

9. Вебер М. Протестантская этика и дух капитализма // Вебер М. Избранные произведения: Пер. с нем. / Сост., общ. ред. и послесл. Ю. Н. Давыдова; Предисл. П. П. Гайденко. – М.: Прогресс, 1990. – С. 44–271.

10. Becker S.O., Woessmann L. (2007), Was Weber Wrong? A Human Capital Theory of Protestant Economic History // IZA [Electronic resource] – Mode of access: <http://ftp.iza.org/dp2886.pdf>.

11. Беккин Р.И. Исламская экономическая модель и современность. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Изд. дом Марджани, 2010. – 367 с.

12. Van Praag B.M.S., Romanov D., Ferrer-i-Carbonell A. (2010), Happiness and Financial Satisfaction in Israel: Effects of Religiosity, Ethnicity and War // IZA [Electronic resource] – Mode of access: <http://ftp.iza.org/dp5184.pdf>.

ПРОБЛЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫМ РАЗВИТИЕМ ГОРОДСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ НА ПРИМЕРЕ ГОРОДА АСТАНЫ

Жабытай Б. Н., Казахский университет экономики, финансов и международной торговли, г. Астана, Республика Казахстан

Каждому любому городу необходим комплекс конкретного и определенного инфраструктурного развития. Инфраструктурное развитие влияет на формирование и развитие хозяйственной жизни каждого города, так как такое качество инфраструктуры как «комплексность», немаловажно для экономического роста города, поскольку все потребители нуждаются во всех видах услуг инфраструктуры.

В современных условиях проблемы управления инновационным развитием городской инфраструктуры обусловлено следующими признаками:

- хозяйствующие субъекты расположены на ограниченной территории;
- цель развития городской инфраструктуры представляет собой совокупность взаимосвязанных показателей и их значений, которые предназначены только для конкретного города;
- для реализации программы развития городской инфраструктуры используется в основном местные ресурсы;
- все программы развития городской инфраструктуры предусматривает развитие всех его отраслей как единого целого, управление реализацией программы осуществляется из единого центра.

Таким образом, переход к развитию инновационной экономике ставят перед местными органами власти задачи развития новых форм хозяйствования, способствующих эффективной работе всех элементов городской инфраструктуры. При этом не только городские исполнительные органы играют важную роль в решении многообразных вопросов развития города, но и администрации хозяйствующих субъектов, предприятий и других организации, не подчиненных городскому акимату. Для этого необходимо формировать целостную систему управления, улучшать качество руководства городской инфраструктуры. Деятельность органов местного управления должна быть направлена на формирование системного подхода к организации и управлению инновационным развитием городской инфраструктуры [1, с. 235–236].

Как показывает мировой опыт, развитие городской инфраструктуры невозможно без проведения целенаправленной региональной инвестиционной, промышленной, транспортной, экологической политики стимулирующей развитие инфраструктуры.

Инвестиционная политика. Инвестиционная политика каждого города, например, города Астаны, имеет специфику, определяемую совокупностью как внешних, так и внутренних факторов. В то же время в инвестиционной политике города Астаны можно выделить общие черты, к числу которых следуют отнести:

- приоритетное развитие объектов и направлений деятельности, имеющих особо важное значение для данного города;

- максимальное использование и развитие имеющегося производственного, природно-ресурсного потенциала и культурно-демографических особенности;
- выравнивание социально-экономических условий всей территории города, создание и укрепление в его рамках одного экономического пространства.

Согласно данным органов статистики в январе-декабре 2017 года объем инвестиций в основной капитал составил 772,7 млрд тенге, что больше в сравнении с 2016 годом на 17 %. В разрезе источников финансирования государственные бюджетные средства занимают 30 %, собственные средства предприятий и организаций – 55 %, кредиты банков – 5 %, другие заемные – 10 %.

Астана стала центром привлечения инвестиций, столицей инвестиционных проектов. Экономически-деловой потенциал Астаны открывает значительные перспективы для инвестиций. Благодаря активной поддержке города, его имиджа столицы мирового уровня, он стал чрезвычайно привлекательным для ведения бизнеса. Сегодня почти 60 % всех инвестиций, привлекаемых в экономику Астаны, представляют частный капитал.

Задачи привлечения выгодных инвестиций, решает созданная специальная экономическая зона (СЭЗ) «Астана – новый город». Она действует в роли «свободной экономической зоны», применяемой во всем мире как инструмент стимулирования притока инвестиций в регионе. С момента создания СЭЗ на ее территорию привлечено более 2,0 трлн тенге инвестиций при реализации проектов, из них освоено 50 % (1,2 трлн тенге) [2].

В связи с этим, продолжится работа по реализации инвестиционных проектов, имеющих жизненно важное значение для развития города через финансирование за счет средств республиканского бюджета, Фонда прямых инвестиций, Единой программы «Дорожная карта бизнеса-2020», Фонда развития предпринимательства «Даму», акционерного общества «Baiterek Venture Fund» и других источников [3]. Через Международный финансовый центр «Астана» усилится взаимодействие с международными финансовыми и экономическими организациями в целях содействия в привлечении новых, особенно, зеленых инвестиций [4]. Продолжится целенаправленная информационно-рекламная работа представлению инвестиционных возможностей города, его инновационного потенциала, а также участие в экономических форумах, выставках, комиссиях по торговому экономическому сотрудничеству [5].

Промышленная политика. Рост промышленного производства города Астаны в будущем сложится в основном за счет увеличения объемов стабильно работающих предприятий в отраслях деревообработки, машиностроения, металлургической промышленности, пищевой и текстильной промышленности, производства строительных материалов и оборудования строительной индустрии, производства электроэнергии, газа и воды, производства пластмассовых и резиновых изделий.

По официальным данным Комитета по статистике Министерства Национальной экономики Республики Казахстан, на январь 2018 года промышленными предприятиями г. Астаны произведено продукции (включая малые предприятия, подсобные производства, сектор домашних хозяйств) в действующих ценах на 24,6 млрд тенге, что к уровню января 2017 года составило 119,7 %. В обрабатывающей промышленности индекс физического объема в январе 2018 года к уровню января 2017 года вырос на 25,7 %. Объем производства в машиностроении увеличился в 8,2 раза; производство продукции легкой промышленности выросло на 86,7 %; производство металлургической промышленности на 218,3 %. Вместе с тем, снизилось производство прочей не металлической минеральной продукции на 34,6 %; производство резиновых и пластмассовых изделий на 29,9 %. В электроснабжении, подаче газа, пара и воздушном кондиционировании индекс физического объема в январе 2018 года к уровню января 2017 года увеличился на 2 %. В водоснабжении, канализационной системе, контроле над сбором и распределением отходов индекс физического объема в январе 2018 года к уровню января 2017 года составил 118 % [6].

Создание условий для развития промышленности обеспечивает потребности города в товарах первой необходимости, а также развитие экспортного потенциала, освоение выпуска конкурентоспособной продукции из собственных сырьевых ресурсов.

В настоящее время можно отметить, что в городе осуществляется очень важная работа по оживлению деловой активности предприятий обрабатывающей промышленности. В обрабатывающей промышленности были освоены новые виды производства:

1) производства пищевой промышленности: мука, хлеб, мучные кондитерские и макаронные изделия, мясо, яйцо, молоко, натуральный сок и сокосодержащие напитки, молочная и сыродельная продукция, чистая питьевая вода, минеральные воды и безалкогольные напитки, колбасные изделия и полуфабрикаты;

2) машиностроительного производства: сельскохозяйственные машины, оборудования и насосы, выпуск пассажирских вагонов «Talgo», выпуск вертолетов, компрессорные оборудования и станки, фотоэлектрические модули, дорожные ограждения, светодиодная техника;

3) производства деревообработки: лесо-, пиломатериалы, деревянные окна, двери, витражи, мебель, строительные материалы, деревянные изделия, деревянные дома и бани, беседки;

4) производства пластмассовых и резиновых изделий: керамические санитарно-технические изделия, стеклопластиковые трубы и фасонные изделия, композиционная древесина, фанера многослойная клееная, пластиковые двери и окна, световые люки и фонари, трубы и фитинги для систем теплоснабжения и водоснабжения, пластмассовые листы, полиэтиленовые трубы, пластиковые упаковки для товаров;

5) производства строительных материалов: строительные растворы, известковые, теплоизоляционные, цементные смеси, изделия из бетона, производство строительных стальных конструкций, товарный бетон и сухие бетонные смеси, сухие строительные смеси, железобетонные конструкции для гражданского, промышленного строительства, стеновые блоки, изделий из проволоки, изготовление и монтаж металлопластиковых и алюминиевых изделий, силикатный и облицовочный кирпич, черепица, опалубки, стекло, металлоконструкции, белый цемент, изготовление газоблоков, пеноблоков и пеноблоков, плиты перекрытия и бетонные трубы, т. д.;

6) производства текстильной промышленности: одежда и принадлежности, спецодежда, профессиональная и форменная одежда;

7) производства электроэнергии, газа и воды [7].

Транспортная политика. Целью транспортной политики является развитие рынка перевозочных услуг всеми видами транспорта, удовлетворение потребностей экономики и населения в транспортном обеспечении, реализация транзитных возможностей, в том числе за счет строительства новых автомобильных и железнодорожных магистралей.

В настоящее время на автомобильном транспорте г. Астаны произошла полная демонополизация и создавалась конкурентная среда. Происходит тенденция роста объемов пассажирских перевозок, осуществляемых специализированными транспортными компаниями. Реализуется программа развития и модернизации транспортного комплекса Астаны в рамках проекта «Новая транспортная система города Астаны», включающей в себя системы Легкорельсового транспорта (LRT), Скоростного автобусного транспорта (BRT) и Интеллектуальной транспортной системы (ITS) [8, с. 3].

Программа развития и модернизации является инструментом, который позволяет делать намерения и деятельность конкретных субъектов активности прозрачными для всех заинтересованных, без ущерба для самой этой деятельности. В программе деятельностные намерения и структура работы сформулированы и представлены в развернутом виде. Наличие программы деятельности повышает публичность городского управления, так как появляется возможность знакомиться с намерениями действующих субъектов до начала их деятельности и сопоставлять намерения с действиями, последовательность которых также представлена в программе.

Формирование эффективной системы управления инновационным развитием города и его инфраструктурой в условиях современной экономики повышает ряд принципов: консолидации, прогрессивности, открытости, динамичности. При этом целенаправленно модифицируются основные структуры и функции, методы и формы управления инновационным развитием города и его инфраструктуры для обеспечения его устойчивого воспроизводства.

В ходе исследования многие проблемы только поставлены и требуют обоснованных ответов, а предлагаемые рекомендации нуждаются в дальнейшей практической апробации в условиях рыночно хозяйственного пространства и времени различных городов Казахстана.

Экологическая политика. Целью экологической политики является снижение нагрузки на окружающую среду обитания на основе практической реализации природоохранных мероприятий, учитывающих сочетание экологических и экономических интересов города при обязательном приоритете первых. В городе будет внедрена система обязательного проведения производственного мониторинга на предприятиях, осуществляющих экологически опасные виды хозяйственной деятельности.

Экологическая политика города осуществляется соблюдением следующих принципов:

- охрана окружающей среды должна обеспечить справедливое удовлетворение потребностей настоящего и будущих поколений;
- люди имеют право на здоровую и плодотворную жизнь в гармонии с природой;
- международное сотрудничество в целях сохранения, защиты и восстановления здорового состояния и целостности экосистемы региона.

Важнейшим элементом городской среды должна стать экологическая инфраструктура города, включающая систему озеленения, зоны и территории, благоприятные для жизнедеятельности людей. Развитие экологической инфраструктуры обеспечивается путем объемно-планировочной организации городских селитебных образований, создаваемых с учетом коррекции метеорологических условий внешней среды, архитектурно-градостроительного дизайна и природно-ландшафтного каркаса города.

Учитывая текущую экологическую ситуацию в городе, стратегической задачей развития Астаны является минимизация и переработка отходов.

В Астане будет внедрена система управления отходами, предусматривающая следующие этапы: сокращение объема отходов, переработку, повторное использование и утилизацию.

Программа утилизации отходов, предусматривающая поддержку инициатив по сокращению объема отходов, их повторному использованию, переработке и захоронению, стимулирование эффективного использования ресурсов обеспечит повышение конкурентоспособности экономики города при смягчении негативных последствий для окружающей среды. Результатом внедрения программы должно стать сокращение объемов отходов, вывозимых на мусорную свалку, примерно на 30 % к 2020 году и на 80 % к 2030 году.

Решение проблемы экологической инфраструктуры предполагает дальнейшее увеличение площади зеленых насаждений и парковых зон внутри города, предусмотренное Программой социально-экономического развития города Астаны на 2016–2020 годы и Комплексной схемой озеленения города Астаны до 2030 года.

Акимат будет поддерживать через систему мониторинга и различных поощрений внедрение на предприятиях города стратегии «более чистого производства», направленной на устранение токсичного сырья, снижение объема и токсичности всех видов выбросов и отходов до завершения процесса производства. По оценкам экспертов, результатами применения предприятиями стратегии «более чистого производства» станут:

- сокращение потребления сырья, электроэнергии, воды;
- снижение отходов;
- экономия средств предприятия;
- улучшение экологической ситуации в районах города.

В основе более чистого производства лежит совершенствование технологий, повышение знаний и квалификации.

Также будет разработан механизм совершенствования городского планирования и финансирования природоохранных мероприятий в Астане с учетом методологий, применяемых международными финансовыми организациями [9, с. 74–76].

Таким образом, инновационное развитие города в ближайшее время будет обеспечено посредством реализации новых стратегических действий, программ и проектов в разных отраслях экономики.

Подводя итоги, можно отметить, что основной предпосылкой качественного управления инновационным развитием городской инфраструктуры города Астаны являются высокие темпы инвестиционной, промышленной транспортной и экологической политик. Все это изложенное дает нам возможность обозначить основные элементы и этапы инновационного развития городской инфраструктуры. Так, для реализации стоящих перед городом целей и задач необходимо стимулировать приток инвестиций в приоритетные сектора экономики, направляемые на развитие городской инфраструктуры и совершенствование производственной и социальной структуры экономики.

Список использованных источников

1. Голованов, В.И. и др. Современное управление инфраструктурой городского хозяйства: Учебник. – М.: Издательство «Научный консультант», 2018. – 314 с.
2. Инвестиции г. Астана. Бизнес-портал Астаны: www.astana2050.kz/ru.
3. Меры поддержки инвестиционных проектов г.АстанаТОО «Городской центр развития инвестиции «ASTANAINVEST». <https://investinastana.kz/ru>.
4. Официальный сайт Международного финансового центра «Астана». <https://aifc.kz/ru>.
5. Информационная поддержка – услуги для инвесторов г.Астана ТОО «Городской центр развития инвестиции «ASTANAINVEST». <https://investinastana.kz/ru>.
6. Официальный сайт Комитета по статистике Министерства Национальной экономики Республики Казахстан. <https://stat.gov.kz/ru>.
7. Промышленность г. Астана. Бизнес-портал Астаны: www.astana2050.kz/ru.
8. Программа модернизации транспортного комплекса города Астана на 2015–2019 годы. <https://www.zakon.kz/4777818-programma-modernizacii-transportnogo.html>.
9. Программа развития города Астаны на 2016–2020 годы. Приложение к решению маслихата города Астаны от «11» декабря 2015 года. № 427/61-V.

АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ ИНФОРМАЦИОННО-КОММУНИКАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ НА РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

*Забродская К. А., Бобко В. А., Белорусский государственный
экономический университет, г. Минск, Беларусь*

Современные тенденции развития мировой экономики свидетельствуют о возрастающей роли применения информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) и систем в логистике, которая в условиях роста конкуренции, интеграции страны в общемировые товарные потоки становится одной из важнейших составляющих стратегического развития бизнеса на национальном и международном уровнях. Внедрение научно-технологических инноваций в логистической деятельности позволяет предприятиям снизить транспортные издержки, обеспечить непрерывность материальных потоков, управлять взаимоотношениями с партнерами, улучшить обслуживание потребителей, повысить качество и конкурентоспособность товаров и услуг. Национальные приоритеты в сфере развития информатизации логистической системы (ЛС) Республики