

Баяндинова С.М., Тычков Н.В., Шидерина Г.Н., Абдуллаева А.А.

Казахский национальный университет им. аль-Фараби, Казахстан, г. Алматы,
e-mail: bayandinova.sairan@gmail.com

РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТУРИЗМА ВДОЛЬ ВЕЛИКОГО ШЁЛКОВОГО ПУТИ

В статье рассмотрены вопросы развития туристской инфраструктуры, уровень развития туризма в целом, на казахстанском отрезке Великого Шёлкового пути. Сейчас Шёлковый путь является одним из ключевых и перспективных проектов ООН, направленных на возрождение и восстановление торговых, культурных связей между востоком и западом. Авторами проводится расчет индекса туристской инфраструктуры зоны транспортного коридора. Выбранная методика дополняется анализом качественных показателей развития туристской инфраструктуры, полученных с помощью экспертных оценок, результатов опроса, проведенного среди как туристов, так и предприятий. В результате исследования было определено, что вся туристская инфраструктура транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» состоит из 6181 объекта. Среднее значение количества объектов туристской инфраструктуры на 100 км вдоль всего коридора составляет 222 объекта. Высокий уровень развития инфраструктуры туризма зафиксирован в Алматинской области, занимающей лидирующее положение. В данном случае индекс составил 372,9. В уровень с рангом выше среднего не вошла ни одна из придорожных зон транспортного коридора. Проведенное исследование позволило выявить проблемы, сдерживающие развитие в регионах инфраструктуры туризма: связанные, прежде всего, с состоянием материально-технической базы и административно-правовыми проблемами.

Ключевые слова: Великий Шелковый путь, туристская инфраструктура, транспортные сообщения.

Bayandinova S.M., Tychkov N.V., Shiderina G.N., Abdulaeva A.A.

Al-Farabi Kazakh National University, Kazakhstan, Almaty *
E-mail: bayandinova.sairan@gmail.com

Development of Tourist Infrastructure Along the Great Silk Road

The article presents the development of the tourist infrastructure of the Kazakhstan part of the once existed Great Silk Road. Today Great Silk Road is one of the key long-term projects of the United Nations, aimed at revival and restoration of the trade and cultural relations between East and West. The authors calculate the index of the tourist infrastructure of the transport corridor zone. The chosen methodology is complemented by an analysis of the qualitative indicators of the development of the tourist infrastructure, obtained with the help of expert assessments, the results of a survey conducted among both tourists and tourism enterprises. As a result of the research we determined that the whole Tourism Infrastructure of the transport corridor "Western Europe - Western China" consists of 6181 objects. The average value of the quantity of the objects of Tourism Infrastructure per 100 kilometers along the entire corridor amounts to 222 objects. The high level of development of Tourism Infrastructure is held fix in the zone along the road of Almaty oblast, which occupies the leading position in most components of the Index. In this case, the Index amounted to 372,9. None of the zones along the road of the transport corridor was included into the level of the rank above average. The study made it possible to identify problems that hamper the development of tourism infrastructure in the regions: primarily related to the state of the material and technical base and administrative and legal problems.

Key words: Great Silk Road, tourist infrastructure, transport links.

Баяндинова С.М., Тычков Н.В., Шидерина Г.Н., Абдуллаева А.А.

Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті, Қазақстан, Алматы қ.,
e-mail: bayandinova.sairan@gmail.com

Ұлы Жібек жолы бойында туристік инфрақұрылымның дамуы

Мақалада туристік инфрақұрылымның дамуы, тұтастай алғанда туризмнің Ұлы Жібек жолының қазақстандық бөлігінде даму деңгейі қарастырылады. Қазіргі таңда, Жібек жолы – саудасаттықтың қалпына келуіне, шығыс пен батыс арасындағы мәдени байланыстарды қалпына келтіруге бағытталған БҰҰ-ның негізгі және перспективалық жобаларының бірі. Авторлар көлік дәлізі аймағының туристік инфрақұрылым индексіне есептеу жүргізеді. Таңдалған әдістеме сарапшылық бағалау, туристер, сондай-ақ туристік кәсіпорындар арасында сауалнама нәтижелері арқылы алынған туристік инфрақұрылым дамуының сапалы көрсеткіштерімен толықтырылады. Зерттеу нәтижесінде «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» көліктік дәлізінің бүкіл туристік инфрақұрылымы 6181 нысаннан тұрады. Туристік инфрақұрылым объектілерінің жалпы санының орташа мәні 100 км-ге дейін бүкіл дәлізде 222 объект бар. Алматы облысында туризм инфрақұрылымын дамуының жоғары деңгейі байқалды, ол жетекші орынға ие. Бұл жағдайда көрсеткіш 372,9. Көлік дәлізінің бір жол бойындағы аймағы орташа деңгейден жоғары емес. Жүргізілген зерттеулер туризм инфрақұрылым өңірлерінің дамуындағы мәселелерді: ең бірінші материалды-техникалық қор жағдайымен және әкімшілік-құқықтық мәселелермен байланысты инфрақұрылым мәселелерін анықтауға мүмкіндік берді.

Түйін сөздер: Ұлы Жібек жолы, туристік инфрақұрылым, көлік қатынасы.

Введение

В настоящее время Шёлковый путь является одним из ключевых и перспективных проектов ЮНВТО, направляя и координируя развитие туризма вдоль международной транспортной магистрали, а также способствуя продвижению и рекламе данного туристского бренда (<http://silkroad.unwto.org>). Кроме того, регионы и страны, расположенные вдоль Шёлкового пути, реализуют собственные проекты как по созданию и развитию инфраструктуры, так и по продвижению туристского бренда уникального феномена.

Целью настоящего исследования является изучение развития туристской инфраструктуры на казахстанском отрезке Великого Шёлкового пути.

На территории Казахстана проходило несколько ветвей некогда величайшего торгового сообщения между Востоком и Западом, с VI в. выделяются два основных направления: Сырдарьинское и Тянь-Шанские (Байпаков 2009; Robela 2004; Satke R. and Galdini 2004; Grabowski and Geng 2008).

Транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай» проходит по территории 5 областей Казахстана. Это Актюбинская, Кызылординская, Южно-Казахстанская, Жамбылская и Алматинская области (Возрождение Шелкового пути для формирования евроазиатских автотранспортных связей: от теории к практике 2007; Возрождение Шелкового пути для формирования евроазиатских автотранспортных связей

2006). А вот определить территорию дорожного полотна с прилегающей к ней инфраструктурой по ширине коридора вызывает затруднение. В литературе мы не смогли найти ответ на вопрос о том, как локализовать территорию пути сообщения, в связи с чем мы условно откладывали отрезки по обе стороны от транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» с тем, чтобы выделить и определить территорию дорожного полотна с прилегающей к ней инфраструктурой. В результате было выявлено, что буферная зона с охватом всей придорожной инфраструктуры, формируется отрезками по 10 км от каждой стороны транспортного коридора. Таким образом, нам удалось локализовать территорию транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай», ширина которого максимально составляет 20 км, а длина коридора, проходящего по территории Казахстана, 2787 км (Ердаuletov С.Р., 2015; Вертохуров Д., 2007). Единицей развития инфраструктуры туризма вдоль пути будет зона придорожной инфраструктуры, границы которой вдоль коридора будут совпадать с границами административных областей Республики Казахстан, а границами поперечного сечения будет 10 километровая зона по каждую сторону от транспортного коридора. Отсюда, мы выделили 5 зон придорожной инфраструктуры вдоль транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай»: зона придорожной инфраструктуры Актюбинской, Кызылординской, Южно-Казахстанской, Жамбылской и Алматинской областей.

Исходные данные и методы исследования

Для более детального изучения туристской инфраструктуры возникает необходимость уточнения её определения, структуры и выявления основных проблем, сдерживающих её развитие. Понятие туристской инфраструктуры не является новым, но следует отметить, что в научной литературе нет единого толкования этого термина. Неоднозначность и размытость содержательного смысла понятия «инфраструктура туризма» объясняется необоснованностью четких признаков отнесения к ней отдельных видов хозяйственной деятельности, а также неопределенностью круга объектов туристской инфраструктуры.

Инфраструктура туризма – это многофункциональный комплекс, состоящий из систем управления, производственной и социальной инфраструктуры, предприятий и организаций, участвующих в обеспечении туристской деятельности и предприятий туристской индустрии: гостиничная инфраструктура, инфраструктура туроперейтинга, специализированная транспортная инфраструктура, учебная инфраструктура, информационная инфраструктура, научная инфраструктура, предприятия по производству товаров туристского спроса, специализированная туристская торговая инфраструктура (Ердавлетов 2010).

Состав туристской инфраструктуры носит комплексный характер и состоит из 4 основных элементов: база ночлега, база питания, коммуникационная база и сопутствующая база. В связи с чем, комплексная оценка развития туристской инфраструктуры должна базироваться на всестороннем, последовательном анализе входящих в нее элементов.

Наиболее полной и объективной будет та методика оценки туристской инфраструктуры, которая опирается на существующий инструментарий и учитывает показатели официальной статистики. Кроме того, эту методику можно дополнить анализом качественных показателей развития туристской инфраструктуры, полученных с помощью экспертных оценок и на основе результатов опроса, проведенного как среди туристов, так и предприятий туротрасли.

В основе методики лежит определение индекса туристской инфраструктуры зоны транспортного коридора, количественно характеризующего уровень его развития и представляющего собой среднее арифметическое индексов четырех входящих в него блоков. Эти блоки отражают состояние структурных

элементов туристской инфраструктуры зоны транспортного пути.

На первом этапе расчета индекса туристской инфраструктуры различные показатели представляются в виде нормализованных данных при помощи соотнесения фактических значений с наилучшими в выборке. На втором этапе индексы отдельных блоков рассчитываются как среднее арифметическое величин нормализованных показателей. На третьем, заключительном этапе проводится расчет интегрального индекса туристской инфраструктуры (Величкина 2014)

Апробация методики на материалах трансконтинентального проекта «Западная Европа – Западный Китай», а также на материалах административных областей Республики Казахстан, позволила выделить группы территорий по уровню развития в них туристской инфраструктуры.

Границы интервалов групп формировались в зависимости от среднего значения индекса туристской инфраструктуры зон транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай».

Опираясь на последние достижения в знаниях о туристском продукте, мы выяснили, что его главной составляющей является тур, который составляет примерно 50% затрат туриста и является первичной (обязательной) единицей туристского продукта, реализуемая клиенту как единое целое и представляющая собой продукт труда туроператора на определенный маршрут и в конкретные сроки. В целом тур состоит из: 1) туристского пакета и 2) комплекса услуг на маршруте. Туристский пакет предлагается туроператором и включает в себя обязательные (обычно необходимые и достаточные) услуги на маршруте (Ботаева 2014).

Мы постарались посчитать стоимость туристского пакета на 1 день для одного человека для каждой оцениваемой зоны и включили в стоимостную оценку следующие показатели: транспортировка туриста к месту отдыха и обратно в пределах оцениваемой зоны между крупными городами (поездом), размещение в гостинице (3-4 звезды), питание (обед и ужин). Такие потребительские стоимости как трансфер и обязательная экскурсионная и культурная программа мы решили не включать в наш туристский пакет, так как иногда туристы пренебрегают данными услугами.

Результаты и обсуждения

Результаты исследований позволили распределить выделенные зоны придорожной инфраструктуры транспортного коридора «Западная Ев-

ропа – Западный Китай» по уровню развития в них инфраструктуры туризма в 2015 году. Высокий уровень развития инфраструктуры туризма зафиксирован в придорожной зоне Алматинской области, занимающей лидирующее положение по большинству составляющих индекса. В данном случае индекс составил 372,9. В уровень с рангом выше среднего не вошла ни одна из придорожных зон транспортного коридора. Такой разрыв в индексах между зонами объясняется отставанием в развитии инфраструктуры в целом, и не только туристкой, большинства областей и регионов Казахстана. Отметим также, что Алматинская область с городом Алматы являются главным туристским центром страны, намного опережая остальные территории Казахстана.

Средний уровень развития туристской инфраструктуры выявлен в придорожных зонах Жамбылской и Южно-Казахстанской областях, где значение индекса туристской инфраструктуры составляет соответственно 186,7 и 214,5.

Уровень туристской инфраструктуры ниже среднего отмечается в Кызылординской и Актюбинской областях, что обусловлено низкими показателями по многим составляющим индекса.

Нельзя не отметить тот факт, что транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай» проходит через крупные города Казахстана, в которых уровень развития инфраструктуры намного выше остальных территорий вдоль пути. Из комплексной карты на рисунке 6 видно, что туристская инфраструктура городов в большинстве своём занимает больше половины туристской инфраструктуры каждой из придорожных зон.

Минимальное значение составляет инфраструктура города Туркестан с 17%, в то время как вместе с областным центром, городом Шымкент, который также расположен в Южно-Казахстанской области вдоль транспортного коридора, инфраструктура данных городов составляет 84% всей туристской инфраструктуры придорожной зоны Южно-Казахстанской области. Городская туристская инфраструктура города Кызылорды составляет всего лишь 47% всей туристской инфраструктуры придорожной зоны Кызылординской области. Туристская инфраструктура города Алматы составляет 82% всей туристской инфраструктуры придорожной зоны транспортного коридора Алматинской области. Таким образом, ещё раз подчеркнем преобладающую роль и значение городской инфраструктуры

вдоль международного транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай». Согласно международному проекту «Западная Европа – Западный Китай», данные города являются международными и региональными транспортно-логистическими центрами.

Выводы

Исследовав туристскую инфраструктуру и распределив выделенные придорожные зоны транспортного коридора по уровню развития туризма, могут возникнуть сомнения относительно того, правильно ли проведена оценка. Речь идёт о том, что каждая из выделенных зон имеет разную длину сообщения в пределах областей. Поэтому может показаться, что протяженность зоны придорожной инфраструктуры имеет существенное значение.

В данном случае, можно привести ещё один аргумент в защиту проведенных исследований и показать количество объектов туристской инфраструктуры на 100 км в пределах каждой зоны.

В результате исследований мы отметили что протяженность придорожной зоны туристской инфраструктуры транспортного коридора Актюбинской области составляет 590 км, Кызылординской области 817 км, Южно-Казахстанской области 454 км, Жамбылской области 495 км, Алматинской области 431 км. Минимальную протяженность имеет придорожная зона Алматинской области, которая в свою очередь имеет самый высокий индекс развития туристской инфраструктуры. В то время как, протяженность придорожной зоны Кызылординской области составляет максимум и равна 817 км, которая имеет самый низкий индекс развития 133,4.

В результате исследования мы определили, что вся туристская инфраструктура транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» состоит из 6181 объекта. Среднее значение количества объектов туристской инфраструктуры на 100 км вдоль всего коридора (2787 км) составляет 222 объекта. Количество единиц туристской инфраструктуры на 100 км в пределах каждой из придорожных зон транспортного коридора распределяется следующим образом: зона Актюбинской области – 92 объекта, зона Кызылординской области – 81 объект, зона Южно-Казахстанской области – 275 объектов, зона Жамбылской области – 185 объектов, зона Алматинской области – 652 объекта. Таким образом, данные показатели равномерно

распределились в соответствии с проведенной нами комплексной оценкой развития туристской инфраструктуры и подтверждают её истинность.

Стоимость туристского пакета на 1 день для одного человека в пределах каждой из оцениваемых зон варьируется от 17784 тенге (47\$ или 43€) в зоне Южно-Казахстанской области (с остановкой в городе Шымкент) до 25146 (66\$ или 61€) в зоне Алматинской области (с остановкой в городе Алматы). Лидерство в стоимости туристского пакета зоны Алматинской области объясняется более высоким уровнем жизни и потребительских стоимостей данного региона, в частности города Алматы.

Переходя к обсуждению и анализу полученных результатов, мы должны выяснить и остановиться на преимуществах и недостатках развития транспортного сообщения межнационального значения вдоль некогда существовавшего Великого Шёлкового пути, связывающего запад с востоком, на примере транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» с точки зрения развития туризма в пределах Республики Казахстан.

Проблемы, сдерживающие развитие в регионах инфраструктуры туризма, можно классифицировать следующим образом: инфраструктурные проблемы, связанные прежде всего с состоянием материально-технической базы и административно-правовые проблемы.

К инфраструктурным проблемам следует отнести:

- недостаточное развитие объектов производственной инфраструктуры;
- моральный и физический износ материально-технической базы объектов инфраструктуры сферы услуг;
- старение и износ основных фондов туристской инфраструктуры;
- неравномерность в развитии туристской инфраструктуры районов и крупных городов области;
- недостаточность необходимой сервисной инфраструктуры на рекреационных территориях;
- слабую информационную оснащенность территорий (отсутствие на многих территориях громкоговорящей связи, информационных стендов и указателей, в том числе и на иностранных языках) и др.

Огромное значение в данном случае имеют различные международные и национальные проекты, способствующие стремительному развитию туристской инфраструктуры вдоль пути сообщения. Таковым является трансконти-

нентальный транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай», который был взят нами для комплексной оценки развития туристской инфраструктуры. В рамках данного проекта предпринимаются значительные шаги по совершенствованию материально-технической базы. Кроме того, государство предпринимает значительные меры для развития системы административно-правового регулирования.

Республику Казахстан в 2014 году в местах размещения посетило 3 808 894 человек, в том числе: Актюбинскую область – 85017 человек, Кызылординскую область – 41487 человек, Южно-Казахстанскую область – 133306 человек, Жамбылскую область – 97376 человек, Алматинскую область вместе с городом Алматы – 957961 человек. В данном случае, отметим тотальное превосходство Алматинской области вместе с городом Алматы в посетителях. Здесь тоже есть о чём подумать. Единый транспортный коридор позволит увеличить количество туристов в Актюбинской, Кызылординской, Южно-Казахстанской, Жамбылской областях, которые предпочитают в основном путешествовать в Алматинскую область. Развитие туристской инфраструктуры вдоль транспортного коридора позволит разработать интересный и привлекательный маршрут (Смаилов 2013; <http://stat.gov.kz>, <http://mfa.gov.kz/index.php/ru/vizovyy-rezhim-rk-s-drugimi-gosudarstvami>).

Государственные власти принимают значительные меры по упрощению визовых формальностей. Для туристов из стран СНГ действует безвизовый режим для въезда и путешествия по территории Казахстана, кроме Туркменистана, гражданам которого необходимо сделать визу после 30-дневного пребывания. Помимо этого, в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 26 июня 2015 граждане таких стран дальнего зарубежья, как Австралийский Союз, Малайзия, Объединенные Арабские Эмираты, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Федеративная Республика Германия и другие освобождаются от визовых требований на срок до 15 календарных дней с момента пересечения государственной границы в период с 16 июля 2015 года по 31 декабря 2017 года. Безвизовый режим действует для граждан Турецкой Республики. А вот для граждан Китая виза необходима после пребывания в течение 30 дней на территории Казахстана. Данные государства являются главными поставщиками иностранных туристов в Республику Казахстан.

В результате исследования было установлено, что вдоль казахстанской части международного транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» насчитывается 6181 объект придорожной туристской инфраструктуры. Среднее количество объектов туристской инфраструктуры на 100 км казахстанской части транспортного коридора составляет 222 единицы.

По итогам проведения комплексной оценки максимальный индекс развития туристской инфраструктуры имеет придорожная зона Алматинской области, индекс которой составляет 372,9 из 400. В свою очередь, отметим значительное отставание и большую разницу в развитии придорожной туристской инфраструктуры вдоль транспортного коридора зон Жамбылской, Южно-Казахстанской, Кызылординской и Актюбинской областей с зоной Алматинской области (Можарова 2011).

Ещё одним примечательным трендом является преобладание доли городской туристс-

кой инфраструктуры над долей остальной части туристской инфраструктуры в пределах каждой зоны с диапазонов процентов городской доли от 47 до 84.

Методом использования современных онлайн систем бронирования была установлена стоимость туристского пакета в пределах каждой оцениваемой зоны транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай», которая колеблется от 43 до 61 евро на одного человека за один день.

Нетронутым остаётся вопрос развития туристской инфраструктуры вдоль отрезков Велико-го Шёлкового пути соседних государств и стран ближнего и дальнего зарубежья, в том числе вдоль всего международного транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай». Это позволит рассматривать Шелковый путь как один из самых больших международных туристских кластеров, имеющий беспрецедентные перспективы в будущем.

Литература

- 1 Байпаков К.М. Шёлковый путь в Казахстане: взаимодействие культур Евразии // Мир путешествий. – Ноябрь. – Алматы: ИП «Мир путешествий», 2009. – С. 18-21.
- 2 Ботаева З.Ф. Древняя транснациональная торговая магистраль-великий шелковый путь // Сборник материалов с конференции «Наука и образование», Астана, 2014
- 3 Величина А.В. Оценка развития туристской инфраструктуры региона // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. – 2014. – № 2. – С. 239-250.
- 4 Верхотуров Д. Китай создает Новый Шелковый путь // Эксперт Казахстан. — 2007. — 4 июня. — № 21 (123).
- 5 Возрождение Великого Шелкового пути в XXI веке: от теории к практике. Совместный проект Международного союза автомобильного транспорта и редакции polpred.com. — М., 2007. — 65 с.
- 6 Возрождение Шелкового пути для формирования евроазиатских автотранспортных связей // Информационный документ, представленный министерством коммуникаций Китая на Совещании министров транспорта Экономической комиссии ООН в Азиатско-Тихоокеанском регионе (UNESCAP). — Октябрь 2006 г., Южная Корея.
- 7 Ердаuletов С.Р. Туризм Казахстана: учебное пособие. / Коллектив авторов под ред. Ердаuletова С.Р. – Алматы: Бастау, 2015. – 520 стр.
- 8 Ердаuletов С.Р. География туризма: Учебник для изучения курса «Основы туризмологии»: 2-е изд., доп. и перераб. – Алматы: Қазақ университеті 2010 – 412 с.
- 9 Казахская часть в Великом Шёлковом пути. Великий Шёлковый путь в Казахстане. www.kazakhstan.orexca.com/, 2013.
- 10 Можарова В.В. транспорт в Казахстане: Современная ситуация, проблемы и перспективы развития: Монография- Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2011- 2016 с.
- 11 Смаилов А.А. Казахстан в цифрах. Статистическая брошюра. Астана, 2013
- 12 Grabowski C. P., Geng W. European Silk Road Tourists' and Their Tour Guides' Perceptions of Product and Service Quality: [Electronic document] //www.tandfonline.com/doi/abs/10.1300/J162v01n04_06). Verified 12.10.2008.
- 13 Satke R., Galdini F. Between East and West: Kazakhstan and China's new Silk Road / R. Satke, F. Galdini // Revista cidob d afers internacionals. – Barcelona, 2015. - №110. – P. 87-112.
- 14 Robela R.R. The Silk Road: Two Thousand Years in the Heart of Asia: [Electronic document] // History: Reviews of New Books. – 2004. – Vol. 32, Iss. 2. – P. 77-78.
- 15 <http://silkroad.unwto.org/>
- 16 <http://stat.gov.kz>
- 17 <http://mfa.gov.kz/index.php/ru/vizovyj-rezhim-rk-s-drugimi-gosudarstvami>

References

- 1 Baipakov KM (2009, November) Shelkovyi put v Kazakhstane: vzaimodeistvie kultur Evrazii (Silk Road in Kazakhstan: interaction of cultures of Eurasia). Mir puteshestvii (World of travel). "Mir puteshestvii", Almaty, pp 18-21
- 2 Botaeva ZF (2014) Drevnyaya transnacionalnaya torgovaya magistral-velikii shelkovyi put. Uchastok na territorii Kazakhstana (Transnational ancient trade route-Silk Road. A site on the territory of Kazakhstan). Sbornik materialov s konferencii "Nauka i obrazovanie" (The collection of materials of conference "Science and education"). Astana
- 3 Velichkina AV (2014) Ocenka razvitiya turistskoi infrastruktury regiona. Economicheskie i socialnye peremeny: facty, tendencii, prognoz (The assessment of the development of the tourist regional infrastructure). Economic and social changes: facts, trends, forecast, № 2, pp 239-250
- 4 Verkhoturov D (2007) Kitai sozdaet Novyi Shelkovyi put. Expert Kazakhstana (China is creating a New Silk Road) Expert Kazakhstan, 4th June, № 21 (123)
- 5 Vozrojdenie Velikogo Shelkovogo puti v XXI veke: ot teorii k praktike (The revival of the Great Silk Road in the XXI century: from theory to practice) (2007). Joint project of the International road transport Union and the editorial Board polpred.com, p 65
- 6 Vozrojdenie Shelkovogo puti dlya formirovaniya evroaziatskikh avtotransportnykh svyazei (The revival of the Silk Road for the formation of the Eurasian road transport) (2006, October). Information document presented by the Chinese Ministry of communications on the conference of Minister's transport UNESCAP. South Korea
- 7 Erdavletov SR (2015) Turizm Kazakhstana: uchebnoe posobie. Kollektiv avtorov pod red. Erdavletov SR. (Tourism of Kazakhstan. Team of authors under the editorship of Erdavletov S. R.). Educational manual. Bastau, Almaty, p 520
- 8 Erdavletov SR (2010) Geografiya turizma: uchebnik dlya izucheniya kursa "Osnovy turizmologii" (Tourism geography). Educational manual for the study course Fundamentals of "turizmologii". Kazakh University, Almaty, p 412
- 9 Kazakhskaya chast v Velikom Shelkovom puti. Velikii Shelkovyi put v Kazakhstane. (The Kazakh part of the Silk Road. The Great Silk Road in Kazakhstan) (2013). www.kazakhstan.orexca.com
- 10 Mojarova VV (2011) Transport v Kazakhstane: Sovremennaya situaciya, problem i perspektivy razvitiya (Transport in Kazakhstan: current situation, problems and prospects of development). Monograph. KISI for President of RK, Almaty, p 2016
- 11 Smailov A.A. (2013) Kazakhstan v cifrax (Kazakhstan in figures). Statistical brochure. Astana
- 12 Grabowski CP, Geng W (12.10.2008) European Silk Road Tourists' and Their Tour Guides' Perceptions of Product and Service Quality. Electronic document. //www.tandfonline.com/doi/abs/10.1300/J162v01n04_06
- 13 Satke R, Galdini F (2015) Between East and West: Kazakhstan and China's new Silk Road. Revista cidob d afers internacionals. Barcelona, №110 pp 87-112
- 14 Robela RR (2004) The Silk Road: Two Thousand Years in the Heart of Asia. Electronic document. History: Reviews of New Books, Vol. 32, iss. 2, pp 77-78
- 15 <http://silkroad.unwto.org>
- 16 <http://stat.gov.kz>
- 17 <http://mfa.gov.kz/index.php/ru/vizovyj-rezhim-rk-s-drugimi-gosudarstvami>