



Студенттер мен жас ғалымдардың
«ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ БІЛІМ - 2018»
XIII Халықаралық ғылыми конференциясы

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ

XIII Международная научная конференция
студентов и молодых ученых
«НАУКА И ОБРАЗОВАНИЕ - 2018»

The XIII International Scientific Conference
for Students and Young Scientists
«SCIENCE AND EDUCATION - 2018»



12th April 2018, Astana

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

**Студенттер мен жас ғалымдардың
«Ғылым және білім - 2018»
атты XIII Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
XIII Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«Наука и образование - 2018»**

**PROCEEDINGS
of the XIII International Scientific Conference
for students and young scholars
«Science and education - 2018»**

2018 жыл 12 сәуір

Астана

УДК 378

ББК 74.58

Ғ 96

Ғ 96

«Ғылым және білім – 2018» атты студенттер мен жас ғалымдардың XIII Халықаралық ғылыми конференциясы = XIII Международная научная конференция студентов и молодых ученых «Наука и образование - 2018» = The XIII International Scientific Conference for students and young scholars «Science and education - 2018». – Астана: <http://www.enu.kz/ru/nauka/nauka-i-obrazovanie/>, 2018. – 7513 стр. (қазақша, орысша, ағылшынша).

ISBN 978-9965-31-997-6

Жинаққа студенттердің, магистранттардың, докторанттардың және жас ғалымдардың жаратылыстану-техникалық және гуманитарлық ғылымдардың өзекті мәселелері бойынша баяндамалары енгізілген.

The proceedings are the papers of students, undergraduates, doctoral students and young researchers on topical issues of natural and technical sciences and humanities.

В сборник вошли доклады студентов, магистрантов, докторантов и молодых ученых по актуальным вопросам естественно-технических и гуманитарных наук.

УДК 378

ББК 74.58

ISBN 978-9965-31-997-6

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2018

да кәсіпкерлік түрлері үшін шығынмен қызмет көрсетудің бағасын төмендететін жол табу керек. Оның негізгі көзіне кадрларды басқару әдістерін жақсарту, әлемдік бизнесте қолданылатын алдыңғы қатарлы әдістерді қолдана отырып, тиімді турлар ұйымдастыру жатады.

Қолданылған әдебиеттер тізімі

1. Раева Р.А. Гостиничный бизнес: пути становления и развития, Издательство университет «Туран» - Алматы 1998г.– 44с.
2. Сенин В.С. Введение в туризм. – Москва 1993 – 159 с.
3. Артеменко В.Г. Финансовый анализ. Учебное пособие–М.: Микабук. 2001 – 128 с.
4. Александрова А.Ю.Международный туризм. Учебное пособие для вузов. –Москва 2011 г. – 464 с.
5. Смыкова Н.Т. Туризм в Республике Казахстан.Алматы: Экономика. 2012 г. – 104 б.

ӘОЖ 338

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ӘУЕ НАРЫҒЫНДАҒЫ КӨЛІК ЖҮЙЕСІНІҢ ҚАЗІРГІ ЖАҒДАЙЫ

Құлжабаева Айдана Исалықызы

kulzhabayeba_ai@mail.ru

Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ экономика факультетінің студенті, Астана,Қазақстан
Ғылыми жетекшісі- Б.Шарапаева

Адам баласы үнемі қозғалыста болғандықтан оларға бір жерден екінші жерге бару үшін оларға қозғалыс құралы қажет болды. Осы қажеттілікте алғашқы болып жылқы қолдана бастады. Содан бері адамдар аттармен арбамен саяхаттауды, көшіп-қонуды қолға алды. Одан соң темір тұлпар дәуірі яғни теміржол, авто көліктері пайда бола бастады. Қазіргі таңда жылдам, әрі тез транспорт құралы ол әуе көліктері.

Қазіргі жаһандану заманында әр ел өз экономикалық, инвестициялық және индустриялы даму көрсеткіш деңгейлерін жылдан-жылға жоғарылатуда. Жоғары көрсеткішті шағын кәсіпорын, өнеркәсіп, ірі бизнес, туризм, жол- тасымал бизнестері көрсетсе, соның бірі- әуе көлігі бизнесі. Әуе көліктерімен тасымалдау түрі Қазақстан туризм экономикасында алатын рөлі үлкен. Бұл транспорт түрі еліміздің эконимикалық жан-жақты дамуына үлесін тигізеді . туризм саласын әуе көліктерінсіз елестету мүмкін емес. Ішкі және сыртқы туризмде бір елден, екінші елге немесе бірінші қаладан екінші қалаға сапар шегу үшін ертеде айлап, апталап уақытты талап етсе, қазіргі таңда әуе көліктері арқылы бар болғаны үш-төрт сағат қана кететін болды. Қазіргі таңда жету транспорттарының түрлері көп мысалы көлік, су секілді бірақ әуе транспортының орны ерекше. Сол себепті транспорт жүйелерін дұрыс бағытқа қоя алмаған мемлекеттің дамуыда баяулайды. Транспорт жүйесі халықтың қажеттілігіне орай үнемі жанданып, жаһанданып отыру керек деп білемін.

Қазақстанның әлемнің ең дамыған отыз елінің қатарына кіру тұжырымдамаларының бірі көлік инфрақұрылымының қарқынды дамуы жаһандануы болып табылады.

Көлік инфрақұрылымы - біздің индустриалды экономика мен қоғамның айналымының текті жүйесі деп айтсақта болады. Жоғары сапалы заманауи магистральдарсыз дамыған ел жоқ.

Әлеуметтік-экономикалық жанарудың жаңа кезеңінің кезекті кезеңінде Қазақстан үшін ұлттық көлік-коммуникациялық кешенді дамытудағы басты міндет әлемдік нарықта оның бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ету және тиісінше, республика аумағы арқылы сауда ағындарының өсуін ынталандыру болып табылады.

Дәлірек айтқанда қазіргі таңда елімізде көліктік- инрақұрылымға дамыту мен жаһандандыру стратегиясына байланысты түрлі кешендер мен стратегиялар қола алына

бастады. Айтап айтсақ елбасы қолдауымен «2006-2015 жылдар транспорттық стратегия» атты жобасы 2006 жылдың 1 наурызда бастау алған болатын.

Осы стратегия бойынша Республикамызда жаңа көлік бағыттарын қалыптастыруға тікелей байланысты елдердің бірі болып табылды. Көліктік инфрақұрылым саласында 200-ге жуық мемлекеттік және 500-ден астам жеке компаниялар жұмыс істейді.

Әуе көлігімен салыстырғанда Қазақстанда 50-ден астам авиакомпания тіркелген, олардың 2/3-і жеке болып табылады. Әуежайлардың желісі ұлттық мәртебесі бар әуежайлардың жартысы және халықаралық деңгейде ұшуға рұқсаты бар 10 әуежайлар әзірленді. Қазақстан әуе қатынасы туралы 40-қа жуық үкіметаралық келісім жасасты. Жүк тасымалдарының көпшілігі Ресейге, Біріккен Араб Әмірліктеріне, Түркияға және Германияға жіберіледі.

Өзінің саяхатын жоспарлағанда, ең алдымен турист өз қауіпсіздігін ойлап баратын жеріне жету жылдамдығы, саяхат жайлылығы, бағасы, жүкті тасымалдау мүмкіндігі мен оның салмағы, тамақтану жағдайы, шу мен сілкініс деңгейі, ұйықтау мен демалу жағдайы, сапар барысындағы кең шолу мүмкіндігі, зиянды экологиялық факторлардың болуы, қауіпсіздік сияқты факторларды ескеріледі. Әуе көліктеріне сәйкес елімізде халықаралық және де ел іші аралық рейстерде ұымдастыратын бірнеше әуекомпаниялар бар екендігін атап айтқан болатынмыз, бірақ соаның ішінде халықаралық рейстермен басқа көп елдермен әуе дәліздері бар ірі әуекомпаниялардың бірі «Эйр Астана».

“Эйр Астана” әуекомпаниясы 2001 жылы ең алғашқы көпбағдарлы әуекомпания болып тіркелді, және ол бірінші рейсін өте сәтті 2002 жылдың 15 мамырында Алматы-Астана бағытындағы орындады. Қазақстанның Азаматтық авиация комитетінің мәліметі бойынша, Қазақстандағы транзиттік ағындар 2015 жылы 250 мың жолаушыдан 2016 жылы 478 мың жолаушыға дейін өсті.

Әуе компанияның акциялар пакетінің 51 пайызы негізінен “Самұрық-Қазына” АҚ-ға және 49 пайызы Ұлыбритандық BAE Systems PLC компаниясына тиесілі.

2011 жылы “Эйр Астана” пайдалану қауіпсіздігі жөніндегі тексерістен сәтті өткен әуекомпания ретінде Халықаралық әуе транспорты ассоциациясы IATA-ға екінші рет ресми тіркелді. Осы арқылы компания бұл регистрде бар қазақстандық бірден-бір әуе тасымалдаушы болып табылады.

Қазақстан Үкіметі 2020 жылға қарай 1,6 млн транзиттік жолаушыларды тартуды көздеп отыр. «Эйр Астана» алдағы бірнеше жылда транзиттік қозғалыстың қарқынды өсуін жалғастырады деп күтіп отыр, және іс жүзінде өзінің соңғы бизнес-жоспарына 1,6 миллион транзиттік жолаушының мемлекеттік мақсаттарына кіргізуді көздеп отыр.

САРА аналитикалық есебінде айтылғандай, «Эйр Астана» жаңа 10 жылдық бизнес-жоспарға 2017 жылдың ортасынан бастап жұмыс істейді. Парктің және желінің өсуін сипаттайтын жаңа бизнес-жоспары аяқталды, бірақ әлі жария етілмеген «Эйр Астана» бүгінгі күні 31 әуе кемесі бар 26 халықаралық және 13 ішкі рейске қызмет көрсетеді.

Тар тасты флоттың жылдам дамуы, мүмкін, «Эйр Астана» Орталық Азия мен ТМД аймақтық бөлімшелерін одан әрі нығайтумен бірге Азия-Еуропа бағытына назар аударады. «Эйр Астана» әуе паркін 10 жыл бойы екі есе көбейтіп, Азиядағы (атап айтқанда, Қытай мен Үндістан) және Еуропадағы желісін айтарлықтай кеңейтеді.

Жаңа бизнес-жоспардың бөлшектері жақын арада «Эйр Астана» IPO проспектісін әзірлейтін болады. «Эйр Астана» жақында IP-роуд-шоуды өткізді және 2018 жылы листингке дайындалуда. Қос листинг Қазақстанда және шетелде - Гонконгта немесе, ең алдымен, Лондонда жоспарланған. Үкімет «Эйр Астана» әуекомпаниясының 2013 жылғы турбовинттік қозғалтқыштарынан кейін аймақтық әуе компаниясына қажеттілігін анықтады, содан бері «Эйр Астана» ішкі нарыққа тәуелділігін төмендетіп келеді. Алайда, Қазақстанда ішкі сұранысты қанағаттандыру үшін жеке меншік авиакомпаниялар жеткілікті

Қорытындылай келе әуе компаниялары жетістікті болғысы келсе, ол ең алдымен жолаушылардың қауіпсіздігін ойлауы қажет және қызмет көрсетумен байланысты барлық

егжей- тегжей заттарға да назар аударуы қажет, сондай-ақ қызмет көрсетуден бастап борт ішіндегі тазалық, борт ішіндегі тәртәп пен жолаушыларға жақсы ықпал қалдыра білу.

Жолаушылардың көбінде әуеде жасалған саяхаттары жадында жақсы сақталады дейді ғалымдар. Сол себепті бастапқы кезден- ақ жолаушылар көңілін таба білу ең басты алғы шарт деп ойлаймын.

Ұзаққа созылған тіркеу, рейстің кешігуі, қауіпсіздік ережелерін дұрыс түсіндірмеу әуежай қызметінде (кешіктірілген багаж) кішігірім кемшіліктер әуекомпанияның жұмысымен жиі байланысты. Әуекомпанияның жолаушыларға көрсететін қызметтерінің негізгі бөлігі борттағы қызмет болып табылады. Билетті сатып алғаннан кейін, жолаушы оған не беретінін білуі керек: бортта тамақтана ма, жоқ па, тағамның қандай ассортименті және бортта қосымша қызмет ұсынылатын болады. Бірнеше сағат бойы ұшақтың бортында шектеулі және ыңғайсыз креслоларда отыратын жолаушылар уақытты қалай өткізу туралы ойлайды. Сондықтан, Қазақстандық авиакомпаниялардың конверсиясына байланысты қиындықтарға қарамастан, кем дегенде ұзын әуе рейстерінде бортта (аудио, видео) қосымша ойын-сауық түрлерін ұсыну керек.

Қазіргі таңда Қазақстанда тікелей Астана, Шымкент қалаларынан халықаралық рейске шыға алмаймыз қала халық саны көп, демек шығу,кіру туризмі деп көп. Бірақ, Еуропа немесе АҚШ баратын болсақ біз әлбетте бірінші тұрған пунктіден, Алматы қаласына баруымыз керек, және « Эйр Астана» тікелей бармайды, ол дегеніміз бізді Германияға дейін апарып, Германиядан АҚШ рейсіне отырамыз ал бұл дегеніміз жарты уақытымыз ұшақ ауыстырудан, және ақшалай ұтылыстың болуына әкеліп соғады. Бұдан қортындылайтынымыз « Эйр Астана» маршруттарын кеңейтіп, уақыт үнемдеп қана қоймай қаражатымызды да біршама үнемдеуімізге болады деген ойдамын.

Қазақстан-жоғары рентабельдік, экономикалық дамығын мемлекеттер қатарында. Әуежолдар мен әуекомпаниялардың болуы ірі мемлекетерге тән бір табыс көзі. Егерде халықаралық қатынастарға жіті назар аударылса, еліміздің болашағы нықтала түспек.

Қолданылған әдебиеттер тізімі

1. Хусейнов А.Д, Ермеков Д.М. «Классификация международного авиаций» // № 128, 2013 ж.
 2. Оқулық Лорейн Г. «Сотрудники на всю жизнь(тайная жизнь пилотов)»// 2001 ж.
 3. Оқулық Сыматов Т.Б . « Әуе навигаторлары» // 2015 ж
 4. Ә. Нысанбаев – Алматы «Қазақ энциклопедиясы» // Бас редакциясы, 1998 № 123-9, I том
 5. М. Кузьмин «Воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов, почты. Транспортные перевозки»// 1996 ж
 6. Шамакина К.Е. « Основы организаций транспортных путешествий» // 1982 ж.
 7. Гуляев. В.Г. «Индустрия транспортного движения, правила и методы» // 2016
 8. Азар В.Н. Биржаков И.Б. «Предложение к концепции развития туризма в Казахстане» 2000
- г
интернет- ресурстық сілтеме