и преподаватели этих учебных заведений не смогли пройти аттестацию. Другими словами, ухудшение качества образования представляло реальную угрозу. В ходе прокурорской проверки был установлен ряд вузов, работающих вообще без лицензии, были и такие, которые существуют только на бумаге. Например, только в Южно-Казахстанской области таких 76 вузов, филиалов и представительств, из которых 41 бездействовало. В Костанайской области из 30 вузов 19 не осуществляли какой-либо деятельности. В ряде вузов не было ни методической, ни библиотечной базы. Нарушалось положение о профессорско-преподавательском составе. Базовое образование отдельных преподавателей не соответствовало преподаваемым дисциплинам. Потребовалось проведение оптимизации сети вузов и филиалов.

Как считает Министерство образования и науки Республики Казахстан, ужесточение требований к вузовскому образованию повышает конкурентоспособность оставшихся вузов. Поэтому на начало 2007–2008 учебного года в стране действовало 167 вузов с общей численностью учащихся 717 тысяч, из них в 53 государственных обучались 390,6 тысяч человек, в 114 негосударственных – 326,4 тысяч студентов. Кроме того, было принято на обучение и подготовку 182,4 тыс. человек. Выпуск квалифицированных специалистов составил 178,5 тыс. человек.

По сравнению с 2007 годом в 2010-2011 учебном году численность вузов сократилась на треть. На начало 2010-2011 учебного года в стране действовало 149 вузов с общей численностью 620422 человека. Из общего числа вузов 53 являются государственными, в них обучалось 310092 человека. В гендерном аспекте численность студентов вузов составила 58,25 девушек и 41,8% юношей. На государственном языке обучаются 319940 человек. Обучение также проводится на русском, английском, арабском и немецком языках. На начало учебного года в вузах обучались представители более 85 национальностей. Удельный вес учащихся казахов составлял 75,95, русских -16.5%, украинцев, узбеков, татар – в пределах 0.9-1.4%, прочие национальности – 4,2%.

За счет государственных образовательных грантов получают образование 130671 человек, что составляет 21.1% от общей численности студентов. За счет государственного образовательного заказа – 9862 человека, или 1.6%, на платной основе - 479909 человек, или 77,3%.

Из общей численности студентов 329408 человек, или 53,1%, обучаются по дневной форме обучения, 285311 человек, или 46%, - заочной, 5723, или 0,9%, - по вечерней.

В рассматриваемом учебном году принято на обучение и подготовку 201557 студентов, что на 19952 человека, или на 9,9%, больше, чем в 2009/2010 учебном году.

В штате высших учебных заведений состоят 39600 преподавателей, по совместительству работают 6176.

Из общего профессорско-преподавательского персонала 8% имеют ученую степень доктора наук, 35,8% - кандидата наук, 5,67% - звание профессора и 16,7% - доцента. Число преподавателей, имеющих академическую степень магистра, составило 14,1%, доктора философии (PhD) – 0,9%.

В июле 2007 года президент Казахстана подписал новый Закон «Об образовании». Он разработан с целью формирования конкурентоспособной системы образования, а также интеграции образовательной системы Казахстана в международное пространство. В новый закон внесены концептуально новые подходы к образовательной системе государства, в частности, реструктуризация профессионального образования, создание трехступенчатой модели подготовки кадров высшего и послевузовского образования, повышение статуса педагогического работника и переход на 12-летнее среднее образование. Закон предусматривает существенное обновление целей, структуры, содержания, методов и средств обучения. Важным аспектом внедрения такого образования станет интеграция среднего и высшего школьного звена, чтобы выпускник по окончании школы мог на базе школьной программы, без репетиторской поддержки поступить в избранный им вуз.

При двенадцатилетнем образовании обучение в старших классах будет проводиться в тесной связи с вузовской программой. Таким образом, ребенок, окончив школу, сможет сразу перейти на второй–третий курс института.

Несколько лет тому назад в Казахстане начали эксперимент по внедрению подобного образования. Пилотный «проект» запущен в 104 школах и лицеях страны. Планировалось, что в 2008 году все остальные школы также перейдут на новый формат 12-летнего обучения. Однако эту процедуру отложили из-за нехватки школ в стране. К 2010 году для качественного внедрения двенадцатилетней системы образования государство построило 230 новых школ по всему Казахстану.

Подготовка специалистов для сферы туризма и сервиса

Одной из ключевых проблем развития туризма является подготовка туристских кадров. К ним относятся:

профессиональные – физические лица, имеющие профессиональное высшее и среднее специальное туристское образование, а также работники туристских организаций, имеющие опыт практической работы в сфере туризма не менее одного года;

общественные – физические лица, имеющие соответствующую профессиональную подготовку или опыт работы в сфере туризма не менее одного года, на общественных началах или на платной основе предоставляющие услуги населению в сфере туристской индустрии.

По данным Комитета по статистике Министерства национальной экономики РК на начало 2015-2016 учебного года в стране зарегистрировано 127 высших учебных заведений, в том числе 50 государственных. В них обучается 47,2% от общей численности студентов. За счет государственных образовательных грантов и заказов образование получают 137778 человек (порядка 30% всех студентов), на платной основе – 316338 человек (около 68,9%). Доля студентов, обучающихся на государственном языке, составляет 62,7%, на русском - 34,3%, на английском - 3%. Обучение получают представители 85 национальностей, среди них удельный вес казахов - 85,1%, русских - 7,7%, узбеков - 2,2%, татар и украинцев - 0,6%, прочих национальностей – 3,8%.

Однако в 2015 году на учебу принято на 10167 человек меньше, чем в предыдущем. Выпуск квалифицированных специалистов по сравнению с 2014-2015 учебным годом сократился на 17,2%.

Что касается средне-технического образования, то на начало 2015-2016 учебного года работало 780 учебных учреждений и 18 филиалов, в которых обучаются 498965 человек. По сравнению с предыдущим учебным годом количество учащихся сократилось

на 6,4%. 453 учебных заведения, или 58,1% государственные. В них обучается 285142 человека (57,15). По дневной форме – 84,7%, заочной -14,7%, вечерней - 0,6%. 57,9% учащихся получают образование на государственном языке.

В 2015 году дипломы получили 165946 человек, из них 95397 (57,5%) трудоустроены. 14103 человека или 8,5% продолжили обучение в вузах и колледжах. Подготовку кадров в сфере туризма осуществляют ведущие вузы и колледжи. Динамику подготовки кадров в сфере туризма можно проследить на рисунке 3.

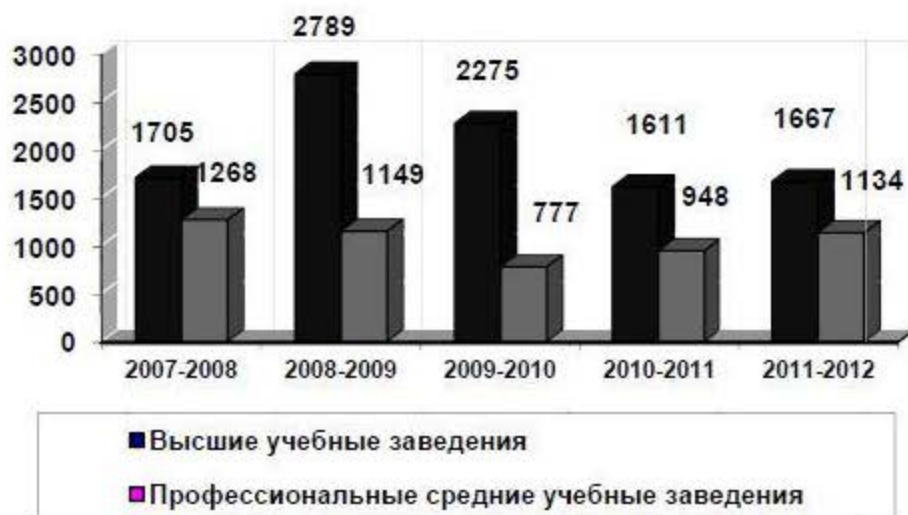


Рисунок 3. Подготовка специалистов для сферы туризма учебными заведениями

Из указанной статистической информации можно сделать следующие предварительные выводы: За последние пять лет в Казахстане выпуск максимального количества специалистов с высшим образованием (2789 человек) для сферы туризма наблюдался в 2008/09 учебном году, минимального (1611) — в 2010/11 гг. За период с 2007 по 2012 учебные годы всеми ссузами страны выпущено специалистов со средним специальным образованием для сферы туризма: в 2008 г. — 1268 человек, в 2009 г. — 1149, в 2010 г. — 777, в 2011 г. — 948, в 2012 — 1134 человека [6].

Кадровый потенциал. Предлагаемые в работе проекты и мероприятия по подготовке кадров для сферы туризма предполагают рассмотрение возможности дальнейшего развития высшего, технического и профессионального образования, а также тренингов в сфере туризма, поддержки систем профессионального обучения и школ индустрии туризма и гостеприимства. Численность работников, занятых в сфере туризма, с каждым годом растет (рис. 2).

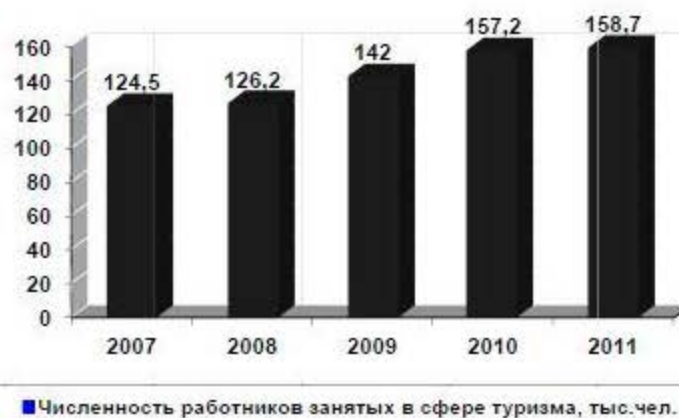


Рисунок 2. Численность работников, занятых в сфере туризма, тыс.чел.

При условии реализации туристских проектов дополнительную потребность в кадрах желательно восполнять за счет переподготовки и повышения квалификации кадров в учебных центрах краткосрочной подготовки, в том числе в рамках подготовки к проведению в г. Астане международной специализированной выставки ЭКСПО-2017.

В настоящее время в Казахстане с учетом государственных, частных и российских филиалов насчитывается 38 вузов, ведущих подготовку менеджеров туризма (таблица 13).

Таблица 13

**Количество высших учебных заведений и средних профессиональных учебных заведений, занимающихся подготовкой специалистов для сферы туризма
(на начало учебного года)**

	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008	2009	2010
Всего									
Высшие учебные заведения	44	51	40	38	28	38	47	47	47
Средние профессиональные учебные заведения	9	10	13	23	30	31	31	34	34
Государственная форма собственности									
Высшие учебные заведения	19	18	14	11	13	15	17	18	18
Средние профессиональные учебные заведения	4	3	3	7	7	7	6	7	7
Негосударственная форма собственности									
Высшие учебные заведения	25	33	36	27	15	23	30	29	29
Средние профессиональные учебные заведения	5	7	10	16	23	24	25	27	27

Как видно из данных табл.13, количество высших учебных заведений, занимающихся подготовкой специалистов для сферы туризма по сравнению с 2002 годом ежегодно снижалось. Однако, начиная с 2008 года их число несколько выросло, составив 47 вузов. С одной стороны, это противоречит установленному приоритету туризма, с другой стороны, это результат низкого качества подготовки кадров для туризма и соответственно неаттестация вуза.

Данные о подготовке специалистов с высшим образованием для сферы туризма за 2002-2008 учебные годы приведены в табл.14.

Таблица 14

**Подготовка специалистов с высшим образованием
для сферы туризма**

(на начало учебного года, человек)

	2002/03	2003/04	2004/05	2005/06	2006/07	2007/08
Принято студентов, всего	798	1051	1102	1371	1887	1705
из них: женщин	533	779	729	952	1266	1095
Численность обучающихся, всего	3105	3381	3712	3676	4864	5484
из них: женщин	1943	2328	2555	2541	3399	3757
Выпущено специалистов, всего	454	445	579	843	472	607
из них: женщин	267	308	379	549	302	444
Государственная форма собственности						
Принято студентов, всего	366	388	461	597	852	903
из них: женщин	240	286	307	402	576	598
Численность обучающихся, всего	1213	1307	1507	1597	2138	2648
из них: женщин	672	861	1000	1074	1479	1793
Выпущено специалистов, всего	149	151	267	425	249	277
из них: женщин	67	67	159	271	151	204
Частная форма собственности						
Принято студентов, всего	432	663	641	774	1035	802
из них: женщин	293	493	422	550	690	497
Численность обучающихся, всего	1892	2074	2205	2079	2726	2836
из них: женщин	1271	1467	1555	1467	1920	1964
Выпущено специалистов, всего	305	294	312	418	223	330
из них: женщин	200	241	220	278	151	240

Данные о подготовке специалистов со средним профессиональным образованием для сферы туризма приведены в табл.15

Таблица 15

**Подготовка специалистов со средним профессиональным образованием для
сферы туризма**

(на начало учебного года, человек)

	2002/03	2003/04	2004/05	2005/06	2006/07	2007/08
Принято студентов, всего	234	399	534	531	1089	1268
из них: женщин	190	309	377	413	789	864
Численность обучающихся, всего	604	775	1033	1344	2066	2867
из них: женщин	508	634	785	1047	1554	2074
Выпущено специалистов, всего	113	166	142	105	226	266
из них: женщин	89	139	113	92	180	216
Государственная форма собственности						
Принято студентов, всего	127	151	204	232	310	380
из них: женщин	99	116	155	194	227	272
Численность обучающихся, всего	315	330	413	576	735	880
из них: женщин	256	258	315	469	570	670
Выпущено специалистов, всего	96	100	88	32	118	125
из них: женщин	77	86	62	25	96	98
Частная форма собственности						
Принято студентов, всего	107	248	330	299	779	888
из них: женщин	91	193	222	219	562	592
Численность обучающихся, всего	289	445	620	768	1331	1987
из них: женщин	252	376	470	578	984	1404
Выпущено специалистов, всего	17	66	54	73	108	141
из них: женщин	12	53	51	67	84	118

Источник: Туризм Казахстана в 2007 году. Статистический сборник. /Под редакцией Ж.И.Омарова/ Астана. 2008, с.115-118

Хотя начало такой подготовки в Казахстане было заложено в 1992 году, кадровое обеспечение туристской отрасли до сих пор остается неудовлетворительным. На кафедрах туризма вузов не хватает преподавателей, имеющих туристское образование. К тому же, прекращение присуждения кандидатских степеней в 2010 году также не способствовало росту кандидатов наук, которые могли бы работать на кафедрах туризма. Усугубляет положение и то, что в большинстве вузов отмечается недостаточный уровень знаний преподавательского состава о туристском потенциале Казахстана и отсутствие опыта работы в туристской отрасли. Как следствие, подготовка специалистов ведется без достаточного учета содержания отечественных туристско-рекреационных ресурсов, технологий их использования для приема туристов и методики адресного рекламирования туристских услуг среди потенциальных клиентов. Поэтому значительная часть выпускников вузов не в состоянии в полной мере выполнять туроператорские функции. К тому же у большинства выпускников низкий уровень знаний английского языка.

Данные о подготовке специалистов со средним профессиональным образованием для сферы туризма приведены в табл. 16

Подготовка специалистов со средним профессиональным образованием для сферы туризма

(на начало учебного года, человек)

	2002/03	2003/04	2004/05	2005/06	2006/07	2007/08
Принято студентов, всего	234	399	534	531	1089	1268
из них: женщин	190	309	377	413	789	864
Численность обучающихся, всего	604	775	1033	1344	2066	2867
из них: женщин	508	634	785	1047	1554	2074
Выпущено специалистов, всего	113	166	142	105	226	266
из них: женщин	89	139	113	92	180	216
Государственная форма собственности						
Принято студентов, всего	127	151	204	232	310	380
из них: женщин	99	116	155	194	227	272
Численность обучающихся, всего	315	330	413	576	735	880
из них: женщин	256	258	315	469	570	670
Выпущено специалистов, всего	96	100	88	32	118	125
из них: женщин	77	86	62	25	96	98
Частная форма собственности						
Принято студентов, всего	107	248	330	299	779	888
из них: женщин	91	193	222	219	562	592
Численность обучающихся, всего	289	445	620	768	1331	1987
из них: женщин	252	376	470	578	984	1404
Выпущено специалистов, всего	17	66	54	73	108	141
из них: женщин	12	53	51	67	84	118

Источник: Туризм Казахстана в 2007 году. Статистический сборник. /Под редакцией Ж.И.Омарова/ Астана, 2008, с.115-118

Источник: Туризм Казахстана в 2007 году: статистический сборник / Под редакцией Ж.И. Омарова. – Астана, 2008. – С. 115–118.

Назначение, функции и состав учебной инфраструктуры туризма и сервиса

Учебная деятельность по сравнению с другими видами деятельности обладает рядом существенных особенностей: она связана с подготовкой кадров, в том числе и для сферы туризма, в процессе учебы используются специальные методологии, методы, приемы.

Функциями учебной инфраструктуры туризма являются *обеспечение материальных условий для создания учебных заведений по подготовке кадров туризма; предоставление необходимого технического оборудования для выполнения учебных задач; информационное обеспечение учебного процесса; обеспечение подготовки высококвалифицированных кадров для сферы туризма; создание благоприятных социально-бытовых условий.*

Подготовка кадров и научное обеспечение

Планирование людских ресурсов имеет особое значение в туризме – деятельности, связанной с обслуживанием, успех которой в значительной степени зависит от качества подготовки кадров, работающих в этой отрасли.

Для подготовки высококвалифицированных кадров туристской отрасли Казахстана необходимо:

пересмотреть количество вузов, осуществляющих подготовку туристских кадров, строго определив их специализацию;

основной упор в обучении специалистов сделать на освоение ими отечественных туристских ресурсов, методов их использования, знание новейших информационных технологий, языковую подготовку;

организовать подготовку туристского персонала первого уровня в средних специальных учебных заведениях;

создать в каждом из ведущих региональных вузов центры переподготовки и повышения квалификации туристских кадров всех уровней;

повышение квалификации туристских кадров осуществлять в рамках учебных мероприятий (школ, курсов, семинаров, сборов), проводимых с отрывом и без отрыва от работы, а также на соревнованиях, в походах, экспедициях, проводимых с учебными целями с привлечением представителей организаций, развивающих активные виды внутреннего туризма;

повышение квалификации туристских кадров организовывать на договорной основе, на базе организаций образования (научных, высших и средних профессиональных учебных заведений, готовящих кадры для туристской отрасли);

содействовать созданию в общеобразовательных учебных заведениях туристских классов, секций и кружков;

восстановить ранее упраздненные республиканские и региональные станции детско-юношеского туризма;

особое внимание уделить исследовательской работе в туризме.

Контрольные вопросы

1. Раскройте сущность понятия "учебная инфраструктура туризма"?
2. Что входит в состав элементов учебной инфраструктуры?
3. Назовите функции учебной инфраструктуры?
4. Сколько вузов в Казахстане занимается подготовкой туристских кадров?
5. Какие пути подготовки высококвалифицированных кадров туристской отрасли Казахстана вы знаете?
6. Почему кадровое обеспечение туристской отрасли в Казахстане до сих пор остается неудовлетворительным?

Лекция 13 НАУЧНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ТУРИЗМА

«Жизнь ставит цели науке; наука освещает путь жизни».

Н.К. Михайловский

«Наука – это кладбище гипотез».

Анри Пуанкаре

Перечень вопросов

1. Назначение научной инфраструктуры.
2. Функции научной инфраструктуры.
3. Состав элементов научной инфраструктуры.
4. Теоретическая характеристика элементов научной инфра-структуры.
5. Специальные научно-производственные зоны («технополисы», «научные парки», «технопарки»).

Ключевые понятия:

наука;
научная инфраструктура;
нанотехнологии;
специальные научно-производственные зоны;
технополисы;
научные парки;
технопарки.

Характеристика научной инфраструктуры

Наука – это специфическая творческая деятельность по изучению окружающего мира, а также результаты этой деятельности. Это особая, ни с чем не сравнимая сфера. Наука всегда была двигателем прогресса. Наука должна быть приоритетом в любом государстве – это аксиома. «Причем «наука требует поддержки на государственном уровне, требует внимания» - это слова из последнего интервью выдающегося российского ученого Сергея Капицы.

Сегодня наука и высшее образование Казахстана в масштабах СНГ вместе с Беларусью делит 3–4-е места после России и Украины. Казалось бы, лидирующее положение налицо. Однако эти сухие цифры не отражают реального положения дел в казахстанской науке. В стране сохраняется дисбаланс между фундаментальной и прикладной наукой. Остаются и другие проблемы, которые тормозят развитие отечественного интеллектуального капитала. Один из них – дисбаланс между фундаментальными и прикладными направлениями, изучающей и созидающей стратегиями. В структуре казахстанской науки 45% составляют НИИ, «материки» фундаментальных исследований, и только 6,4% приходится на проектные и конструкторские организации. Кроме того, большая часть финансирования – 71% идет на прикладные исследования, и лишь 8% – на опытно-конструкторские работы.

Другая проблема казахстанской науки – ее неудачная реорганизация. Реформа управления наукой, проведенная несколько лет назад, себя не оправдала. В настоящее время в руководстве наукой в Казахстане существует некоторая аномалия. Было время, когда все крупные НИИ входили в Академию наук, которая существовала как самоуправляемое государственное учреждение. Затем она была преобразована в общественное объединение. Все институты были переданы в распоряжение Министерства образования и науки, где создали специальный департамент. Пять институтов: геологии (это гордость и основа казахстанской науки), гидрогеологии, географии, физико-

технологический и металлургии были превращены в ТОО. Такая же участь ждала еще 45 некогда существовавших академических институтов.

Реформаторы разделили все научные институты по так называемым центрам. В результате научно-исследовательские институты стали дочерними предприятиями с правом хозяйственного ведения. Такое решение предопределило крах идеи. Почему? Центр постоянно пытается корректировать научные планы, вмешивается в кадровую политику, перераспределяет дорогостоящие современные научные приборы и оборудование, полученные по грантам международных фондов. Кроме того, Центр требует себе от 1,5 до 3% общей суммы государственного заказа на проведение фундаментальных исследований, что незаконно. Подобные центры – промежуточное (абсолютно не нужное) звено между министерством и институтами или административный барьер, через который выделяемые деньги на науку уходят в песок.

Проведенное недавно реформирование нанесло серьезный ущерб отечественной науке. Но разрушив основы науки, восстановить утраченное за короткий срок невозможно. Надо помнить, что на создание научного потенциала, которым располагал Казахстан к концу 80-х годов, потребовалось почти полвека. Формирование этого потенциала началось не на пустом месте: в Казахстан были делегированы либо приглашены многие видные ученые из ведущих научных центров и вузов Союза, именно вокруг них зарождались научные школы, достаточно весомо заявившие о себе в начале 70-х (т.е. через 25–30 лет с начала процесса).

Для того чтобы исправить эту ситуацию, потребуются годы. А на ближайшее время президент объявил о начале стратегической программы по привлечению лучших зарубежных и отечественных специалистов, созданию новой собственной модели науки. Однако полностью подменять зарубежными казахстанских ученых, по мнению академика И. Северского, не только неразумно, но и далеко не всегда эффективно.

Добиться поставленной цели – стать лидером Евразии по науке и инновациям – невозможно без развития современной науки, создания мощной базы научных исследований, без самых современных технологий и инноваций. В странах-лидерах до 80% прироста ВВП дают новые технологии. Поэтому развитие «экономики знаний» – единственный шаг для Казахстана не оказаться «на галерке», в последних рядах колонны развивающихся стран. Мировой опыт показывает, что страны без развитой и фундаментальной науки обречены на отставание. «Азбучная истина, доказанная веками: фундаментальная наука является одной из основ и необходимым условием прогресса в материальной, интеллектуальной и духовной жизни человечества. Однако она в нашей стране отходит на второй план. Поэтому такую науку нужно «реанимировать». В качестве примера можно привести физику высоких энергий – наиболее фундаментальный раздел современной физики. Научные изыскания в этой области в Казахстане начались в 1950 году.

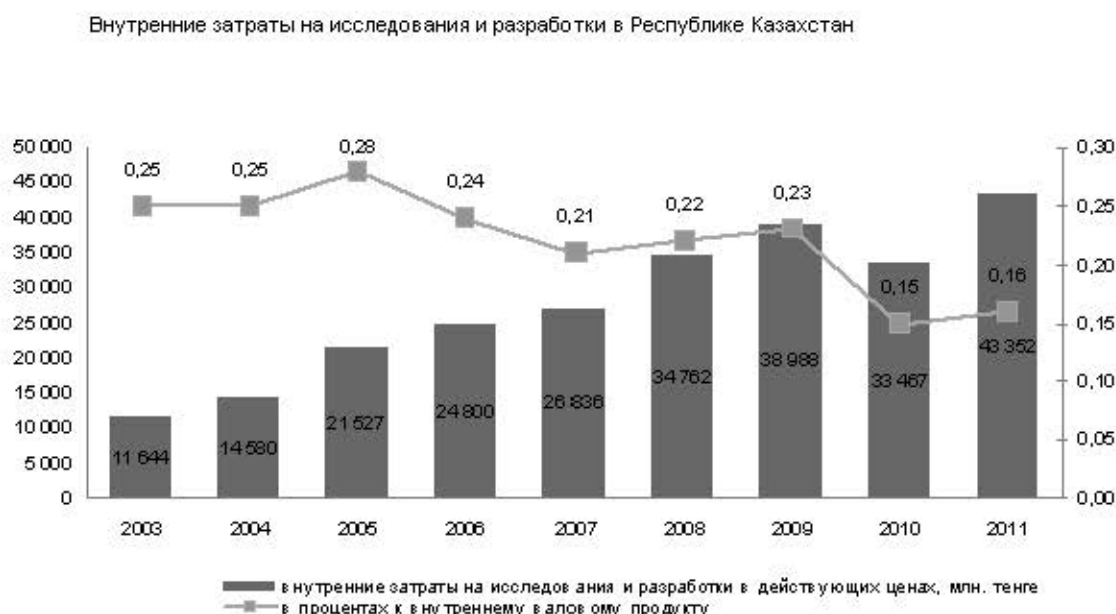
Начиная с 2000 года финансирование фундаментальной науки кардинально поменялось – оно стало идти на конкурсной основе (периодом на три года). На протяжении многих лет финансирование фундаментальной науки в Казахстане находится на гораздо более низком уровне, чем во многих других странах. В начале 2011 года был принят новый закон «О науке». Согласно ему, финансирование всей научной отрасли теперь ведется по трем направлениям: грантовое, программно-целевое и базовое. Государство выделяет базовое финансирование государственным и другим научным организациям, которое включает расходы на содержание инфраструктуры и административно-управленческого персонала (руководство), кроме оплаты труда научных работников.

За последние годы финансирование казахстанской науки возросло в 7 раз. Первоначально планировалось, что к 2010 году увеличить материальную поддержку научных исследований до 2% от ВВП. Однако достигнуть этого показателя не удалось. По данным президента Национальной академии наук РК Мурата Журинова в 2010 году на

науку в Казахстане выделялось 0,26 % ВВП, в то время как западные страны выделяют на нее от 3 до 4 процентов валового продукта. Тем не менее, уровень государственного финансирования науки РК, имея тенденцию к постепенному росту (рис.21), по-прежнему остается невысоким по сравнению с развитыми странами мира (США-2,9% от ВВП, Япония -3,0%, Германия -2,35%, Франция - 2,25%, Швеция -4,0%). Из стран СНГ Украина тратит на науку 1 процент от ВВП, Россия – 2.

Рисунок 21

Бюджетное финансирование науки в Казахстане
(в % к ВВП)



В связи с чем на помощь ученым должны прийти отраслевые программы правительства.

Существенное повышение финансирования науки было заложено в программу развития инноваций и содействия технологической модернизации на 2010-2014 годы, в которой предусмотрено повышение финансирования науки до 1 процента ВВП к 2014 году. Таким образом, расходы на научные исследования будут сопоставимы с затратами на оборону. К 2020 году финансирование науки будет доведено до 2 процентов ВВП.

Казахстанская наука должна стать локомотивом индустриально-инновационного развития страны. Но как этого добиться? Со стороны государства предпринимаются беспрецедентные меры для развития науки. В стратегическом плане Министерства образования и науки на 2014-2018 годы отмечается неуклонный рост финансирования науки в целом: в 2011 году выделено 26,9 млрд. тенге, в 2012-м - 46,6 млрд. тенге, в 2013 - м - 52,9 млрд. тенге. (факт. 49,8 млрд. тенге). «Несмотря на указанное, доля ассигнований на науку составляет в 2013 году 0,16 % от ВВП, в то время как в развитых странах варьируется от 2,2 (Германия) до 5 % (Израиль), в России 1,5 %. Мансуров с. 13.

Научные коллективы и отдельные ученые получают деньги под конкретные проекты. А вообще вкладывать в науку необходимо. Считается, что каждый потраченный на разработку тенге со временем даст 10-20 тенге. Конечно, отдача будет не сразу, но будет.

Закон РК «О науке» предусматривает принципиально новую модель системы управления наукой, направленную на повышение роли ученых во всей вертикали приема решений. Изменилась система финансирования – вместо единой программно-целевой формы она осуществляется в трех формах: грантового, базового и программно-целевого. Введение грантовой системы позволит существенно продвинуться к интеграции в мировое научное пространство, где такая система доминирует и обеспечивает высокий уровень мобильности ученых. Базовое финансирование позволит обеспечить для государственных и приравненных к ним научных организаций и вузов расходы на инфраструктуру, коммунальные платежи, административные расходы, оплату персонала, информационное обеспечение. А программно-целевой механизм остается только для решения стратегически важных государственных задач.

Еще одним принципиальным новшеством закона РК «О науке» является новый механизм поддержки науки и инновационной деятельности. Первый из них касается научной деятельности вузов, при этом вводится новое понятие исследовательских университетов. В развитых странах именно исследовательские университеты являются основными поставщиками высококвалифицированной элиты, сейчас на этот путь становятся также Китай и Россия.

На сегодняшний день существуют эффективные модели управления наукой, которые предполагают объединение крупных научных и образовательных коллективов. В Америке это Гарвард, Стэнфорд, Массачусетс, в Европе – Сорбонна и Шеффилд. Россия тоже с успехом внедряет зарубежный опыт, создав научно-образовательные конгломераты в Новосибирске и в Пушино на Оке. Знаменитые вузы – Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова и Физтех – тоже выбрали этот путь.

Сегодня много говорят о сверхъестественных возможностях науки, особенно в области нанотехнологий. К примеру, обыкновенная пленка, изготовленная с помощью нанотехнологий, позволяет хранить в ней огурцы три месяца.

Нано – это всего лишь одна из величин материи, одна миллиардная часть чего-либо, с которой человеку приходится сейчас иметь дело.

Нанотехнологии – это получение новых свойств вещества за счет манипуляций на атомарном уровне, когда начинают сказываться размерные эффекты.

На базе ФТИ (Физико-технического института) г. Алматы создается нанолaborатория, задачей которой будет выявление приоритетов и объединение усилий. Сегодня нас должны интересовать такие вещи, как приоритеты государства, т.е. мы обязаны находить такие направления, где мы лучше других можем что-то сделать прежде всего для себя, но исходя из возможностей страны. Оптимальный вариант – организация производства конечной продукции, нужной потребителю. Следуя такой логике, становится понятным, почему, допустим, производство компьютеров – не наша ниша. Потому что она давно уже занята другими. Зато выпуск солнечных батарей наладить нам под силу. Хотя придется сконцентрировать и ресурсы, и средства, и силы.

Чем, к примеру, солнечные батареи для нас важны и выгодны? Во-первых, в мире наблюдается как удорожание энергоресурсов и их истощение (запасы нефти, газа и угля не вечны), так и нехватка электроэнергии. Поэтому развитие мобильных систем электроснабжения, основанных на энергии солнца, – это ближайшее будущее всей планеты, и наше в том числе. Во-вторых, в мире в дефиците полупроводниковый кристаллический кремний. А он пока является главным материалом микроэлектроники. Без него невозможно изготовить ни сотовый телефон, ни ту же солнечную батарею. В Казахстане огромные запасы кремниевого сырья. По подсчетам специалистов – 85 млн. тонн. Поэтому наше государство заинтересовано не только продавать сам кремний в

различных его видах, но и изготавливать из него продукцию. Организацию массового производства изделий микроэлектроники на нашей территории окрестили уже Силиконовой долиной.

Нобелевский лауреат Жорес Алферов (Россия) первым создал высокоэффективные солнечные элементы, теперь он решил наладить их выпуск в Казахстане. Завод стоимостью 50 млн. долларов в скором времени будет построен в поселке Алатау. В итоге мы получим более дешевый (в 2 раза), более качественный (батареи будут выдавать в несколько раз больше электроэнергии), более надежный (с увеличенным сроком службы) товар, чем тот, который сегодня есть на рынке. Кроме того, у нас появится возможность решать проблемы энергетики в наших отдаленных и труднодоступных районах.

Еще одна выгода от кремния. В ФТИ в лабораторном варианте есть технология получения кремния из отходов фосфорной промышленности. По ней можно извлечь из «сырья» 3 продукта: полупроводниковый кремний (самый дорогой), металлургический кремний и высокоглинозёмистый цемент (марки 700, 800, 900), который позволяет строить высокопрочные сооружения, в том числе и мосты. Причем такой бетон в воде не разрушается, а наоборот, крепнет. Если на 1 тонну кремния будет приходиться 10–11 тонн глинозёмистого цемента, то это может обеспечить окупаемость всего процесса переработки. Плюс ко всему по этой технологии возможно получить газ силан, который, в свою очередь, является сырьем для выращивания очень чистых, совершенных, тонких пленок кремния, используемых в производстве солнечных батарей. Вот вам и нанотехнологии.

Если посмотреть на другие направления наноуки и технологий, то здесь казахстанские ученые работают над созданием особо прочных материалов и покрытий, без которых немисливо дальнейшее развитие авиационной и ракетной техники, химического машиностроения и металлургии. Например, сейчас ведутся разработки технологий и организации производства легированных порошковых сталей и сплавов с наноструктурой для высокопрочных и термостойких деталей машин и механизмов, антикоррозийных материалов на основе соединения титана и алюминия.

Уже изготовлены высокочувствительные сенсоры токсических и взрывоопасных газов и ведется их испытание.

В нефтехимии создаются нанокатализаторы для переработки вязких казахстанских углеводородов.

Разработаны методы экологического мониторинга нефтяных загрязнений ареала Каспийского бассейна.

Ведущие научные центры

Технополис – это научно-промышленный комплекс, созданный для производства новой прогрессивной продукции или для разработки новых наукоемких технологий на базе тесных отношений и взаимодействия с университетами и научно-техническими центрами; особо компактно расположенные современные научно-производственные образования с развитой инфраструктурой, обеспечивающей необходимые условия для труда и отдыха, для функционирования научно-исследовательских и учебных институтов (организаций), входящих в состав этих образований, а также их предприятий, компаний и фирм, производящих новые виды продукции на базе передовых наукоемких технологий. В зависимости от характера и объема выполняемых функций выделяют пять видов технополисов:

- **инновационные центры**, предназначение которых – оказание содействия преимущественно новым фирмам, связанным с наукоемкими технологиями. В качестве примера инновационных центров можно привести западногерманские центры, в первую очередь получивший широкую международную известность Берлинский инновационный центр. Он был задуман как инкубатор фирм и с самого начала своей деятельности

полностью соответствовал этому предназначению. Центр предоставляет малым инновационным фирмам помещения для размещения небольшого производства, сборочных и опытно-конструкторских работ; осуществляет финансовую поддержку, оказывает этим фирмам необходимую консультационную помощь в решении технологических и организационных проблем и др.;

- **научные и исследовательские парки**, которые обслуживают как новые, так и вполне зрелые фирмы, поддерживают тесные связи с университетами или научно-исследовательскими институтами. Пример – Кембриджский научный парк, основу которого составляет всемирно известный университет. В Кембриджском научном парке в середине 1990-х годов функционировало свыше 400 высокотехнологичных малых фирм, специализирующихся в области электроники, приборостроения,

Компьютерных средств и программного обеспечения и др. Кроме того, Кембридж – инкубатор новых венчурных компаний, разнообразных по видам своей деятельности (исследования, производство, консалтинг);

- **технологические парки**, у которых имеется в распоряжении целая сеть наукоемких фирм и производств, но вместе с тем не налажены прочные связи с университетами или научно-исследовательскими институтами;

- **технологические центры** – обслуживающие предприятия, создаваемые для развития новых высокотехнологичных фирм. Их главная задача – содействие малому наукоемкому бизнесу. Особенно много их в США (более 400). В качестве примера можно назвать Центр передовой технологии в штате Джорджия, созданный на базе местного технологического института. Центр консультирует новые фирмы и оказывает им в течение первых трех лет со дня создания финансовую помощь;

- **конгломераты (пояса) технокомплексов и научных парков**, цель которых – превращение целых регионов в высокотехнологические зоны. Наиболее известный конгломерат – знаменитая во всем мире Силиконовая долина, состоящая из множества разнообразных по профилю научно-исследовательских организаций, институтов, наукоемких и обслуживающих фирм. Сейчас Силиконовая долина в основном исчерпала свои пространственные возможности, и ее новые исследовательские и промышленные компании перемещаются в города к северу от нее. Аналогичным конгломератом в настоящее время является и Рут-128.

- **технополисы** – это специальные научно-производственные зоны, в которых осуществлено максимальное объединение всех элементов инфраструктуры всех отраслей производства и науки. Такая структура позволяет осуществлять их комплексное развитие.

Специальные научно-производственные зоны чаще всего называют технополисами, научными парками, технопарками. Это территории с концентрацией исследовательских, проектных научно-производственных фирм, пользующихся особой государственной поддержкой. Они создаются на базе университетов, научных учреждений или путем конверсии обычных промышленно-производственных зон.

Очень важно использование в туристских целях открытого по инициативе президента Казахстана Н.А. Назарбаева в Алматы парка информационных технологий Alatau IT-city, единственного в Центральной Азии. По мнению специалистов, как зарубежных, так и казахстанских, открытие этого центра – важный этап на пути формирования и роста промышленности новых технологий, который позволит Казахстану превратиться из постиндустриальной страны в развитое информационное государство.

На финансирование первой очереди IT-центра потрачено 2,5 миллиарда тенге. Характерно, что технопарк построен на кредитные средства казахстанских банков. Строительство такой инфраструктуры обошлось недорого – смета составила около 25 миллионов долларов.

В эксплуатацию в 2006 году сдали только первую часть алматинского технопарка, занимающую площадь в 14 гектаров.

На 345 гектаров скоро вырастет город будущего – технопарк – свободная экономическая зона с льготным налоговым и таможенным режимами: отменены корпоративный налог и НДС, налог на землю и имущество, отсутствуют пошлины на импорт и экспорт IT-продукции.

Помимо того, что крупные передовые IT-компании мира будут размещать в парке свое производство и для нашей страны их продукция будет дешевле, чем сейчас, все они намерены обучать наших специалистов премудростям высоких технологий. Уже сейчас развивать свое производство в южной столице начали 11 компаний из 25 подавших заявки на участие. Объединение технологий и людей, создание такого сочетания позволит стране развиваться быстрыми темпами.

Компания Microsoft организует центр компетенции, для того чтобы организовать передачу знаний, технологий независимым разработчикам программного обеспечения. На первом этапе планируется обучить примерно тысячу человек из персонала 100 казахстанских компаний.

Такие же шаги предпримут и другие информационные и телекоммуникационные компании. Так, компания Thales International приняла решение создать в Алматы центр по производству средств гражданской и оборонной радиосвязи. Производство запустят уже в ближайшее время, обеспечив отечественных специалистов 200–250 рабочими местами. Причем половина из них станут в дальнейшем инженерами и высоко-квалифицированными техническими работниками. Прежде всего зарубежные специалисты желают обеспечить жителей Казахстана компьютерами и другой современной техникой и недорогим доступом в интернет, а в дальнейшем предполагают перейти на глобальные научные разработки.

В парке информационных технологий Alatau IT-city созданы отличные стимулы, чтобы ведущие мировые информационные и телекоммуникационные компании вливали свои инвестиции в IT-отрасль и наладили трансферт технологий. Идея технограда исходила от главы государства, и уже сейчас можно наблюдать ее результаты. На здешних площадках получил прописку завод по производству жидкокристаллических панелей, собираются производить радиосистемы и аксессуары, а также программное обеспечение.

Специальная экономическая зона «Парк инновационных технологий» («СЭЗ ПИТ») сегодня фактически город в городе – со своей инфраструктурой, управлением, обеспечением. На 163 гектарах по плану должно работать до 170 компаний, пока освоено 20 га, работает 65 компаний. Но обустройство остальной территории идет полным ходом,

СЭЗы в Казахстане пришли на смену бизнес-инкубаторам и являются уже бизнес-яслями для предпринимателей. Государство представило столько льгот и преференций – только работайте. Сравним: если вне зоны ПИТ налог на имущество составляет 1,5%, в зоне - 0%, КПН вне зоны – 20%, в зоне -0%, социальный налог вне зоны – 11%, в зоне – 0 %, НДС вне зоны – 12%, в зоне - 0%, а также нулевой земельный налог и аренда земли на 10 лет.

Технопарки – это крупные скопления промышленных компаний с их научно-техническими подразделениями. Академическая наука здесь отсутствует, научно-исследовательский сектор представлен гораздо слабее, чем в технополисе.

Назначение, функции и состав элементов научной инфраструктуры

Научная инфраструктура – это материально-техническая база, предназначенная для обеспечения научной деятельности.

Научная деятельность по сравнению с другими видами деятельности обладает рядом существенных особенностей. Она имеет дело с информацией, изучает непознанное, неизвестное. Она применяет специальную методологию, методы, приемы. Для реализации ряда методов ей необходимы специальные, часто уникальные приборы, оборудование, средства. Результат научной деятельности – теоретические знания, которые для получения

эффекта нуждаются во внедрении. Данные особенности предопределяют функции инфраструктуры науки (научной инфраструктуры).

Функциями научной инфраструктуры являются обеспечение материальных условий создания научных центров в регионе (земля, здания, коммуникации); предоставление необходимого технического оборудования для выполнения исследований; информационное обеспечение научного творчества; обеспечение коммуникативного общения ученых; обеспечение планирования и координации развития науки в регионе; обеспечение подготовки высококвалифицированных ученых; создание благоприятных социально-бытовых условий.

Соответствующий состав элементов научной инфраструктуры приведен на рисунке 22.

Рисунок 22. Состав элементов научной инфраструктуры

Теоретическая характеристика элементов научной инфраструктуры

Сегодня во всем мире создаются научные центры. Чаще всего они возникают в крупных культурных и промышленных центрах. На Западе они существуют совместно с крупными университетами, такими, как Оксфорд, Кембридж и др. В России такие научные центры имеются в Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Новосибирске и на Дальнем Востоке.

Научные парки или ведущие технополисы мира, их еще называют мозговыми штурманами, расположены в различных частях света.

На строительство и инфраструктуру Новосибирского Академгородка в первый период было потрачено более 200 млн. долларов. Прежде всего, этот советский техноцентр знаменит своими учеными. В советское время тут располагалось около двух десятков научных институтов, занимавшихся самыми разными проблемами - от теплофизики и неорганической химии до цитологии и генетики. В постсоветскую эпоху Академгородок, однако, все больше становится известен благодаря многолетнему строительству технопарка и окружающим его финансовым скандалам.

Научный парк Лувен-ла-Нев был создан в 1971 году при университете Лувен. Он занимает 1230 гектаров и представляет собой настоящий научный город. Здесь есть все для жизни: жилые кварталы, магазины, культурные учреждения и, разумеется, отдельная территория, прописаться на которой имеют право только компании, занятые развитием высоких технологий. Лувен считается крупнейшим технопарком Европы, на его территории работают более 160 компаний, представляющие самые разные отрасли: от сельского хозяйства до фармацевтики.

В 1970 году севернее Антиба и южнее Ниццы был основан технополис София Антиполис. Здесь расположились десятки офисов высокотехнологичных компаний, среди которых есть такие гиганты, как IBM и Hitachi.

Цукуба, город-спутник Токио, стал одним из первых экспериментов по созданию технополиса на базе существующего города, расположенного в 40 км от японской столицы. В Цукубе функционирует японский Центр управления полетами (отсюда параллельно с сидящими в Хьюстоне американцами осуществлялось руководство полетом первого японского космического грузовика к Международной космической станции), институты промышленных технологий и сельского хозяйства, еще ряд государственных учреждений.

Образцовый корейский технопарк Тайдок Ингнаполис, расположенный в 160 км от Сеула неподалеку от города Тэджон стал образцовым примером технопарка, созданного по авторитарной модели. Тайдок, построенный исключительно по государственной инициативе и занимающий площадь около двух квадратных миль, должен был стать идеальным государственным технополисом. Решение о создании «инновационного кластера» принимал в 1973 году лично президент Пак Чон Хи. Общее число поселенцев составляло 50 тысяч человек, 7 тысяч из числа которых были выдающимися учеными, призванными двигать вперед южнокорейскую науку.

Американская Кремниевая долина – самый прославленный прообраз техгорода будущего. Многочисленные компании оккупировали ее территорию. Они производят из кремния компьютерные чипы и транзисторы. Причем, звездному скоплению университетов, высокотехнологичных компаний и инвестиционных институтов Кремневая долина обязана исключительно своему климату, напоминающему средиземноморский.

Слава американской Кремниевой долины долго не давала покоя главному союзнику Штатов на Ближнем Востоке – Израилю. Сегодня их инновационная зона, ко всему прочему, занимает чуть ли не всю страну. Вот уж кому не откажешь в грандиозности размаха: местная Кремневая долина, Селикон Вади, занимает площадь в 6000 квадратных километров, фактически покрывая всю территорию Израиля. Центры высоких технологий группируются в основном вокруг университетских городов – Тель-Авива, Хайфы и Иерусалима. В начале своего развития, в середине 1970-х, израильская Кремниевая долина занималась в основном разработкой продукции военного назначения и оборонными компьютерными технологиями. Сегодня в рамках израильского технопарка действуют компании практически любой специализации, а крупнейшими иностранными инвесторами выступают такие гиганты, как Intel, IBM, Google, Hewlett Packard, Cisco Systems, Microsoft и Motorola. По своей значимости израильский инновационный центр уступает сегодня лишь «старшей сестре» - Кремниевой долине США.

Техническое оборудование науки весьма разнообразно: мощные источники энергии, точные измерительные приборы, средства вычислительной техники, химические реактивы и т.п. Возможность изготовления промышленностью необходимого технического оборудования часто становится условием научных открытий (ускорители, электронные микроскопы и т.п.).

Поскольку ученые работают прежде всего с информацией, то для них неопределимо значение библиотек, информационных центров.

Для науки, для ученых очень важно общение, проведение конференций, семинаров, симпозиумов. Поэтому должны быть созданы все необходимые для этого условия: финансы, транспорт, обслуживание.

Научная деятельность осуществляется на различных уровнях: на предприятии (в фирме), в отрасли (отраслевая наука), в ТНК, в государственных научных учреждениях.

В науке, как ни в каком другом виде деятельности, многое зависит от ученого, от его таланта. Поэтому важно готовить профессионалов – ученых. Для этого необходима система подготовки кадров ученых.

Весь цивилизованный мир считает науку престижной, у ученых высокие оклады. Однако в Казахстане надбавка за ученую степень – 3 тыс. тенге у кандидатов, 6 тыс. тенге у докторов наук. Для сравнения в России академик только за звание получает 2 тыс. долларов, профессор – от 1 тыс. долларов. В Казахстане профессор имеет надбавку только в размере 50 тыс. тенге. Для сравнения в 5-6 раз больше платят ученому в Швейцарии. Так аспирант Политехнической школы Лозанны или Цюриха получает около 5 тыс. долларов в месяц, что существенно превышает среднюю зарплату казахстанского профессора. Швейцарский аспирант не теряет времени в автомобильных пробках. После работы он ездит кататься на лыжах в Альпы, на выходные отправляется в Париж или Рим.

В настоящее время в Казахстане научными исследованиями занимаются 23,7 тыс. человек. Численность докторов наук в научной сфере составляет 1688 человек (9,8%), кандидатов наук - 4915 (26,8%), докторов PhD - 218 (1,2%), докторов по профилю - 605 (3,5%), исследователей без ученой степени – 9774 (56,8%). При этом доля ученых в возрасте до 35 лет составляет 38%, ученых до 45 лет – 56%.

Необходимо отметить важность сохранения и приумножения кадрового потенциала казахстанской науки, стимулирования научных исследований и разработок в русле основных положений Послания главы государства «Нурлы жол – путь в будущее». Одним словом, следует создавать условия для ученых.

Сегодня за рубежом в известных научных центрах работают 53 успешных ученых-казахстанцев по таким перспективным направлениям, как нанотехнологии, робототехника, разработка нефтегазовых месторождений, гидродинамика, геновая инженерия, биология злокачественных клеток, репарация ЛНК и мутагенез.

Создание современной индустрии туризма невозможно без научного изучения проблем развития отрасли, структуры, механизма и закономерностей развития рынка туризма, а также создания систем научного обеспечения развития отрасли. Тем не менее в Казахстане эти вопросы практически остались нетронутой «целиной» для исследователей экономики туризма.

Туризм до сих пор не воспринимался в теории национальной экономики как полноправная отрасль и предмет научного анализа. Не случайно в республике выпускается крайне мало научной литературы по данной тематике. К тому же еще с советских времен понятие «туризм» чаще ассоциируется в Казахстане со спортом и укреплением здоровья, чем с межотраслевым сектором экономики, приносящим значительные доходы, в том числе и в валюте.

Научная инфраструктура туризма – это научно-исследовательские организации, занимающиеся сбором и обработкой статистических данных по туризму, составлением научных прогнозов и научными исследованиями в области экономики и социологии туризма.

Для научного обеспечения туризма как отрасли экономики, его прогнозирования и развития нужны соответствующие научные структуры. Сегодня как никогда назрела необходимость организации работы по инвентаризации и мониторингу рекреационных ресурсов Республики Казахстан. Важно включить в перечень научных специальностей Высшей аттестационной комиссии (ВАК) Республики Казахстан новые научные направления: «Экономика туризма», «География туризма», «Педагогика и психология туризма», «Правовые основы туризма» и др. Это позволит создать в республике контингент ученых и охватить научным изучением весь комплекс вопросов и проблем развития, организации туризма и управления им.

По мнению профессора С.Р. Ердаuletова, следует унифицировать название специальностей как в номенклатуре ВАКа, так и в классификаторе Министерства образования и науки Республики Казахстан, что будет способствовать усилению стройности в проведении научных исследований и подготовке кадров для таких исследований. Необходимо также привести в соответствие туристскую специальность и

специализации с тарификационными справочниками Министерства труда и социальной защиты Республики Казахстан. Уточнить их и у Вуколова?

Контрольные вопросы

1. Что такое наука?
2. . В чем состоят особенности научной деятельности?
3. Раскройте понятие «научная инфраструктура туризма»?
4. Кто занимается составлением научных прогнозов и научными исследованиями в области экономики и социологии туризма?
5. Что входит в состав элементов научной инфраструктуры туризма?
6. Дайте теоретическую характеристику элементов научной инфраструктуры?

Лекция 14 ИНФРАСТРУКТУРА КОСМИЧЕСКОГО ТУРИЗМА

«Человек перенесет любые тяготы космических путешествий, кроме, пожалуй, их стоимости».

К. Сейтимов (г. Кызылорда)

Перечень вопросов

1. Основные понятия космической инфраструктуры.
2. Назначение, функции и состав элементов космической инфраструктуры.
3. Характеристика космической (воздушной) инфраструктуры.
4. Туризм и космос.
5. Космическая инфраструктура в Казахстане.

Ключевые понятия:

- ® космическая инфраструктура.
- ® инфраструктура космического туризма
- ® космическая среда

Человечество уже не в состоянии представить свою жизнь без космоса.

Характеристика космической (воздушной) инфраструктуры

Назначение, функции и состав элементов

Космическая инфраструктура – это совокупность материально-технических систем, предназначенных для обеспечения деятельности человека в воздухе и в космосе. Деятельность человека в космосе (воздухе) включает в себя отдельные элементы хозяйственной деятельности, научно-исследовательскую и военную деятельность.

Все объекты, размещенные в воздухе и в космосе, могут рассматриваться в качестве объектов инфраструктуры.

Функции космической инфраструктуры: обеспечение хозяйственной деятельности в воздухе и в космосе; обеспечение научно-исследовательской деятельности в воздухе и в космосе и обеспечение военной деятельности в воздухе и в космосе. Очевидно, целесообразно рассматривать отдельно функции для воздушной и космической среды, а также специализированные объекты инфраструктуры, характерные для каждого вида деятельности, и объекты инфраструктуры общего назначения.

Состав элементов специализированной космической и воздушной инфраструктуры

Специализированная космическая (воздушная) инфраструктура

Воздушная инфраструктура		
Объекты хозяйственной деятельности	Объекты научно-исследовательской деятельности	Объекты военной деятельности
<ul style="list-style-type: none"> • Воздушный транспорт • Объекты мониторинга с воздуха 	<ul style="list-style-type: none"> • Изучения атмосферы • Изучения Земли • Изучения космоса 	<ul style="list-style-type: none"> • Системы нападения • Системы обороны • Системы оперативного обеспечения

Космическая инфраструктура		
Объекты хозяйственной деятельности	Объекты научно-исследовательской деятельности	Объекты военной деятельности
<ul style="list-style-type: none"> • Передача информации • Метеонаблюдения • Обслуживание средств транспорта • Исследование природных ресурсов из космоса • Производство материалов и энергии в космосе 	<ul style="list-style-type: none"> • Изучение космоса • Изучение Земли 	<ul style="list-style-type: none"> • Системы нападения • Системы обороны • Системы оперативного обеспечения

Рисунок 23. Элементы специализированной космической и воздушной инфраструктуры

Если рассматривать деятельность в космосе (воздухе) в качестве самостоятельного вида деятельности, то среди всех объектов, размещаемых в космосе (в воздухе), могут быть выделены те, которые являются обеспечивающими, и тогда можно говорить об инфраструктуре, обеспечивающей космическую (воздушную) деятельность.

Состав элементов космической и воздушной инфраструктуры общего назначения

Космическая и воздушная инфраструктура общего назначения	
Воздушная инфраструктура общего назначения	Космическая инфраструктура общего назначения
<ul style="list-style-type: none"> • Аэродромы 	<ul style="list-style-type: none"> • Космодромы и центры космических

<ul style="list-style-type: none"> • Системы управления воздушным движением • Системы эксплуатации, ремонта и снабжения • Аварийно-спасательные системы • Система подготовки кадров • Органы управления развитием и использованием 	<ul style="list-style-type: none"> полетов • Системы управления полетами • Системы эксплуатации, ремонта и снабжения • Аварийно-спасательные системы • Система подготовки кадров • Органы управления развитием и использованием
---	---

Рисунок 24. Состав элементов космической и воздушной инфраструктуры общего назначения

В 2011 году в России по указу президента страны создан новый род войск – Воздушно-космическая оборона (ВКО). В состав элементов ВКО входят: космическое командование (Главный центр предупреждения о ракетном нападении), Главный центр разведки космической обстановки, Главный испытательный космический центр, командование противоздушной и противоракетной обороны (с боевыми частями). Кроме того, в состав войск ВКО вошли Государственный испытательный космодром Плисецк с центрами испытаний и применения космических средств, а также отдельная научно-измерительная станция-полигон Кура (Камчатка).

ВКО решает широкий спектр задач, основными из которых являются:

- обеспечение высших звеньев управления страной и армией достоверной информацией об обнаружении стартов баллистических ракет и предупреждение о ракетном нападении;

- поражение головных частей баллистических ракет вероятного противника, атакующих важные государственные объекты;

- защита пунктов управления высших звеньев государственного и военного управления, группировок войск (сил), важнейших промышленных и экономических центров и других объектов от ударов средств воздушно-космического нападения противника в пределах зон поражения;

- наблюдение за космическими объектами и выявление угроз России в космосе и из космоса, а при необходимости – парирование таких угроз;

- запуск космических аппаратов на орбиты, управление спутниковыми системами военного и двойного назначения в полете и применение отдельных из них в интересах обеспечения войск необходимой информацией.

Военная инфраструктура – системы стационарных объектов и отдельных сооружений, являющихся основой для развертывания вооруженных сил, ведения боевых действий и обеспечения боевой и оперативной подготовки войск.

Отметим, что в последние годы и на море развертываются некоторые элементы космической инфраструктуры: космодром; суда контроля за космосом и т.п. Сейчас (август 2015 г.) в России созданы и встали на боевое дежурство военно-космические силы РФ.

В Казахстане имеется свой космический взгляд. Стране необходимо развивать свою космическую отрасль, чтобы встать в ряд сильнейших государств мира. Эту задачу перед Национальным космическим агентством поставил президент страны. Казкосмосу же за 7 лет своего существования удалось достичь реальных результатов. К примеру, наша страна уже обладает двумя полноценными космическими системами – космической связи (два спутника серии «Казсат» и два наземных комплекса управления под Астаной и Алматы) и дистанционного зондирования Земли (два спутника ДЗЗ и наземный комплекс управления в Астане). Образно говоря, всё это «глаза Казахстана в космосе».

В 2013 году в Казахстане завершен проект создания наземной инфраструктуры системы высокоточной спутниковой навигации (НИСВСН). В эксплуатацию была сдана морская локальная дифференциальная станция (МЛДС), во всех регионах Казахстана

установлена сеть дифференциальных станций (ДС) СВСН, введен Центр дифференциальной коррекции и мониторинга (ЦДКМ), подготовлен штат технических специалистов для эксплуатации наземной инфраструктуры СВСН.

Сегодня делается «ставка» на внедрение проектного управления. Одним из достижений является разработка и утверждение национальных стандартов в сфере космической деятельности. Эта работа ведется в Казахстане с 2009 года. С участием Казахстана, России, Украины и Беларуси был создан Межгосударственный технический комитет МТК 535 «Космические системы и деятельность».

В Казахстане успешно ведется работа над космической системой научно-технологического назначения. В ближайшее время в Казахстане появится первый научный спутник, который практически создается нашими специалистами и будет собран собственными руками и казахстанских инженеров. В этом большая заслуга принадлежит коллективу АО «НК «КГС», который определил для себя такие приоритетные задачи, как продвижение услуг дистанционного зондирования земли и системы высокоточной спутниковой навигации, внедрение элементов системы эффективности, улучшение процессов планирования и реализации коммерческих договоров, внедрение эффективной системы мотивации и элементов системы компетенции с повышением уровня корпоративной культуры. Нургужин М. Космический взгляд Казахстана. Комсомольская правда. Казахстан, 10-17 июля 2014, с.5.

Инфраструктура космического туризма **Туризм и космос**

Вообще туризм – побочная сфера космической деятельности. Один туристский полет теперь будет стоить до 25 млн. долларов. В России рубль, вложенный в космическую промышленность, дает 2,5 рубля прибыли в других отраслях, в некоторых – до 7 рублей. Вообще космонавтика – лучшая отрасль для приложения экономики знаний и высоких технологий. Деньги в космос вкладывать просто выгодно.

Министерство туризма и спорта РК в 2006 году взялось за организацию международного туризма на космодроме «Байконур». Оно предлагает построить в его окрестностях туристский комплекс. При работе над созданием этого комплекса предполагается использовать опыт аналогичного туристского центра, действующего в штате Невада на мысе Канаверал (США). В программу уже действующего туркомплекса Kennedy Space Center на мысе Канаверал входят экскурсии по центру и музею космонавтики (аэронавтики), а также туристы могут наблюдать за запуском космического корабля.

На космодроме «Байконур» в настоящее время? уже побывали 15 туристов из Японии, Германии, Франции и Израиля. Строительство туристского комплекса призвано в полной мере реализовать возможности имеющегося потенциала.

В соответствии с протокольным решением, принятым в ходе заседания Межправительственной комиссии по сотрудничеству между Российской Федерацией и Республикой Казахстан, состоявшегося 13 мая 2005 года в Астане, в период с 7 по 9 июля 2005 года были проведены консультации российских и казахстанских экспертов по вопросам взаимодействия уполномоченных органов, общественных организаций, частных туристских компаний и заинтересованных ведомств по организации туризма на космодроме «Байконур».

В ходе встреч были рассмотрены наиболее важные проблемные вопросы взаимодействия российских и казахстанских государственных органов и туристских фирм по организации международного и внутреннего туризма на космодроме «Байконур». Проведен осмотр объектов космодрома и города Байконур, обсуждены предложения по их включению в перечень объектов, доступных для посещения туристами, намечены перспективные направления взаимовыгодного сотрудничества и подписан протокол

российско-казахстанских экспертов по организации туризма на комплексе «Байконур». Согласно протоколу заседания Межправительственной комиссии по сотрудничеству между Российской Федерацией и Республикой Казахстан, заявки на допуск туристов, планирующих посещение комплекса «Байконур», будут направляться через Казахстанскую туристскую ассоциацию в Роскосмос на рассмотрение компетентных органов. Сроки рассмотрения заявок на допуск будут сокращены до 30 дней вместо ранее предусмотренных 45 дней. Оговорены вопросы, связанные с обязательным страхованием туристов и гражданско-правовой ответственностью туроператоров и турагентов. Достигнута договоренность, что функции координации деятельности по обслуживанию туристов казахстанскими туроператорами на комплексе «Байконур» возлагаются на Казахстанскую туристскую ассоциацию.

Сейчас есть новые договоренности – 2015.

Вместе с тем для развития массового туризма на космодроме «Байконур» необходимо рассмотреть вопрос по развитию инфраструктуры туризма в городе Байконур. В частности, необходимо проработать с российской стороной вопрос о совместном проекте строительства объектов туристской индустрии: мини-центра, имитирующего управление полетами в космос, планетария, музея по истории освоения космоса, сувенирных магазинов, «космических» кафе и столовых, где можно попробовать пищу космонавтов, и др.

Многие туристские центры развиваются благодаря созданию широкой сети индустрии развлечений, такой, как парки-аттракционы Диснейленд не только в США, но и в других странах Европы, комплекс на базе замка Дракулы в Румынии, деревни фараонов в Египте и другие. Наша страна как первая космическая гавань планеты имеет абсолютное преимущество в этом плане, именно отсюда совершают путешествия туристы-космонавты. Кроме того, необходимо принять меры по увеличению гостиничного фонда, расширению парка автотранспорта повышенной комфортности, улучшению сервиса и качества организации питания. Кроме того, необходимо рассмотреть вопрос возможности привлечения частных инвестиций в объекты туристской инфраструктуры.

Один из проектов международного значения, предполагающих решение комплекса задач, направленных на развитие космического туризма в городе Байконур, – проект «Казахстан – первая космическая гавань планеты». Необходимость его реализации отражена в государственной программе развития туристской отрасли на 2007–2011 годы, главная цель которой – создание конкурентоспособности туристской индустрии для обеспечения доходов государства, стабильного роста занятости населения за счет увеличения объемов въездного и внутреннего туризма и превращения Казахстана к концу 2010 года в центр туризма Центрально-азиатского региона. Данный проект предполагалось реализовать в несколько этапов, поскольку необходима разработка целого комплекса мероприятий, что и планируется осуществить до конца 2010 года. По завершении этого срока начнется строительство необходимой инфраструктуры как в городе Байконур, так и в его окрестностях. Реализация проекта «Казахстан – первая космическая гавань планеты» предполагает строительство туристского комплекса с индустрией развлечений близ города Байконур с использованием новейших технологий.

С казахстанского космодрома Байконур стартовали и первые космические туристы. Однако человечество по большому счету продолжает «топтаться» на околоземной орбите.

По мнению американского профессора аэронавтики «Сколково» Эдварда Кроули, через пять лет тур в космос будет стоить не дороже восхождения на Эверест, а следующей планетой, которую покорят космонавты, станет, по мнению Эдварда Кроули, Марс. Теперь многие вещи заметно подешевели, то же самое будет и со стоимостью тура в космос. Когда услуга станет массовой, цены на нее упадут.

Первый турист Деннис Тито в 2001 году заплатил за полет в космос туристом на орбиту 20 миллионов долларов, а теперь удовольствие стоит 35 миллионов. Когда космический туризм будет доступен человеку среднего достатка? Это гораздо ближе, чем

вы думаете. Думаю, лет через 5 или 10 возможность полететь в космос будет у многих из нас. Это необязательно будет полет на Луну или на орбиту. Но вы сможете ощутить на себе, что такое невесомость, и побывать в роли самого настоящего космонавта. Правда, недолго. Я говорю о суборбитальных полетах. Вы взлетаете, корабль поднимет вас на высоту, где вы 10-15 минут пребываете в невесомости, а затем возвращаетесь на Землю. Это приключение займет от 2 до 4 часов и вместе с этапом подготовки будет стоить заказчику около 50 тысяч долларов.

Но космические державы потихоньку готовятся к пилотируемому полету на Марс. Россия в том числе.

Использование авиационных носителей в качестве платформы для ракет космического назначения – это перспективный путь развития рынка пусковых услуг в ближайшие 20 лет. Работы в этой области активно проводятся в США и России.

Успешное развитие космической отрасли Казахстана потребует ежегодного выделения из государственного бюджета не менее 316 млн. долларов, сообщил глава Национального космического агентства Талгат Мусабаев. В общей сложности на средне-срочный этап – 2008–2010 годы потребовалось около 1 млрд. долларов.

Контрольные вопросы

- Что такое космическая инфраструктура?
- Что такое инфраструктура космического туризма?
- Какие элементы включает в себя деятельность человека в космосе?
- В чем заключаются функции космической инфраструктуры?
- В чем заключаются функции инфраструктуры космического туризма?
- Что входит в состав элементов специализированной космической и воздушной инфраструктуры?
- Что входит в состав элементов космической и воздушной инфраструктуры общего назначения?
- В каком году было положено начало организации международного туризма на космодроме «Байконур»?
- Какие меры предусматривались по развитию инфраструктуры космического туризма в городе Байконур после 2010 года?
- Что предполагает реализация проекта «Казахстан - первая космическая гавань планеты»?

Лекция 15 ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ТУРИЗМА

Перечень вопросов

1. Назначение институциональной инфраструктуры туризма.
2. Функции институциональной инфраструктуры туризма.
3. Назначение институциональной инфраструктуры туризма.
4. Состав элементов институциональной инфраструктуры туризма.
5. Теоретическая характеристика элементов институциональной инфраструктуры туризма.

Ключевые понятия:

институциональная инфраструктура;
институциональная инфраструктура туризма;
национальный туроператор.

Институциональная инфраструктура – это комплекс отраслей и служб, обеспечивающих макроэкономическое регулирование развития народного хозяйства (государственный аппарат управления, финансово-кредитная и банковская система, система научных учреждений и т.д.).

Институциональная инфраструктура туризма – это государственный аппарат управления туризмом.

Органы управления туризмом – государственные учреждения, в функции которых входит управление развитием туризма в стране и в регионах.

С 1991 по 2011 годы государственным аппаратом управления туризмом в Республике Казахстан были:

Министерство туризма, физкультуры и спорта (1991 г.);

Министерство по делам молодежи, туризма и спорта (1993-1997 гг.);

Комитет туризма и спорта Министерства образования, культуры и здравоохранения (1997 г.);

Министерство транспорта, коммуникаций и туризма (1999 г.);

Агентство по туризму и спорту Республики Казахстан – департаменты туризма в областных (городских) акиматах (с 2000 по 2003 гг.);

Комитет по спорту Министерства культуры, информации и спорта (с октября 2004 г.);

Министерство индустрии и торговли (2007 г.);

Комитет по регулированию торговой и туристской деятельности при Министерстве индустрии и торговли;

Министерство туризма и спорта РК (2007 г.);

Комитет индустрии туризма (2007 г.).

Министерство индустрии и новых технологий (2012 г.)

Комитет индустрии туризма (2012 г.).

Министерство по инвестициям и развитию Казахстана (2014 г.)

Департамент туризма Министерства по инвестициям и развитию Казахстана (2014 г.)

Роль государства в развитии индустрии туризма

Сегодня существует три типа моделей государственного участия в регулировании этой важной составляющей национальных экономик.

Первая модель предполагает отсутствие центральной государственной туристской администрации, все вопросы решаются на местах на основе принципов рыночной «самоорганизации». Правительственные органы принимают такую модель в тех случаях, когда национальной экономике туризм вообще не нужен либо когда субъекты туристского рынка сознательны и занимают сильные позиции, т.е. способны решать свои проблемы без государственного участия.

Подобная модель управления индустрией туризма принята в США после того, как в 1997 году была ликвидирована государственная структура, ведавшая туризмом. Руководство страны решилось на этот шаг по таким причинам, как:

необходимость сокращения затратных статей федерального бюджета;

наличие прочных позиций США на международном рынке туризма;

привлекательность страны для зарубежных туристов, не требующая дополнительной рекламы;

наличие в индустрии туризма сильных частных компаний, способных на мощные самостоятельные рекламные акции в интересах всего национального рынка.

Вторая модель предусматривает наличие сильного и авторитетного центрального органа – министерства, контролирующего деятельность предприятий отрасли в стране. Для ее реализации требуются определенные условия, а именно: значительные финансовые

вложения в индустрию туризма, в частности, в рекламную и маркетинговую деятельность, инвестирование в туристскую инфраструктуру и т.п. Можно в качестве иллюстрации привести пример Египетской государственной турадминистрации, которая в 1999 году затратила на рекламную кампанию своей страны в Италии около 3 млн. долл. США. Эффект от этой акции превзошел все ожидания.

Подобная модель организации управления туристской индустрией принята, кроме Египта, в Турции, Тунисе и ряде других стран, для которых туризм является одним из основных источников валютных поступлений в бюджет.

Третья модель преобладает в развитых европейских государствах. В странах, где принята такая модель, вопросы развития туристской деятельности решаются в каком-либо много-отраслевом министерстве на уровне соответствующего отраслевого подразделения. Чаще всего это министерство с экономическим уклоном. При этом подразделение, ведающее вопросами туризма, осуществляет свою деятельность в двух направлениях: решает или регламентирует общие вопросы государственного регулирования (разработка нормативно-правовой базы, координация деятельности региональной представительной и исполнительной власти, международное сотрудничество на межгосударственном уровне, сбор и обработка статистической информации и т.п.) и направляет и координирует маркетинговую деятельность (участие в выставках и международных объединениях в туристской сфере, управление туристскими представительствами своей страны за рубежом и т.п.).

Такая модель избирательного участия государства в развитии индустрии туризма получила условное название европейской.

Центральная государственная туристская администрация в развитых европейских странах работает в тесном взаимодействии с местными властями и частным бизнесом. Такая схема работы оказалась весьма продуктивной с точки зрения нахождения форм конструктивного сотрудничества и взаимодействия административных органов различных уровней государственного и регионального управления, а также привлечения финансовых средств частного сектора к решению актуальных задач развития национальной экономики. Следствием такой политики явилось появление смешанных по форме собственности (государственно-частных) институтов в области регулирования туристской деятельности.

Варианты реализации третьей модели управления туристским сектором нашли удачное воплощение четырех европейских стран: Франции, Испании, Великобритании и Италии, на долю которых приходится, по данным ВТО, около одной трети мировых туристских прибытий.

Контрольные вопросы

1. Назовите органы управления туризмом в Казахстане?
2. Нужно ли Казахстану Министерство туризма?
3. Сколько моделей управления туризмом существует в мире?
4. Дайте характеристику трем типам моделей государственного участия в регулировании индустрии туризма?
5. Что такое институциональная инфраструктура туризма?
6. Назовите причины систематической реорганизации уполномоченных органов управления туризмом в Республике Казахстан?
7. Какие последствия имела реорганизации уполномоченных органов управления туризмом в Республике Казахстан?

Лекция 16 Особенности развития инфраструктуры туризма в Казахстане

Перечень вопросов

1. Назначение институциональной инфраструктуры туризма.
2. Функции институциональной инфраструктуры туризма.
3. Назначение институциональной инфраструктуры туризма.
4. Состав элементов институциональной инфраструктуры туризма.
5. Теоретическая характеристика элементов институциональной инфраструктуры туризма.

Ключевые понятия:

институциональная инфраструктура;
институциональная инфраструктура туризма;
национальный туроператор.

В настоящее время у Казахстана имеется реальная возможность интеграции в мировое туристское пространство и укрепления позиций на мировом туристском рынке. Какие же факторы способствуют этому?

Во-первых, туристская отрасль определена одной из приоритетных отраслей несырьевого сектора.

Во-вторых, в Казахстане впервые была подписана государственная программа развития туризма на 2007–2011 годы, которая в корне отличается от предшествующих программ. Особенностью государственной программы развития туризма на 2007–2011 годы является то, что она основана на кластерном подходе развития туристской отрасли. При этом на эти цели должны направляться не только средства инвесторов, государство тоже должно вкладывать в этот доходный бизнес свои средства. Ведь туризм – это весьма окупаемая отрасль. На каждый вложенный доллар в минимальные сроки можно получить три. И здесь единственный ход – развитие туристской инфраструктуры.

Туризм – это 32 сектора экономики, куда входят и коммуникации, и транспортная инфраструктура. Дороги республиканского значения вошли в государственную программу, в рамках регионов их строительство должно быть отражено и в региональных программах. Точно так же и строительство инфраструктуры – это не задача одного министерства, это задача многих ведомств. Причем, Министерство туризма и спорта должно выступать в этих вопросах как координатор.

В 2010 году указом Президента страны была утверждена Государственная программа по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010-2014 годы, в которую введен раздел «Туристская отрасль». В соответствии с данным программным документом государство в партнерстве с бизнес-сообществом проводит активную работу по развитию инфраструктуры туризма во всех регионах республики. В частности, осуществляется реализация крупных проектов по созданию международных туристских центров и курортных зон отдыха: «Кендерли» - в Мангистауской и «Бурабай» в Акмолинской областях, которые рассчитаны на 5-10 лет. Строительство и эксплуатация вводимых объектов позволят создать новые рабочие места, повысить спрос на продукцию, произведенную в Казахстане, а также предоставлять более качественные услуги для отдыха. В числе перспективных региональных проектов, имеющих высокую туристскую привлекательность, можно назвать центр отдыха «Шаржум» в Акколе, оздоровительно-туристский комплекс «Катон-Карагай» в ВКО, этнографические комплексы «Шеберлер ауылы» и «Тальхиз» в Алматинской области.

В-третьих, в программе уделено серьезное внимание развитию прежде всего внутреннего туризма в стране в целом и в Алматинской, Восточно-Казахстанской и Южно-Казахстанской областей в частности. Развитие внутреннего туризма – это будущее Казахстана.

В-четвертых, в программе предусмотрены наиболее прорывные проекты развития туризма в Казахстане.

Прорывным проектом в государственной программе будет создание международного туристского центра в Алматинской области «Жана Или» на берегу северной части Капшагайского водохранилища. Начата разработка его проектно-сметной документации. В Акмолинской области также будет создан международный туристский центр «Бурабай», а в Мангистауской области – прибрежная зона «Актау Сити». Кроме того, курорт мирового уровня под названием «Кендерли», что находится в 70-ти километрах от Жанаозена, появится вскоре на побережье Каспийского моря. Инвестиции в проект составят больше 2 млрд. долларов. В туристском центре будут действовать шесть различных развлекательных комплексов мирового масштаба, наподобие Евродиснейленда в Париже или Сан-Сити в Йоханнесбурге. Там же построят новый аэропорт. К 2015 году его ежегодный пассажиропоток должен составить 1 млн. человек.

Уже сегодня в рамках Комплексного плана по решению проблем социально-экономического развития города Жанаозен на 2009-2011 годы АО «Разведка Добыча «КазМунайГаз» (РД RVU) открыла Медико-реабилитационный центр и детский оздоровительный лагерь в зоне отдыха «Кендерли».

Живописная природа Каспийского моря, целебная морская вода, чистый песчаный пляж и продолжительное лето с ясной погодой – что может быть лучше для физического и психологического восстановления после тяжелой работы на нефтепромыслах? Однако отдыхать и восстанавливать силы в «Кендерли» могут не только нефтяники, но и все желающие. В год Центр способен принять более 3500 человек.

Строительство и эксплуатация данных объектов даст толчок дальнейшему развитию как внутреннего, так и въездного туризма, приведет к значительному повышению привлекательности национального турпродукта и интеграции Казахстана в систему мирового туристского рынка.

Планируется создание туристских кластеров в Туркестане – Южно-Казахстанской области – центре казахстанского участка Великого Шелкового пути, а также в Байконуре.

Программой предусмотрено выделение 60 миллиардов тенге из бюджета. Этих средств, по замыслу, должно хватить не только на создание нескольких развитых туристских центров в республике, но и на поднятие всей отрасли в целом, в том числе на создание основной инфраструктуры и системы безопасности для иностранных туристов, подготовку кадров, развитие экологического и детско-юношеского туризма и повышение имиджа Казахстана за рубежом.

Государственной программой развития туризма на 2007–2011 годы предусмотрено в 30 км от Астаны в селе Мартыновка по аналогии с Деревней фараонов (Египет) и комплексом «Отбос» (Квебек, Канада) строительство этнографического комплекса «Шебер аулы» с выставочным центром «Дворец мастеров». Новый аул призван «демонстрировать кочевой быт саков, их самобытную культуру и традиции». А для продвижения на мировом туристском рынке Шелкового пути намечено строительство караван-сараев и гостиницы в Туркестане, организация международного туристского поезда «Жемчужина Шелкового пути» по маршруту Алматы – Тараз – Шымкент – Ташкент – Самарканд – Ургенч – Бишкек – Балыкчи – Алматы.

Помимо республиканской программы, реализуются и региональные программы развития туризма. Так, акимат Алматинской области начал крупномасштабную кампанию «Жетысу – край туризма», которая рассчитана на 2007–2009 годы. На Капшагае собираются построить не только второй Лас-Вегас, но и Диснейленд. Эта зона будет приоритетной в ближайшие пять лет для развития туризма и индустрии развлечений.

Многое предусматривается сделать для развития туризма на озере Алаколь, в том числе строительство новой железной дороги, а также современного шоссе, не говоря уже о создании туристской инфраструктуры. На начало 2007 года в области действовал 351 объект приема туристов. При этом 100 новых объектов появилось в последние четыре

года. С каждым годом растет и число туристских фирм. Сегодня обслуживанием туристов в области занято 66 турфирм. По итогам 2006 года, объем платных туристско-оздоровительных услуг по городам и районам достиг 1453,1 млн. тенге (рост по сравнению с прошлым годом составил 8,5%).

На Байконуре будут создаваться условия для развития космического туризма: до конца 2008 года здесь планируется организация планетария, музея, мини-центра управления поле-тами, торгового центра по продаже сувениров и других пунктов развлечений.

Индикатором развития туризма является инфраструктура туристско-гостиничного комплекса страны, области и города. В Казахстане этот показатель только в южной столице заметно отстает, к примеру, от таких европейских столиц, как Париж и Лондон, в 10 раз. В других городах положение с туристской инфраструктурой еще хуже. Сегодня инфраструктура и туристские услуги оставляют желать лучшего. У нас нет двух-трех-звездочных отелей, дешевых кемпингов. В результате сейчас ограничен не только зимний отдых, но и летний – и все из-за несовершенной инфраструктуры туризма.

В последние годы важную роль в развитии туризма стала играть рекреационная инфраструктура. Не случайно в Программе уделяется внимание развитию курортов и строительству гостиниц в Казахстане. В связи с этим планируется проведение сертификации и классификации санаторно-курортных объектов и разработка законодательства в этой области. Если все планы будут реализованы, то сеть двух- и трехзвездочных гостиниц появится в Акмолинской (Кокшетау, поселки Зеренда и Щучинск), Алматинской (Текели, Жаркент) и Жамбылской областях (Тараз, на территории архитектурного комплекса «Тектурмас», а также на территории древнего городища «Акыртас» и в селе Б. Момышулы Жуальинского района).

Кроме того, гостиницы категории «туркласс», гостевые дома и кемпинги будут построены в Восточно-Казахстанской (у озер Алаколь и Маркаколь, на водохранилище Бухтарма), Кызылординской (на участке Великого Шелкового пути вдоль трассы Шымкент – Самарканд), Атырауской (на городище Сарайчик), Мангистауской (с. Шетпе Мангистауского района) и Павлодарской областях (в Баянауле). Кемпинги нужны для развития экологического туризма, к примеру, на Рахмановских ключах в районе горы Белухи в Восточно-Казахстанской области, а также на горнолыжных курортах в Алматинской области.

В общем к концу 2011 года в стране должно появиться не менее 368300 гостиничных койко-мест.

Необходимо отметить, что инфраструктура туризма не может развиваться сама по себе, прежде всего должны развиваться все ее виды – инфраструктура туроперейтинга, рекреационная, транспортная, торговая, информационная и др. В стране должна развиваться и производственная инфраструктура туризма, как это было еще в советские годы. Сфера туризма имела свои фабрики, производственную сеть по производству туристского снаряжения и инвентаря. Сегодня многие товары туристского спроса и назначения приобретаются за рубежом. Естественно, цены на них очень высоки и не по карману даже для людей со средним достатком.

Еще одна проблема в туризме – высокие цены на туристское обслуживание в Казахстане. Кто-то кивает на рынок, мол, он их определяет. Безусловно, у рынка закон один: спрос рождает предложение, а конкуренция выравнивает цены. Пока не будет развита туристская инфраструктура, цены искусственно сбить невозможно.

Контрольные вопросы

- Назовите прорывные проекты развития инфраструктуры туризма в Казахстане?
- Какая государственная программа развития туризма основана на кластерном подходе развития туристской отрасли?

- Какая инфраструктура является индикатором развития туризма страны, области и города?

ЛИТЕРАТУРА

Айтбаев Т.Е. Транспортная инфраструктура Казахстана. Научный мир Казахстана, №1 (05), 2006.С.144-147.

Комаров М.П. Инфраструктура регионов мира: Учебник. - СПб.: Изд-во Михайлова В.А., 2000. – 347 с.

Кораблев В.А. Курс лекций по инфраструктуре туризма. Университет «Туран», 2009. – 156 с.

Биржаков М.Б. Введение в туризм. С. - П., "Герда", 2000. – с.

Зорин И.В. и Квартальнов В.А. Энциклопедия туризма. М.: Финансы и статистика, 2000, с.86.

Ердаuletов С.Р. География туризма: история, теория, методы, практика: Алматы, 2000. – Закон Республики Казахстан «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности туроператора и турагента» от 31 декабря 2003 года № 513-П
Закон Республики Казахстан «О туристской деятельности в РК» от 13.06.01 № 211- II, гл. 1.

Александрова А.Ю. Международный туризм: Учебное пособие для вузов. – М.: Аспект Пресс, 2001. – 464 с.

Биржаков М.Б. Введение в туризм. С.-П., «Герда», 2000, с. 101.

Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: Перевозки (2-е ил.). – СПб.: Издательский дом Герда – Издательство «Невский фонд», 2003 – 400 с.

Бутко И.И. и др. Туристический бизнес: основы организации/И.И.Будко и др. – Ростов н/Д: Феникс, 2007. -384 с. (Бизнес-технологии)

Бабиченко О. Нанодостижения. Открытия не всегда бывают вовремя замечены. - АйФ Казахстан, № 33, 2007, с.3

Бабиченко О. Не ждать, пока весь мир спохватится. - АйФ Казахстан, № 3, 2008, с.3

Белов О. Город-строитель, город-игрок. - АйФ Казахстан, № 40, 2010, с.15

Белов О. Аэропорт моей мечты – в Алматы. – Комсомольская правда Казахстан, 22-29 декабря 2011, с.10

Гудкова В. Датское счастье. - АйФ Казахстан, № 50, 2011, с.15

Гуляев В.Г. Новые информационные технологии в туризме. Учебное пособие. М.: Приор, 1998.

Дымов И. Вместе с Россией к Черному морю. – АйФ Казахстан, № 24, 2007. с.2.

Диктуют колеса вагонные. АйФ Казахстан № 24, 2007, с.24.

Ердаuletов С.Р. География туризма: история, теория, методы, практика. – Алматы, 2000.

Закон Республики Казахстан "О туристской деятельности в Республике Казахстан", глава 1.

Зорин И.В., Квартальнов В.А. Энциклопедия туризма. М.: Финансы и статистика, 2000, с. 86.

Комаров М.П. Инфраструктура регионов мира: Учебник. – СПб.: Изд-во Михайлова А.А., 2000, - 347 с.

Коромыслов В. Многообещающий космический проект закрыт? Комсомольская правда, 14-21 июня 2007, № 84-т/24 (23917), с.9.

Латышев Н. Состояние застоя. - АйФ Казахстан, № 47, 2006, С.3

Липец Ю.Г., Пуляркин В.А., Шлихтер С.Б. География мирового хозяйства. – М.: «Влады», 1999, С. 269-308 (о транспортной инфраструктуре).

Магер Ю. У главных городов страны будут спутники.- АйФ Казахстан № 30, 2007, с.2

Мамыров Н.К., Ж. Ихданов. Государственное регулирование экономики в условиях Казахстана (теория, опыт, проблемы). Учеб. пособие. – Алматы: экономика, 1998. – с. 248.

- Милкус А. Новые космические корабли. Счет 4:1 не в нашу пользу. Комсомольская правда. 12-19 апреля 2012, С.6
- Назарбаев Н.А. Каждое здание Алматы я рассматриваю лично. – Известия. Казахстан, 19 сентября 2006, .7.
- Несмеева А. Казахстан должен стать страной туризма. – АиФ Казахстан № 33, 2007, С.3.
- Николаева С. У Вас есть план, мистер Фикс? Новый проект развития Алматы. – АиФ Казахстан, № 33, 2007, С.7.
- Нитченко Ю. Казахстан превратится в гигантскую стройплощадку. - Комсомольская правда Казахстан. 28.01. 2012, с.5
- Пономаренко Д. Падения не будет. - АиФ. Казахстан, № 33, 2007, С.11
- Проект строительства городов-спутников. – Микрорайон, 10 августа 2007, С.5
- Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б.. Современный экономический словарь. — 2-е изд., испр. М.: ИНФРА-М. 479 с. 1999.
- Ромашкина С. Между Медеу и Чимбулаком появится...гондола. - Комсомольская правда Казахстан. 18.11. 2006, с.5
- Рыночная экономика. Основы бизнеса. – М.:СОМИНТЭК, 1992
- Сатаев А. Туман посадке не помеха. - АиФ. Казахстан, 8.12. 2011, С.17
- Северский И. Реформирование науки: что в остатке? - АиФ. Казахстан, № 25, 2008, С.5
- Советский энциклопедический словарь. М., Советская энциклопедия, 1987, с. 499.
- Стройка века. Аргументы и факты Казахстан, № 51, 2011, С.14.
- Султанов Б. Растем вместе с «АиФ Казахстан». - АиФ Казахстан, № 25, 2008, С.3.
- Тлемисова Ж. Космодром выставят широкому глазу. Курсив, № 21 (142), 1 июня 2006 г., С.2
- Чудновский А.Д., Жукова М.А. Информационные технологии управления в туризме: учебное пособие/ 2-ое изд.,стер. – М.: КНОРУС, 2007, С.21-36
- Чудновский А.Д., Жукова М.А., Сенин В.С. Управление индустрией туризма: учебное пособие. – 4-е изд., испр. и доп. – М.: КНОРУС, 2007, С.88-103
- Филиппова И.Г., Погодина В.Л., Лукьянов Е.А.География туризма: учебник под ред. профессора, засл. работника высшей школы РФ Е.И. Богданова. – СПб.: Изд. дом «Бизнес-пресса», 2007, С.63-84
- Хасенова А. В Кендерли хорошо и взрослым, и детям! Комсомольская правда, 25 ноября 2011, С.6
- Ушаков Д.С. Прикладной туруперейтинг. Изд.2-е. перераб. И доп. – М.:ИКЦ «МарТ», Ростов н/Д: Издательский центр «МарТ», 2006, С.8-11
- Шишкин Д. Наши борты – как фанера над Парижем...Комсомольская правда, 20 февраля 2004, № 33/8 (464), с
- Шуканова К. Билет в элитный клуб. Возможно, им станет развитие IT-технологий. - АиФ Казахстан, № 20, 2008, С.8.
- Экономика. Толковый словарь. — М.: "ИНФРА-М", Издательство "Весь Мир". Дж. Блэк. Общая редакция: д.э.н. Осадчая И.М., 2000.
- Analitic. Информационно-аналитический журнал, 2007/5 (41), С.65-

ТЕСТЫ

Инфраструктура – это:

- [a] показатели уровня развития территории
- [a] наличие различных отраслей деятельности людей
- [a] [+]**совокупность материально-технических систем (объектов), обеспечивающих выполнение основных функций в различных сферах и отраслях деятельности**
- [a] новое понятие в экономической литературе
- [a] подсистема хозяйства, которая создает и реализует общие условия для функционирования производства

Средством макро- и микрополитики является:

- [a] региональное развитие
- [a] [+]**развитие инфраструктуры**
- [a] территориальное развитие
- [a] государственное развитие
- [a] объединение мероприятий и действий

Что принято в качестве основы для характеристики региональной инфраструктуры?

- [a] материально-технические системы
- [a] [+]**историко-географические регионы**
- [a] геополитическое экономическое деление региона
- [a] производственная инфраструктура
- [a] социальная инфраструктура

Какие, прежде всего, факторы должна учитывать характеристика инфраструктуры?

- [a] природные,
- [a] исторические,
- [a] геополитические
- [a] культурные
- [a] [+]**все ответы верны**

Должна ли характеристика инфраструктуры учитывать геополитические, природные, исторические, культурные или иной специфики факторы? Или только один, то какой фактор?

- [a] да
- [a] нет
- [a] геополитические

Назовите основные функции инфраструктуры? (три правильных ответа)

- [a] международная
- [a] [+]**обеспечивающая**
- [a] [+]**интеграционная**
- [a] [+]**регулирующая**
- [a] геополитическая

Когда понятие «инфраструктура» проникло в экономику?

[a] в начале XX века

[a][+]с середины 40-х годов

[a] с середины 60-х годов

[a] в середине 70-х годов

[a] в конце 80-х годов

Формирование понятия «инфраструктура» связано с:

[a] понятиями «издержки общества» и «накладные расходы»

[a] развитием общественной практики и науки

[a][+]более глубоким проникновением науки в закономерности человеческого развития

[a] зависимостью эффективности производства от уровня развития инфраструктуры

[a] влиянием инфраструктуры на социальную обстановку в стране

Назовите признаки социальной инфраструктуры?

[a] выполнение различных функций

[a] охрана здоровья

[a] формирование общественного сознания и научного мировоззрения

[a] распределение и обмен

[a][+]все ответы верные

Чем выше уровень инфраструктуры, тем:

[a] больше инвестиций вкладывается в регион

[a][+]ускоряется экономическое развитие регионов

[a] с большими издержками развивается производство

[a] тем выше сбалансированное развитие производственной и социальной инфраструктур

[a] тем обоснованно пропорциональное выделение средств на развитие инфраструктуры

Дайте характеристику основных элементов инфраструктуры?

[a] крыша

[a] перекрытие

[a][+]фундамент, строение

[a] стены

[a] стропила

Какими социально-экономическими факторами опосредствуется влияние туристско-рекреационных ресурсов?

[a] прежде всего объемом туристских потоков

[a] прежде всего объемом и структурой туристских потребностей

[a][+] прежде всего наличием развитой туристской инфраструктуры

[a] повышением уровня жизни населения

[a] созданием рабочих мест

Сколько видов инфраструктуры входит в инфраструктуру по масштабам развития?

[a] 3

[a] [+]4

[a] 5

[a] 6

[a] 7

Какие виды инфраструктуры принято выделять?

[a] международную

[a] социальную

[a] [+]производственную

[a] транспортную

[a] космическую

На сколько групп делятся проблемы развития инфраструктуры регионов?

[a] [+]две

[a] три

[a] четыре

[a] пять

[a] шесть

С чем связан успех решения проблемы развития инфраструктуры регионов?

[a] [+]политической и социальной стабильностью

[a] с уровнем развития культуры

[a] с кропотливой длительной работой

[a] отсутствием различного рода противоречий

[a] наличием ведущей роли государства и государственных структур

Какая классификация инфраструктуры наиболее актуальна в современной науке?

[a] [+] отраслевая

[a] пространственная

[a] производственная

[a] региональная

[a] государственная

Какой ярко выраженный характер имеет деятельность каждой из отраслей социальной сферы?

[a] государственный

[a] местный

[a] [+]региональный

[a] федеральный

[a] муниципальный

По каким признакам обычно классифицируют производственную инфраструктуру?

[a] пространственно-производственной

[a] отраслевой

[a] по выполняемым ею функциям

[a] по трем различным основаниям

[a] [+] все ответы верные

Какую структуру имеет социальная инфраструктура?

[a] [+] территориальную

[a] межведомственную

[a] отраслевую

[a] региональную

[a] федеральную

По какому принципу создаются сети связи?

[a] [+] административно-территориальному

[a] отраслевому

[a] местному

[a] федеральному

[a] муниципальному

Что входит в рекреационную систему?

[a] природные и культурные комплексы

[a] техническое оборудование

[a] обслуживающий персонал и орган управления

[a] рекреационная инфраструктура

[a] [+] все ответы верные

Кому принадлежит особая роль в развитии инфраструктуры?

[a] [+] межотраслевым органам власти

[a] обслуживающим отраслям общего пользования

[a] хозяйствующим субъектам

[a] правительству

[a] министерствам

Где обычно прокладываются магистральные сети связи? Между:

[a] вторичными сетями

[a] согласно тракту распределения

[a] [+] первичными сетями

[a] единой сетью региона

[a] единой сетью страны

Какой ярко выраженный характер имеет деятельность каждой из отраслей социальной сферы?

[a] государственный

[a] федеральный

- [a] муниципальный
- [a] местный
- [a] [+] региональный

Какую структуру имеет социальная инфраструктура?

- [a] государственную
- [a] региональную
- [a] [+] территориальную
- [a] межведомственную
- [a] местную

Со сколькими отраслями взаимодействует туристская инфраструктура?

- [a] с 10
- [a] с 15
- [a] с 20
- [a] с 25
- [a] [+] с 32

Инфраструктура торговли включает в себя:

- [a] розничную,
- [a] ярмарки, товарные биржи, аукционы,
- [a] специализированные учреждения для организации для подготовки и переподготовке торговых работников
- [a] оптовую сеть, дилеры и т д
- [a] [+] все ответы верны

Назовите территориальные элементы социальной инфраструктуры?

- [a] государственный уровень
- [a] федеральный уровень
- [a] региональный уровень
- [a] местный уровень
- [a] [+] все ответы верны

Какую площадь занимает оптовый рынок продовольственных товаров в крупных городах?

- [a] 50-70 га
- [a] 100-150 га
- [a] [+] 150-200 га
- [a] 200-300 га
- [a] 300-400 га

К оптовой торговле принадлежат:

- [a] мелкооптовые рынки
- [a] ярмарки
- [a] супермаркеты
- [a] мелкооптовые базы
- [a] [+] все ответы верны

Что позволяет создание оптовых рынков?

- [a] [+] организацию процесса предложения, выбора и реализации товара
- [a] предоставить дополнительные услуги
- [a] изменить ассортимент закупок
- [a] иметь большую самостоятельность
- [a] все ответы не верны

Что входит в торговую инфраструктуру?

- [a] продажа ремесленных изделий и предметов народного искусства
- [a] [+] предприятия розничной торговли по продаже товаров туристского спроса
- [a] базары, ярмарки
- [a] предприятия общественного питания
- [a] посылочная торговля и торговля по каталогам

Оптовый рынок следует создавать в городе с населением не менее:

- [a] 150 тыс. чел.
- [a] 300 тыс. чел.
- [a] [+] 500 тыс. чел.
- [a] 600 тыс. чел.
- [a] 700 тыс. чел.

В какой вид торговли входят посылочная торговля и торговля по каталогам?

- [a] [+] розничную
- [a] оптовую
- [a] международную
- [a] мелкооптовую
- [a] внешнюю

Торговля – это:

- [a] централизованная система снабжения товарами
- [a] цивилизованная продажа в условиях рыночной экономики
- [a] [+] отрасль народного хозяйства, обеспечивающая обращение товаров из сферы производства в сферу потребления
- [a] цивилизованная продажа в условиях рыночной экономики
- [a] это вид человеческой деятельности

Назовите специфические свойства инфраструктуры туризма?

- [a] [+] ресурсная ориентация в размещении туристских организаций
- [a] сезонный и циклический характер производства
- [a] необходимость значительных капиталовложений в социальную и производственную инфраструктуру
- [a] сезонный и циклический характер производства турпродукта
- [a] необходимость значительных капиталовложений в инфраструктуру туризма

Назовите социальные последствия влияния инфраструктуры туризма?

- [a] разработка стратегии для обеспечения достижения целей
- [a] развитие социальной инфраструктуры региона
- [a] [+] согласование интересов основных групп населения – туристов, обслуживающего персонала и прочих местных жителей

[a] влияние на устойчивое развитие туристских территорий

[a] увеличение числа туристских услуг

По какому критерию классифицируют энергетические сети:

[a] по территориальному признаку

[a] силе тока

[a] по напряжению

[a] по номиналу передаваемого электрического тока

[a] [+] все ответы верные

Индустрия туризма представляет собой:

[a] учреждения по удовлетворению рекреационных (восстановительных) потребностей человека

[a] деятельность учреждений по восстановлению производительных сил

[a] совокупность предприятий и учреждений, представляющая собой инфраструктуру туризма

[a] экономическое явление, охватывающее спрос, предложение и туристский продукт

[a] [+] межотраслевой комплекс по производству товаров и услуг для туризма

Укажите пример несбалансированности инфраструктуры городов?

[a] [+] Казалинск

[a] Кзыл-Орда

[a] Астана

[a] Алматы

[a] Актюбе

Есть ли организации, которые могут существовать и без туристов, но деятельность которых расширяется при нахождении в местах посещения туристов?

[a] рент-кар

[a] зоопарки

[a] казино, выставочные центры

[a] спортклубы

[a] [+] все ответы верные

Какими социально-экономическими факторами опосредствуется влияние туристско-рекреационных ресурсов?

[a] прежде всего объемом туристских потоков

[a] прежде всего объемом и структурой туристских потребностей

[a] [+] прежде всего наличием развитой туристской инфраструктуры

[a] прежде всего привлекательностью туристских территорий

[a] прежде всего ростом доли туризма в национальном валовом продукте

Космическая инфраструктура – это:

[a] все объекты, размещенные в воздухе и в космосе

[a] деятельность человека в космосе (воздухе)

[a] [+] совокупность материально-технических систем предназначенных для обеспечения деятельности человека в воздухе и в космосе

[a] освоение космического пространства

[a] применение космической техники в области космической метеорологии, связи и телевидения

Инфраструктура космического туризма – это:

[a] все объекты, размещенные в воздухе и в космосе

[a] деятельность человека в космосе (воздухе)

[a] [+] совокупность материально-технических систем предназначенных для обеспечения деятельности человека в воздухе и в космосе

[a] освоение космического пространства

[a] применение космической техники в области космической метеорологии, связи и телевидения

В каком году США планирует открыть на Луне свою космическую станцию?

[a] [+] в 2014 году

[a] в 2024 году

[a] в 2034 году

[a] в 2008 году

[a] в 2020 году

В пути сообщения входят:

[a] [+] водные пути и др.

[a] технические сооружения на путях сообщения

[a] транспортные коммуникации

[a] энергетическое хозяйство

[a] транспортные средства

Рекреация – это:

[a] наука о процессах и методах восстановления живых сил человека

[a] [+] перестройка организма и человеческих популяций, обеспечивающая возможность активной деятельности при различных условиях, характере и изменениях окружающей среды

[a] восстановительные функции человека

[a] сегмент индустрии досуга

[a] массив времени, в ходе которого происходит восстановление производительных сил человека

Рекреация рассматривается как:

[a] функция всякой деятельности, всякого времени и всякой территории

[a] массив времени, в ходе которого происходит восстановление производительных сил человека

[a] либо как деятельность, направленная на это восстановление

[a] [+] расширенное воспроизводство сил человека

[a] активная деятельность при различных условиях

В каком году Министерство туризма и спорта РК взялось за организацию международного туризма на космодроме «Байконур»?

[a] в 2003 году

[a] в 2004 году

[a] в 2005 году

[a] [+] в 2006 году

[a] в 2007 году

Когда начнется строительство необходимой инфраструктуры туристского центра как в городе Байконур, так и в его окрестностях?

[a] в 2008 году

[a] после 2009 года

[a] [+] после 2010 года

[a] после 2012 года

[a] в 2015 году

Какие элементы социальной инфраструктуры находятся в космосе (воздухе)?

[a] воздушный пассажирский транспорт

[a] космическая связь

[a] военно-воздушная инфраструктура

[a] военно-космическая инфраструктура

[a] [+] все ответы правильные

Некоторые элементы социальной инфраструктуры обычно размещаются на:

[a] на суше

[a] в море

[a] в космосе

[a] в воздухе

[a] [+] все ответы верны

Что входит в рекреационную систему?

[a] природные и культурные комплексы

[a] техническое оборудование рекреационной инфраструктуры

[a] обслуживающий персонал

[a] отдыхающие туристы

[a] [+] все ответы верны

Информационная инфраструктура туризма – это: (два правильных ответа)

[a] [+] системы бронирования и резервирования мест

[a] [+] информационные и рекламные службы

[a] вид оперативной и технологической связи

[a] совокупность информационных сведений для сферы туризма

[a] свод правил передачи информации для сферы туризма

Образование, наука, здравоохранение, культура, страхование, торговля – все эти отрасли в ходят в состав:

[a] социальной сферы общества

[a] [+] социальной инфраструктуры

[a] инфраструктуры туроперейтинга

[a] рекреационной инфраструктуры

[a] нет правильного ответа

Где находится подавляющая часть элементов социальной инфраструктуры?

[a] [+] на суше

[a] в море

[a] в космосе

[a] в воздухе

[a] под водой

Какую инфраструктуру классифицируют по отраслям, независимо от функциональных признаков:

[a] [+] производственную инфраструктуру

[a] социальную инфраструктуру

[a] рекреационную инфраструктуру

[a] инженерную инфраструктуру

[a] транспортную инфраструктуру

Экономически развитая инфраструктура:

[a] это инфраструктура общего назначения

[a] это комплекс отраслей, обеспечивающих непосредственно внешние условия процессов производства

[a] [+] создает эффект обратной связи, привлекая на данную территорию новые предприятия и т д

[a] создает и реализует общие условия для функционирования производства и жизни населения

[a] необходимая основа для деятельности всех сфер общественного производства

Какая инфраструктура имеет территориальную структуру:

[a] природно-охранная

[a] региональная

[a] рекреационная

[a] производственная

[a] [+] социальная

Какой вид инфраструктуры является важным стабилизирующим фактором производства?

[a] рекреационная инфраструктура

[a] [+] транспортная инфраструктура

[a] природоохранная инфраструктура

[a] социальная инфраструктура

[a] инфраструктура туropolерейтинга

Где, в каких отраслях, первоначально использовалось понятие «инфраструктура»?

[a] в промышленности

[a] в социальной сфере

[a] в строительстве

[a] в сельском хозяйстве

[a] [+] в военном деле

Сколько функций имеет социальная инфраструктура:

[a] 2

[a] 3

[a] 4

[a] [+] 5

[a] 7

Специальные научно-производственные зоны - это:

[a] культурные центры

[a] заповедники, заказники

[a] [+] технопарки, технополисы

[a] национальные парки

[a] базы отдыха, санатории

Относится ли к средствам перевозкам: (два правильных ответа)

[a] транспортная сеть

[a] [+] круизные суда, туристские поезда, спальные автобусы

[a] [+] индивидуальные транспортные средства

[a] телефонная сеть

[a] административные здания

Что обычно понимают под социальной инфраструктурой?

[a] территориально-отраслевые системы социальной сферы

[a] [+] материально-техническая база, предназначенная для обеспечения выполнения функций отраслями социальной сферы

[a] совокупность разноплановых отраслей социальной сферы

[a] инфраструктурная система

[a] отрасль народного хозяйства, обеспечивающая обращение товаров

На какие составные части подразделяют производственную инфраструктуру?

[a] специализированные объекты производственной сферы, характерные для каждой отрасли промышленности

[a] производственную инфраструктуру общего назначения

[a] сухопутную производственную инфраструктуру

[a] производственную структуру отдельного производства

[a] [+] все ответы верные

В чем состоит преимущество системы «Amadeus Air» по сравнению с другими аналогами?

[a] бронирование точного числа мест и немедленное подтверждение

[a] по числу используемых терминалов бронирования она стала номером один среди компьютерных систем бронирования в мире

[a] [+] предоставляет большой выбор «мест в последний момент», часто с главного дисплея

[a] сердцевина турбизнеса

[a] представляет пользователям исчерпывающую информацию для надежного бронирования гостиниц

Что входит в техническое оборудование науки?

[a] фонды организационной и информационной поддержки науки

[a] технополюсы

[a] библиотеки, информационные центры

[a] конференции, семинары, симпозиумы

[a] [+] мощные источники энергии, точные измерительные приборы, средства вычислительной техники химические реактивы и др

Что входит в состав элементов научной инфраструктуры?

[a] здания и сооружения научных центров

[a] техническое оборудование для выполнения исследований

[a] система информационного обеспечения

[a] органы планирования и координации научных исследований

[a] [+] все ответы верные

Какой существует принцип создания сети связей:

[a] местный

[a] отраслевой

[a][+] административно-территориальный

[a] магистральный

[a] первичный

Элементами инфраструктуры туризма являются вторичные предприятия – это:

[a] турагентства

[a] гостиницы

[a] турбазы

[a] пансионаты

[a] [+] все ответы верные

Что произошло в казахстанской науке в начале третьего тысячелетия?

[a] рост инвестиций в научную инфраструктуру

[a] повышение эффективности научных разработок

[a] создание специальных научно-производственных зон

[a] создание научной инфраструктуры

[a] [+] реорганизация казахстанской науки

Во сколько раз за последние годы возросло финансирование казахстанской науки?

[a] в 2 раза

[a] в 3 раза

[a] в 4 раза

[a] в 5 раз

[a][+] в 7 раз

Элементами инфраструктуры туризма являются первичные предприятия – это:

[a] международный и городской транспорт

[a] предприятия торговли

[a] общественное питание

[a] культурно-зрелищные учреждения

[a][+] все ответы не верные

Создает ли инфраструктура материально-технические блага?

[a] создает материально-техническую базу

[a][+] нет, она выполняет только обеспечивающую функцию

[a] в некоторых случаях

[a] она выполняет функцию создания материально-технических благ

[a] нет правильных ответов

Система обеспечения производства материальными ресурсами включает:

[a][+] складское хозяйство, водоснабжение и др.

[a] очистные сооружения

[a] профилактории

[a] связь

[a] транспорт

Потребительские услуги социальной инфраструктуры содержат:

[a] страхование

[a] санаторно-курортное обслуживание

[a] торговлю, кредитование

[a] искусство

[a][+] пассажирский транспорт, связь

В Верхне-Бухтарминский район приоритетного развития инфраструктуры туризма входят следующие города:

[a] Текели, Жаркент

[a] Лепсинск

[a][+] Катон-Карагай, Берель

[a] Туркестан, Отрар, Кентау

[a] Шымкент, Сайран

В состав материально-технической базы туризма входят:

[a] туристская инфраструктура

[a] элементы туристского комплекса

[a] туроператоры

[a] турагенты

[a][+] все ответы не верные

В инфраструктуру торговли входят:

[a] ярмарки

[a] товарные биржи

[a] аукционы

[a] дилеры

[a][+] все ответы верны

Набор запланированных туруслуг, распределенных по дням и времени их предоставления; определенный цикл рекреационных занятий - это:

- [a] рекреационный туризм
- [a] рекреационная деятельность
- [a] турпродукт
- [a][+] программный туризм
- [a] турпакет

Совокупность материально-технических систем, обеспечивающая движение ресурсов и товаров – это:

- [a][+] производственная инфраструктура
- [a] социальная инфраструктура
- [a] рекреационная инфраструктура
- [a] космическая инфраструктура
- [a] инфраструктура туроперейтинга

К элементам социальной инфраструктуры не относятся:

- [a] торговля
- [a] жилищное хозяйство
- [a] связь
- [a][+] наука
- [a] образование

К элементам социальной инфраструктуры в море относятся:

- [a] космическая связь
- [a] военно-воздушная инфраструктура
- [a] военно-космическая инфраструктура
- [a] воздушный транспорт
- [a][+] военно-морская инфраструктура

Туроперейтинг, занимающийся отправкой туристов за рубеж – это:

- [a][+] аутгоинг
- [a] флайинг
- [a] инсайдинг
- [a] ингоинг
- [a] инкаминг

Классификация инфраструктуры по средам пространства делится на:

- [a] две части
- [a][+] три части
- [a] пять частей
- [a] восемь частей
- [a] десять частей

Главной проблемой развития научной инфраструктуры является:

- [a] недостаток финансовых средств

- [a] недостаток природных ресурсов
- [a] отсутствие отработанных механизмов финансирования
- [a][+] неудачная реорганизация сферы науки
- [a] вмешательство чиновников

Развитием материальной деятельности занимаются:

- [a] научная инфраструктура
- [a] транспортная инфраструктура
- [a] социальная инфраструктура
- [a][+] производственная инфраструктура
- [a] инфраструктура туроперейтинга

К первичным элементам инфраструктуры туризма относятся:

- [a][+] турагентства
- [a] предприятия торговли
- [a] культурно-зрелищные учреждения
- [a] общественное питание
- [a] коммунально-бытовые предприятия

Рекреационная деятельность – это:

- [a] понятие о деятельности человека
- [a] рекреационное занятие
- [a] цикл занятий
- [a] представление о специфической деятельности общества по организации условий для удовлетворения потребностей

- [a][+] все ответы верны

Социальная инфраструктура включает в себя:

- [a] заботу об ООПТ
- [a][+] охрану здоровья
- [a] управление хозяйством
- [a] транспортное обслуживание
- [a] формирование информационных систем

Сети связи по административно-территориальному признаку подразделяются на:

- [a] первичные, вторичные и магистральные сети связи
- [a] первичные сети связи
- [a] вторичные сети связи
- [a] магистральные сети связи
- [a][+] все ответы верны

Что не входит в состав рекреационной системы:

- [a] природные и культурные комплексы
- [a] техническое оборудование
- [a] обслуживающий персонал

[+] рынки торговли

материальная база

Для успешного внедрения программного обслуживания в туризме необходимо:

специализация турпредприятий по отдельным видам программ обслуживания

специальная подготовка кадров

разработка типовых сценариев и циклов

разработка туристской инфраструктуры

[+] все ответы верны

Являются ли путями сообщения:

дороги

водные пути

воздушные трассы

несущие канаты подвесных дорог

[+] все ответы верны

Каков удельный вес трансатлантических пассажирских перевозок приходится на воздушный транспорт?

более 40 %

более 50 %

[+] более 60 %

более 70 %

более 80 %

Производством инфраструктуры туризма является:

туристские комплексы

МТБ туризма

комплекс услуг туристского назначения

все виды услуг

[+] тур

Ко вторичным предприятиям инфраструктуры туризма не относятся:

[+] пункты обмена валюты

коммунально-бытовые предприятия

предприятия торговли

общественное питание

культурно-зрелищные учреждения

Научная деятельность осуществляется на различных уровнях:

на предприятии (фирме)

в отрасли

в ТНК

в государственных научных учреждениях

[+] все ответы верны

Функциями социальной инфраструктуры являются:

[a] распределение и обмен материальных благ

[a] оказание потребительских услуг

[a] охрана здоровья населения

[a] формирование общественного сознания и научного мировоззрения

[a][+] все ответы верны

Функциями инфраструктуры образования являются:

[a] обеспечение дошкольного воспитания

[a] обеспечение общеобразовательной подготовки

[a] обеспечение получения высшего образования

[a] обеспечение специально-технической подготовки

[a][+] все ответы верны

В каком году в СССР впервые была введена автоматизированная система резервирования авиабилетов «Сирена»?

[a] в 1964 году

[a] в 1968 году

[a] в 1970 году

[a][+] в 1972 году

[a] в 1982 году

Какие подсистемы входят в структурная модель целостного туристского комплекса?

[a] основные элементы туристского комплекса

[a] второстепенные элементы туристского комплекса

[a] организационные элементы туристского комплекса

[a] элементы подсистемы спроса туристского комплекса

[a][+] все ответы верны

Энергетические сети классифицируют по номиналу передаваемого электрического тока на:

[a] высоковольтные

[a] низковольтные

[a] постоянного тока

[a] переменного тока

[a][+] все ответы верны

Единственный в Центральной Азии и в Казахстане парк информационных технологий находится в:

[a] Астане

[a] Актюбе

[a][+] Алматы

[a] Усть-Каменогорске

[a] Курчатове

Внутриконтинентальные транспортные системы реализуются посредством:

[a] железнодорожного

[a] автомобильного

[a] трубопроводного

[a] речного видов транспорта

[a][+] все ответы верны

Активное развитие инфраструктуры туризма в Республике Казахстан начнется:

[a] в начале 90-х годов

[a] в начале 2000 года

[a] в 2005 году

[a][+] 2008-2011 гг.

[a] в 2008-2010 годах

Какой фактор является основным в развитии инфраструктуры туризма в г Алматы?

[a][+] изменение статуса южной столицы

[a] Азиатские игры 2011 года

[a] отсутствие надлежащих мест размещения, соответствующих международным стандартам

[a] отсутствие инфраструктуры туризма

[a] внимание государства к развитию туризма в стране

Где в Казахстане находится гавань космического туризма?

[a] в Алматы

[a] в Семей

[a] в Астане

[a] в Тюр-Атам

[a][+] на Байконуре

Какой регион Казахстана пользуется определенным спросом у туристов:

[a] Боровое

[a][+] Семиречье

[a] Восточный Казахстан

[a] Западный Казахстан

[a] Центральный Казахстан

Какое влияние туристско-рекреационные ресурсы оказывают на территориальную организацию туризма, на формирование туристских районов и центров, на их специализацию и экономическую эффективность?

[a][+] прямое

[a] косвенное

[a] параллельное

[a] все ответы верны

[a] все ответы не верны

Разработаны ли научные основы развития инфраструктуры?

[a] да

[a] нет

[a][+] пока только разрабатываются

[a] все ответы верны

[a] все ответы не верны

Разработаны ли все отраслевые (функциональные) типы инфраструктуры в настоящее время в достаточной степени?

[a] да

[a][+]нет

[a] не все разработаны в достаточной мере

[a] все ответы верны

[a] все ответы не верны

Можно ли классифицировать инфраструктуру по различным признакам?

[a][+]да

[a] нет

[a] только социальную

[a] все ответы верны

[a] все ответы не верны

Микросреда туроперейтинга – что это?

[a] туры

[a] предприятия туриндустрии

[a][+] турист

[a] внешняя среда туризма

[a] поездки

В каком году впервые был реализован первый этап движения специализированного поезда «Жемчужина Шелкового пути»?

[a] в 1993 г.

[a] в 1994 г.

[a] в 1997 г.

[a] в 2000 г.

[a][+] в 2002 году

Сколько частных авиакомпаний Казахстана работают на внутренних и международных рынках?

[a] 5

[a] 18

[a] 23

[a][+] 38

[a] 41

Сколько авиакомпаний выполняют полеты на рынке внутренних воздушных авиаперевозок в Казахстане?

[a][+] 11

[a] 13

[a] 15

[a] 17

[a] 19

Какой документ по развитию туристской инфраструктуры был принят на 18-й сессии Генеральной Ассамблеи ЮНВТО в г. Астане в октябре 2009 года?

[a] Зеленая карта

[a][+] Дорожная карта

[a] Декларация по развитию туризма

[a] Меморандум о взаимопонимании среди туристов

[a] Хартия туризма

В каком году и где был проведен 3-й Форум мэров городов Шелкового пути?

[a] в 1997 г. в Пекине, КНР

[a] в 2001 г. в Пхеньяне, Северная Корея

[a] в 2006 г. в Ташкенте, Республика Узбекистан

[a][+] в 2008 г. в Алматы, Республика Казахстан

[a] в 2009 г. в Астане, Республика Казахстан

В каком году и где впервые была принята 19 странами-участниками декларация по туризму на Шелковом пути?

[a] в 1991 г. в Таразе

[a][+] в 1994 г. в Самарканде

[a] в 1998 г. в Бухаре

[a] в 2005 г. в Бишкеке

[a] в 2009 г. в Астане

В каком году в СССР впервые была введена автоматизированная система резервирования авиабилетов «Сирена-1»?

[a] в 1964 году

[a] в 1968 году

[a] в 1970 году

[a][+] в 1972 году

[a] в 1982 году

Чем определяется уровень развития производственной и социально-общественной жизни страны?

[a] протяженностью путей сообщения

[a] наличием производственной и социальной инфраструктуры

[a] уровнем общественно-производственной жизни

[a] выгодами транспортно-географического положения

[a][+] уровнем развития транспортных коммуникаций.

По скольким признакам классифицируют транспорт?

[a][+] 2

[a] 3

[a] 4

[a] 5

[a] 6

Кому в транспортной системе Казахстана принадлежит ведущая роль?

[a] речному транспорту

[a] автомобильному транспорту

[a][+] железнодорожному транспорту

[a] водному транспорту

[a] воздушному транспорту

Как был назван проект о строительстве транспортной артерии в виде судоходного канала в ноябре 2008 г. на международной конференции в Ташкенте?

[a] Волго-Дон

[a] Беломорканал

[a] Север-юг

[a] Евразия

[a][+] Азия

С какой инициативой выступил Президент РК Назарбаев Н.А. на неформальном саммите СНГ в Санкт-Петербурге?

[a] строительства «золотого моста» на трассе Актау-Атырау

[a] создания транспортного коридора «Восток-запад»

[a] строительства нового морского порта на Каспии

[a][+] строительства судоходного канала «Евразия»

[a] строительства нового нефтепровода в Китай

Микросреда туроперейтинга – что это?

[a] туры

[a] предприятия туриндустрии

[a][+] турист

[a] внешняя среда туризма

[a] поездки

В каком году впервые был реализован первый этап движения специализированного поезда «Жемчужина Шелкового пути»?

[a] в 1993 г.

[a] в 1994 г.

[a] в 1997 г.

[a] в 2000 г.

[a][+] в 2002 году

Сколько частных авиакомпаний Казахстана работают на внутренних и международных рынках?

- [a] 5
- [a] 18
- [a] 23
- [a][+] 38
- [a] 41

Сколько авиакомпаний выполняют полеты на рынке внутренних воздушных авиаперевозок в Казахстане?

- [a][+] 11
- [a] 13
- [a] 15
- [a] 17
- [a] 19

Какой документ по развитию туристской инфраструктуры был принят на 18-й сессии Генеральной Ассамблеи ЮНВТО в г. Астане в октябре 2009 года?

- [a] Зеленая карта
- [a][+] Дорожная карта
- [a] Декларация по развитию туризма
- [a] Меморандум о взаимопонимании среди туристов
- [a] Хартия туризма

В каком году и где был проведен 3-й Форум мэров городов Шелкового пути?

- [a] в 1997 г. в Пекине, КНР
- [a] в 2001 г. в Пхеньяне, Северная Корея
- [a] в 2006 г. в Ташкенте, Республика Узбекистан
- [a][+] в 2008 г. в Алматы, Республика Казахстан
- [a] в 2009 г. в Астане, Республика Казахстан

В каком году и где впервые была принята 19 странами-участниками декларация по туризму на Шелковом пути?

- [a] в 1991 г. в Таразе
- [a][+] в 1994 г. в Самарканде
- [a] в 1998 г. в Бухаре
- [a] в 2005 г. в Бишкеке
- [a] в 2009 г. в Астане

Чем определяется уровень развития производственной и социально-общественной жизни страны?

- [a] протяженностью путей сообщения
- [a] наличием производственной и социальной инфраструктуры
- [a] уровнем общественно-производственной жизни

- [a] выгодами транспортно-географического положения
- [a][+] уровнем развития транспортных коммуникаций.

По скольким признакам классифицируют транспорт?

- [a][+] 2
- [a] 3
- [a] 4
- [a] 5
- [a] 6

Кому в транспортной системе Казахстана принадлежит ведущая роль?

- [a] речному транспорту
- [a] автомобильному транспорту
- [a][+] железнодорожному транспорту
- [a] водному транспорту
- [a] воздушному транспорту

Как был назван проект о строительстве транспортной артерии в виде судоходного канала в ноябре 2008 г. на международной конференции в Ташкенте?

- [a] Волго-Дон
- [a] Беломорканал
- [a] Север-юг
- [a] Евразия
- [a][+] Азия

С какой инициативой выступил Президент РК Назарбаев Н.А. на неформальном саммите СНГ в Санкт-Петербурге?

- [a] строительства «золотого моста» на трассе Актау-Атырау
- [a] создания транспортного коридора «Восток-запад»
- [a] строительства нового морского порта на Каспии
- [a][+] строительства судоходного канала «Евразия»
- [a] строительства нового нефтепровода в Китай

С какого года система «Амадеус» присутствует на российском рынке?

- [a] с 1987 г.
- [a] с 1991 г.
- [a][+] с 1994 г.
- [a] с 1997 г.
- [a] с 2001 г.

В каком году была основана система «Амадеус»?

- [a] с 1964 г.
- [a] с 1972 г.
- [a] с 1980 г.
- [a][+] с 1987 г.
- [a] с 1991 г.

В Азиатско-Тихоокеанском регионе функционирует система:

- [a][+] «Абакус»
- [a] «Сейбр»
- [a] «Амадеус»
- [a] «Сита»
- [a] «Галилео»

Регион Африки представлен системой:

[a] «Сейбр»

[a] «Галилео»

[a][+] «Сита»

[a] «Абакус»

[a] все ответы верны

Когда крупные компании в США начали разрабатывать системы резервирования мест на авиарейсы?

[a] в 30-е годы

[a] в 40-е годы

[a] в 50-е годы

[a][+] в 60-е годы

[a] в 70-е годы

В каком программном комплексе России туры формируются из отдельных услуг, заказанных клиентом?

[a] «Инна-Тур»

[a][+] «Мастер-Тур»

[a] «Маша-Тур»

[a] «Само-Тур»

[a] «Мастер-Агент»

В каком году была создана система «Сейбр»?

[a] в 1959 г.

[a] в 1961 г.

[a][+] в 1964 г.

[a] в 1972 г.

[a] в 1987 г.

Под какой маркой система «Сейбр» распространяется в Австралии?

[a] «Фалком систем»

[a] «Зенон»

[a] «Дата»

[a] »Континент Экспресс»

[a][+] «Фантазия»

Какая из авиакомпаний не участвовала в создании системы «Галилео»?

[a] «Британские авиалинии»

[a][+] «Американские авиалинии»

[a] «КЛИМ»

[a] «Ковия»

[a] «Швейцар»

Когда была создана система бронирования билетов «Экспресс»?

[a][+] в 1972 г.

[a] в 1976 г.

[a] в 1980 г.

[a] в 1987 г.

[a] в 1990 г.

СЛОВАРЬ ТЕРМИНОВ

Авиационная инфраструктура - в РФ - аэродромы, аэропорты, объекты единой системы организации воздушного движения, центры и пункты управления полетами летательных аппаратов, пункты приема, хранения и обработки информации в области авиационной деятельности, объекты хранения авиационной техники, центры и оборудование для подготовки летного состава, другие используемые при осуществлении авиационной деятельности сооружения и техника.

Administrative servitude

Административный сервитут - преимущественное право государственных органов или предприятий, связанное с сооружением дорог, линий электропередач, аэропортов и т.д. Административный сервитут устанавливается в общественных интересах.

Water supply; Waterservice

Водоснабжение - совокупность мероприятий и сооружений, обеспечивающих забор, подготовку, аккумулирование, подачу и распределение воды для нужд населения и промышленности.

Зоны инженерной и транспортной инфраструктур - по законодательству РФ - зоны для размещения и функционирования сооружений и коммуникаций железнодорожного, автомобильного, речного, морского, воздушного и трубопроводного транспорта, связи, инженерного оборудования.

Инженерная, транспортная и социальная инфраструктуры - по законодательству РФ - комплекс сооружений и коммуникаций транспорта, связи, инженерного оборудования, а также объектов социального и культурно-бытового обслуживания населения, обеспечивающий устойчивое развитие и функционирование поселений и межселенных территорий.

Инновационная инфраструктура - комплекс взаимосвязанных структур, обслуживающих и обеспечивающих реализацию инновационной деятельности.

В РФ инновационную инфраструктуру составляют: инновационно-технологические центры, технологические инкубаторы, технопарки, учебно-деловые центры и др.

Инновационно-инвестиционная инфраструктура - комплекс взаимосвязанных структур, обслуживающих и обеспечивающих реализацию инновационно-инвестиционных процессов.

Информационная инфраструктура - система организационных структур, обеспечивающих функционирование и развитие информационного пространства страны и средств информационного взаимодействия.

Информационная инфраструктура:
- включает совокупность информационных центров, банков данных и знаний, систем связи;
- обеспечивает доступ потребителей к информационным ресурсам.

Tertiary infrasructure; Services-producing infrasructure; Social infrasructure

Непроизводственная инфраструктура - инфраструктура, опосредованно связанная с процессом производства: подготовка кадров, школьное и высшее образование, здравоохранение и т.д.

Производственная инфраструктура - инфраструктура, обеспечивающая материальное производство: железные и шоссейные дороги, водоснабжение, канализация и т.д.

Market infrasructure

Рыночная инфраструктура - система учреждений и организаций, обеспечивающих свободное движение товаров и услуг на рынке.

Связь - отрасль национальной экономики, обеспечивающая отправку и прием почтовых отправлений и сообщений, передаваемых по электрическим и электронным, проводным и беспроводным линиям связи.

Система электроснабжения - совокупность электроустановок, предназначенных для обеспечения потребителей электрической энергией.

Социальная инфраструктура - группа обслуживающих отраслей и видов деятельности, призванных:

- удовлетворять потребности людей;
- гарантировать необходимый уровень и качество жизни;
- обеспечивать воспроизводство человеческих ресурсов и профессионально подготовленных кадров для всех сфер национальной экономики.

Социальную инфраструктуру образуют: жилищное и коммунальное хозяйство, здравоохранение, физкультура и спорт, розничная торговля, общественное питание, бытовое обслуживание, система образования, учреждения культуры, наука и т.д.

Heat supply

Теплоснабжение - обеспечения теплотой зданий и сооружений, с помощью передачи горячего теплоносителя.

От лат. Transporto - перемещаю

Транспорт - ведущая отрасль экономики, осуществляющая перевозку пассажиров и грузов. Транспорт является основой географического разделения труда и активно воздействует на размещение производства.

По характеру перевозок транспорт подразделяется на грузовой и пассажирский.

По назначению транспорт подразделяется на:

- транспорт общего пользования, обслуживающий сферу обращения товаров и население;
- транспорт необщего пользования - внутрипроизводственный, ведомственный;
- транспорт личного пользования - легковые автомобили, мотоциклы, велосипеды, лодки, яхты и др.

По видам транспорт подразделяется на сухопутный, водный и воздушный. Особую группу составляет трубопроводный транспорт. Видом транспорта являются ленточные транспортеры, конвейеры.

Инфраструктура (infrastructure) Капитальное оборудование, используемое для предоставления общественно доступных услуг, включая транспорт и телекоммуникации, газо-, электро- и водоснабжение. Они создают необходимую основу для других видов экономической деятельности в современных странах; их отсутствие или ненадежность характерны для развивающихся стран (less developed countries, LDC) и являются помехой для их развития. Услуги инфраструктуры обычно либо предоставляются, либо регулируются государством.

Экономика. Толковый словарь. — М.: "ИНФРА-М", Издательство "Весь Мир". Дж. Блэк. Общая редакция: д.э.н. Осадчая И.М.. 2000.

ИНФРАСТРУКТУРА

(от лат. *infra* - под, структура)

совокупность отраслей, предприятий и организаций, входящих в эти отрасли, видов их деятельности, призванных обеспечивать, создавать условия для нормального функционирования производства и обращения товаров, а также жизнедеятельности людей. Различают производственную и социальную инфраструктуру. В инфраструктуру включают дороги, связь, транспорт, складское хозяйство, внешнее энергоснабжение, водоснабжение, спортивные сооружения, озеленение, предприятия по обслуживанию населения. Иногда к инфраструктуре относят науку, образование, здравоохранение.

Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б.. Современный экономический словарь. — 2-е изд., испр. М.: ИНФРА-М. 479 с.. 1999.



Об авторе

Кораблев Валерий Анатольевич – кандидат экономических наук, профессор кафедры туризма и сервиса университета «Туран», академик международной общественной Академии туризма, академик Российской Академии детско-юношеского туризма и краеведения, член-корреспондент Петровской Академии искусств и наук, Почетный работник туризма Республики Казахстан, национального судьи по спорту высшей категории, Заслуженный инструктор туризма Республики Казахстан, Заслуженный путешественник России, мастер спорта СССР по туризму.

Награжден знаком «За развитие науки в Республике Казахстан».

Кораблев В.А. является одним из ведущих ученых-экономистов по проблемам туризма. При его непосредственном участии были подготовлены: Концепция развития туризма Республики Казахстан, утвержденная постановлением Правительства Республики Казахстан от 6 марта 2001 г. № 333, проекты закона Республики Казахстан «О туристской деятельности в Республике Казахстан», Государственной программы развития туризма в Республике Казахстан на 2001-2005 годы, Программы развития туризма в г. Алматы на 2004-2010 годы, утвержденной решением Алматинского городского маслихата от 9 декабря 2004 г. № 94, Мастер-плана развития туристского кластера в г. Алматы.

Автор 300 научных публикаций, в том числе 20 монографий, книг, учебных пособий в области туризма.