

способствовать увеличению туристского потока, доходов от туризма, созданию новых рабочих мест и улучшению социально-экономического положения населения района.[3][4]

Суммируя вышеизложенное, в рамках исследования был проведен PEST-анализ для определения степени воздействия внешних и внутренних факторов на комплексное развитие анализируемой туристской дестинации (Таблица 2).

Таблица 2

Pest-анализ факторов развития туризма в Карагандинской области (по 5-балльной шкале)

Фактор	Оценка	Комментарий
Вхождение региона в топ-10 туристской дестинации РК	5	Это положительный фактор, который повышает престиж и привлекательность региона для туристов.
Привлечение инвестиций	4	Это положительный фактор, который способствует развитию туристской инфраструктуры, созданию новых туристских объектов и услуг, повышению качества и конкурентоспособности туристского продукта региона.
Демография, численность населения	4	Это положительный фактор, оказывающий влияние на обеспечение рынка туристских услуг необходимыми специалистами.
Инфраструктура региона	4	Это положительный фактор, который определяет уровень развития и доступности транспортной, коммунальной, социальной, информационной и других видов инфраструктуры, необходимых для обеспечения туристской деятельности в регионе.
Культурное наследие региона	5	Это положительный фактор, который представляет собой совокупность исторических, архитектурных, художественных, религиозных, этнографических и других ценностей, свидетельствующих о культурном разнообразии и богатстве региона.

Туризм в Карагандинской области имеет высокий потенциал развития, так как регион обладает рядом положительных факторов, способствующих формированию очевидных конкурентных преимуществ.

Литература

1. <https://www.gov.kz/memleket/entities/karaganda/activities/414>
2. https://tourlib.net/statti_tourism/bajkanova.htm
3. <https://www.gov.kz/memleket/entities/karaganda/activities/414?lang=kk>
4. <https://www.stud24.ru/turism/osobennosti-razvitiya-sportivnogo-turizma-v/425440-1510748-page1.html>

Курбатов С.С., Дёмин А. А., 2 курс (Карагандинский университет Букетова)
 Научный руководитель – к.э.н., ассистент профессора Нурмаганбетова А. Ж.

ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В КАЗАХСТАНЕ

Логистика — это одна из составляющих факторов сильной экономики. Для Казахстана транспортная отрасль является одной из ключевых как в международном масштабе, так и локальном. Географическое положение обеспечивает широкие возможности для достижения значительных результатов в развитии. Проблематика вопроса обсуждается на разных уровнях – правительственном, в медиа и между предпринимателями.

Проблемы логистики в Казахстане в основном базируются на неудовлетворительном состоянии транспортной инфраструктуры и тех элементов логистического процесса, которые непрерывно функционируют годами (многие еще со времен СССР), а без усиленного внимания к ним теряют эффективность и создают угрозы для будущей обстановки в отрасли. Состояние инфраструктуры на сегодняшний день уже предоставляет поводы для опасения, что демонстрируют и другие отрасли экономики со схожими проблемами. На сегодняшний момент дороги регионального и областного значения находятся на 90% и 85% в удовлетворительном состоянии соответственно, в мировых рейтингах дороги Казахстана по состоянию и характеристикам занимают 95 место из 144 стран-участниц[3]. Проблемой также является изношенность ж/д путей на 60%[6]. Низкий уровень автоматизации процессов нарушает сбалансированность тарифного регулирования и усложняет обеспечение поддержания достаточной гибкости тарифных условий, необходимых для долгосрочного инвестиционного планирования для повышения качества услуг железнодорожного транспорта, что приводит к ограничению возможностей для обслуживания и модернизации инфраструктуры. Под вопросом остается квалификация и конкурентоспособность персонала на мировой арене. Учитывая имеющиеся возможности и намерения Казахстана улучшить свои позиции в направлении международного транзита грузов, достичь глубокой интеграции страны в мировую транспортно-логистическую систему для обеспечения роста экономики и уровня жизни граждан, нынешнее положение РК является неудовлетворительным и требует активных действий для решения проблем, препятствующих достижению целей. Казахстан оценивается международным рейтингом Мирового Банка «Индекс Логистической Производительности» на 2.5 балла [2] при 4.6 у лидера списка и 1.67 у замыкающего – позицию нашей страны можно назвать неудовлетворительной с учетом наших интересов. Причины положения – внутренняя, географические ограничения, связанные с выходом к морю и внешняя, состояние транспортной инфраструктуры. Качество дорог является важным фактором, объем перевезенных автотранспортом грузов более 80%, более 25% грузооборота без учета трубопроводного. Международные исследования качества дорог показали среднее состояние дорог в стране, сравнительно с другими участниками [3], что подтверждает недостаточное состояние развития наземной транспортно-логистической инфраструктуры Казахстана для достижения поставленных целей и частично объясняет производительность на данный момент в сфере транзитных операций через страну и грузоперевозок внутри страны. Помимо автодорог, износ путей ж/д путей достаточно высок, что также сказывается на логистической эффективности страны в целом.

Для решения проблем транспортной отрасли Казахстана и непосредственно логистической инфраструктуры необходимо проведение масштабного обновления и расширения инфраструктурных объектов, осуществление комплексной модернизации отрасли – ремонт автомобильных дорог и строительство новых, прокладывание железнодорожных путей, обновление парка ж/д транспорта, приобретение новых пассажирских вагонов, действия по налаживанию ситуации необходимо проводить с опорой на лучшие мировые практики и опыт. Часть из перечисленного уже имплементируется, но необходим комплексный подход с задачей изменить положение вещей и устоявшиеся нормы – бороться с первопричинами вместо борьбы с симптомами. [8] Помимо строительства, необходимо перенимать правовую базу ведущих в логистической отрасли стран, адаптировать скоростные лимиты, правила и подходы. Многогранный подход по всестороннему изменению нынешней ситуации приведет Казахстан к экономическому росту, укреплению позиций в международной транспортно-логистической интеграции и повышению благосостояния, удовлетворенности граждан.

Казахстан ставит перед собой цель – стать важным элементом международной логистической цепочки, используя свое географическое положение и транзитные возможности. Достижению этой цели мешают острые проблемы с устареванием и уровнем качества транспортной инфраструктуры. Для решения проблем необходимо выработать подход, позволяющий осуществить модернизацию отрасли, повысить внимание к возникшим

и возникающим в будущем проблемам и наладить скорость реакции на них. Обновляя инфраструктуру и транспортные парки страны, ключевым фактором повышения эффективности отрасли будет создание норм, которые не позволят допустить образования такой ситуации с вновь – инфраструктура должна постоянно обновляться, в логистический процесс необходимо своевременно внедрять новые появляющиеся практики для обеспечения конкурентоспособности и полного использования возможностей.

Литература

1. Об утверждении Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года: утв. Постановлением Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2022 года №1116 // <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2200001116> // 30.12.2022.
2. The Logistics Performance Index // The World Bank// <https://data.worldbank.org/indicator/LP.LPI.INFR.XQ?end=2022&start=2022&type=shaded&view=map&year=2022> //
3. Road QualityRanking // World Economy Forum // https://www.theglobaleconomy.com/rankings/roads_quality/
4. Road Quality and Mean Speed Score // International Monetary Fund// <https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2022/05/20/Road-Quality-and-Mean-Speed-Score-518200> //
5. Основные показатели работы транспорта в Республике Казахстан (январь-декабрь 2023 года) // Бюро Национальной Статистики Республики // <https://stat.gov.kz/api/iblock/element/115277/file/ru/> // 12.01.2024.
6. Железные дороги Казахстана изношены на 60 процентов – Смаилов // https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/jeleznyie-dorogi-kazahstana-iznoshenyi-60-protsentov-smailov-517559/ // 21.11.2023.
7. За три года КТЖ построит свыше 1300км железных дорог // <https://railways.kz/ru/news/za-tri-goda-ktzh-postroit-svyshe-1300-kilometrov-zheleznyh-dorog/> // 23.11.2023.
8. Премьер поручил разработать меры по развитию морской инфраструктуры// <https://kapital.kz/economic/121537/prem-ier-poruchil-razrabotat-mery-po-razvitiyu-morskoy-infrastruktury.html> // 12.12.2023.

Korovikov A.A., 3rd year (Karaganda Buketov University)
Scientific supervisor – Ph.D., Associate Professor Mukanov B.O.

FEATURES OF THE REGIONAL ECONOMY OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

Kazakhstan is a country with a large territory and diverse natural conditions that affect the characteristics of the economy of the regions. In order to take into account these features and ensure effective management of the country's economic development, it is necessary to carry out economic zoning of Kazakhstan. This means that Kazakhstan is divided into five economic and geographical regions, which have their own characteristics in terms of natural, climatic, demographic, social, cultural and economic parameters. These regions are Eastern, Western, Northern, Central and Southern Kazakhstan. The economic zoning of Kazakhstan makes it possible to identify the potential and problems of each region, develop and implement adequate development strategies and programs, as well as contribute to the balanced and harmonious development of the entire country [1].

The socio-economic development of the regions of Kazakhstan is a process of improving the well-being, quality of life and competitiveness of the population and business entities in various territorial units of the country. This process depends on many factors, which can be divided into internal and external. Internal factors are those that characterize the resources, potential and specifics