



ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE
OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN



Л. Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ
ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ
ЕВРАЗИЙСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ ИМ. Л. Н. ГУМИЛЕВА
GUMILYOV EURASIAN
NATIONAL UNIVERSITY



Студенттер мен жас ғалымдардың
«Ғылым және білім - 2015»
атты X Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
X Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«Наука и образование - 2015»

PROCEEDINGS
of the X International Scientific Conference
for students and young scholars
«Science and education - 2015»

УДК 001:37.0
ББК72+74.04
Ғ 96

Ғ96

«Ғылым және білім – 2015» атты студенттер мен жас ғалымдардың X Халық. ғыл. конф. = X Межд. науч. конф. студентов и молодых ученых «Наука и образование - 2015» = The X International Scientific Conference for students and young scholars «Science and education - 2015». – Астана: <http://www.eni.kz/ru/nauka/nauka-i-obrazovanie-2015/>, 2015. – 7419 стр. қазақша, орысша, ағылшынша.

ISBN 978-9965-31-695-1

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 001:37.0
ББК 72+74.04

ISBN 978-9965-31-695-1

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2015

ресурсов;

- создание условий и преференций для развития деятельности турфирм, занимающихся приемом иностранных туристов;

- формирование эффективной, соответствующей потребностям иностранных туристов индустрии общественного питания и поддержка государства в обеспечении авиатранспортом;

- повышение квалификации туристского персонала, обучение за границей, использование зарубежного опыта ведения туристского бизнеса.

Казахстанский туризм имеет мощный потенциал и привлекает иностранцев не только своими ресурсами, но и самобытным и оригинальным культурным наследием

Список использованных источников

1. Садуов А.Ж. Типология регионов Казахстана по туристскому потенциалу и возможности выхода на мировой туристский рынок // Вестник КарГУ. Серия экономическая. - 2009. - № 1 (53). – С. 81-86.

2. Актюбинская область в 2013 году: Статистический ежегодник. – Астана: Агентство РК по статистике, 2014.- 189 с.

3. Электронный ресурс.- Режим доступа: Kit.gov.kz

4. Электронный ресурс.- Режим доступа: <http://sk.kz/company/39>

5.Сергалиева Р.А. Туризм и пути развития экотуризма в Актюбинской области. - Актюбе: Насихат, 2009. - С. 124 -131.

УДК 338

ТРАНСПОРТНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В МЕЖДУНАРОДНОМ ТУРИЗМЕ КАЗАХСТАНА

Хаитбаева Феруза Кудратовна

feru_hf@mail.ru

Студентка ЕНУ им. Л.Н.Гумилева, г. Астана, Казахстан

Научный руководитель - Рысбекова М.О.

В туристском продукте, особенно в той его части, которую клиент употребляет не в туристском центре, а по дороге к нему, ключевое место занимает транспорт.

Международный туризм подразумевает передвижение людей из страны в страну. При изучении его развития очень важно определить его взаимоотношения с индустрией транспорта. Успехи на генерирующих рынках туризма и адекватная транспортная инфраструктура составляют одну из важнейших предпосылок развития любого туристского центра [1].

Со своей стороны, спрос в туризме стимулировал быстрое развитие индустрии транспорта, в том числе и воздушного. Существенную роль в этом сыграли также научно-технические достижения в индустрии транспорта за последние десятилетия.

Туризм полностью зависит от транспорта, его безопасности, скорости и удобств, предоставляемых туристу вовремя его передвижения. Понимание основ взаимоотношений с транспортными компаниями, правил взаимодействия с ними в вопросах обеспечения безопасности пассажиров и их имущества, обслуживания, использования соответствующих скидок и льгот при продажах имеет важное значение, как для туристов, так и для организаторов путешествий. Развитие туризма сдерживается тем, что транспортные системы в ряде стран не соответствуют мировым стандартам по удобству, эффективности и безопасности, а транспортные проекты в части строительства новых аэропортов, автомобильных и железных дорог требуют для своей реализации огромных инвестиций и времени.

Меньше половины всех международных путешествий осуществляется по наземным

дорогам, при этом роль воздушного транспорта ежегодно повышается.

В 2013 году только 5% путешественников использовали систему железных дорог для международных перемещений (главным образом, по Европе) и 8% путешествовали на паромовых судах и паромах (например, между Великобританией и Францией, Италией и Грецией, Швецией и Данией), а 40% туристов добиралось к месту назначения самолетами.

На сегодняшний день авиационные путешествия в Казахстане – это массовый вид транспортных путешествий. Авиапредприятия РК из Алматы отправляют самолеты в США, Италию, Турцию, Сирию, ОАЭ, Пакистан, Индию, Таиланд, Корею, Сингапур, Японию, Китай, Германию, Польшу, Францию, Грецию и другие государства [2].

Все эти аспекты определяют актуальность для транспортного обеспечения туризма в РК.

XXI в. охарактеризовались существенным ростом авиационных перевозок во всем мире. В значительной степени это обусловлено положительными тенденциями в мировой экономике, расширением торговых связей, а также бурным развитием туризма.

Гражданская авиация Казахстана является сложной, разветвленной системой, состоящей из авиапредприятий, выполняющих различные виды авиационных работ и услуг, обеспечивающих надлежащую инфраструктуру аэропортов, базы технического обслуживания, аэронавигации.

Географическое расположение Республики Казахстан в центре Евразии, соседство с такими странами как Россия и Китай, большая территория и низкая плотность населения, а также недостаточная развитость железнодорожных путей и автомобильных дорог, особенно в быстро прогрессирующих нефтяных регионах (Западный Казахстан), создают предпосылки для развития гражданской авиации. 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.

Данные полеты выполняются по трем основным направлениям:

- проходящие по территории Казахстана;
- севернее, по территории России, Монголии и Китая;
- южнее, через Черное море, Иран и Туркмению.

Несмотря на преимущества использования маршрутов, проходящих через территорию Казахстана (сокращение расстояния), авиакомпании используют маршруты, проходящие в воздушном пространстве России, Монголии и северной части Китая, ввиду следующих факторов: 1) применения со стороны гражданской авиации России - "роялти", при использовании авиакомпаниями более коротких маршрутов, проходящих через территорию РФ; 2) принуждения иностранных авиакомпаний, пролетающих над территорией России, к применению определенных маршрутов при выдаче разрешения на использование воздушного пространства РФ, что в свою очередь приводит к ограничению в использовании воздушного пространства Казахстана; 3) использования гражданской авиацией Китая процедур, затрудняющих получение разрешения на пролет по его территории, и высокие ставки сборов за аэронавигационное обслуживание; 4) отсутствия двухстороннего соглашения между авиационными властями Казахстана и Китая по вопросам воздушного пространства обоих государств при осуществлении полетов национальными авиакомпаниями; 5) наличия запретов на использование воздушного пространства Афганистана.

Также существует угроза оттока воздушного движения на южные маршруты Казахстана. Это связано с активизацией работы аэронавигационных служб Украины, Грузии, Азербайджана и Туркменистана по развитию сети черноморских маршрутов и трасс, предусматривающих обход территории России (как следствие, Казахстана) при выполнении полетов из Западной Европы в Юго-Восточную Азию (Бангкок, Дели, Сингапур и т.д.). Имеется альтернативный транзитный маршрут, проходящий через воздушное пространство государств Закавказья, Туркменистана, Узбекистана, Кыргызстана и Китая, что также может повлиять на использование маршрутов, проходящих через воздушное пространство

Казахстана.

С расширением торгово-экономических, научно-технических и культурных связей, в основе которых лежит межгосударственное сотрудничество для обеспечения национальных и региональных интересов [3].

Воздушное пространство Казахстана привлекательно для осуществления транзитных перевозок в направлении из Европы, России в страны Юго-Восточной и Центральной Азии. Основными транзитными коридорами в воздушном пространстве Республики Казахстан являются:

АРИСА-САРИН - из Европы в Китай и страны Юго-Восточной Азии; АРИСА-ОДИВА - из Европы в страны Южной Азии;

АЗАБИ-ТИРОМ - из Европы в страны Южной Азии, Среднего и Ближнего Востока;

САРИН - БАЛУН - из стран Ближнего Востока в Китай и страны Юго-Восточной Азии.

В настоящее время протяженность сети маршрутов увеличена до 60 000 км, а общее количество воздушных коридоров для международного сообщения на 2013 год составляет 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.

Существенным фактором притягательности воздушных коридоров над Казахстаном является состояние радионавигационного оборудования. В большинстве аэропортов оно отвечает современным требованиям по обеспечению управления воздушным движением и безопасности полетов гражданских воздушных судов в верхнем воздушном пространстве. В тоже время, необходимо дополнительно принять меры по модернизации аэронавигационных объектов, обеспечивающих управление воздушным движением в районе аэропорта. РГП "Казаэронавигация" наряду с освоением современных систем радиолокации, радионавигации и связи вводит в эксплуатацию автоматизированные центры по управлению воздушным движением.

На рынке международных перевозок, в том числе и в ближнее зарубежье, ни одна казахстанская компания не способна на равных бороться со своими конкурентами.

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.

В данное время на территории Казахстана десятки авиакомпаний осуществляют полеты на воздушных судах из дальнего и ближнего зарубежья.

Одним из крупных центров авиаперевозок, является «Эйр Астана» - управляющая компания аэропорта, так как новый международный терминал отвечает всем требованиям международного ключевого узла (хаба). Мощности аэропорта Астаны значительно превышают потребности города с 900-тысячным населением.

Руководство национального перевозчика «AIR ASTANA» стремится к тому, чтобы авиакомпания была успешной, как и любая другая компания. Миссия - стать самой успешной авиакомпанией в Центральной Азии и СНГ. Авиакомпания создана с целью установления международных стандартов на авиационном рынке Казахстана, предоставлять сервис клиентам и быть технически оснащенной на уровне западных авиакомпаний.

Высокие стандарты обслуживания обеспечиваются при помощи Глобальной Дистрибьюторской Системы "Amadeus" и быстро развивающейся сетью тщательно подбираемых агентов по продажам.

Таблица 1
 Спецификация самолетов, содержащихся в авиапарке «Air Astana»

Показатели	Boeing 737-700	Boeing 737-800	Boeing 757-200	Fokker-50
Скорость (км/ч)	830	830	870	450
Дальность полета (км)	6000	5400	7200	2800
Полезная нагрузка (кг)	15000	18800	23500	5100
Максимальная взлетная масса (кг)	68945	79015	115665	20820
Предельная высота (м)	12500	12500	12500	7620
Число пилотов	2	2	2	2
Число бортпроводников	5	6	6	2
Количество мест:				
Бизнес-класс пассажиров	20	20	20	-
Эконом-класс пассажиров	94	136	150	50
Примечание: Составлено автором на основании [2]				

Большой опыт работы сотрудников авиакомпании и высокий профессионализм летного состава гарантирует любому клиенту оперативное решение всех проблем транспортировки, своевременность доставки и полную сохранность перевозимого груза.

Авиакомпания постоянно расширяет и обновляет свой самолетный парк.

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.

Перемещение представляет собой наиболее характерную черту туризма, а транспорт, обеспечивающий это перемещение, является важнейшей отраслью, оказывающей услуги туристского типа. Без транспорта нет туризма, если не говорить о пеших экскурсиях и походах, ограниченных как числом туристов, так и расстоянием.

Туристский транспорт подразделяется - как транспорт вообще – на: сухопутный, водный (речной и морской) и воздушный. Удельный вес отдельных видов транспорта в туристских перевозках формируется обычно по-разному в международном и внутреннем туризме, а также в разрезе всей страны либо ее регионов.

Значение воздушных сообщений в туризме возрастало по мере увеличения провозной способности самолетов, повышения комфорта, сокращение времени полета. Особенно это отмечается с середины 501-х гг., когда появились реактивные самолеты со скоростью 700-950 км/час.

Растущая постоянная популярность воздушных путешествий привела к тому, что во многих странах они доминируют над другими видами транспорта. Особенно это касается внутренних перевозок для тех государств, которые имеют большую территорию, таких как Казахстан [4].

Экономика Казахстана, расположенного в центре Евразийского континента, между емкими и динамично развивающимися рынками Европы, Восточной и Юго-Восточной Азии, во многом зависит от эффективного использования потенциально высоких транзитных возможностей государства. Особую значимость развитию национальной транспортной системы также придают большие территории страны (2725 тыс. кв. км.), низкая плотность

населения (в среднем менее 6 чел./кв.км.), существенное рассредоточение сырьевых и природных ресурсов.

Транзитные потоки, по оценкам международных аналитических центров, по направлениям Юго-Восточная и Восточная Азия – Европа оцениваются в 330-400 миллиардов долларов США, до 20% из которых должны проходить через территорию Российской Федерации и Казахстана. Однако в силу различных причин Казахстан использует данный потенциал менее чем на 10%. Объем воздушных перевозок возрос к концу 2013 года до 5,0 млн. человек [5].

Международная практика показывает, что недостаточное развитие транспортных систем на национальном уровне приводит к неоправданно завышенным затратам в сфере производства и предоставления услуг, сдерживанию развития практически всех отраслей хозяйственной деятельности, ограничению социальных гарантий граждан. Рациональное же использование транзитно-транспортных возможностей стимулирует ускоренное развитие сопряженных отраслей и сфер экономики. Иными словами, выбор транспортной стратегии, новое понимание роли транспорта в промышленном комплексе страны во многом предопределяет эффективность социально-экономических достижений государства.

В Казахстане за годы независимости сформировался адекватный росту экономики рынок транспортных услуг. Однако мощный потенциал транспортной системы, в том числе и возможности международного транзита через территорию Казахстана, используется пока недостаточно эффективно. Все это привело к необходимости выработки современной стратегии государства в сфере транспорта, основными приоритетами которой являются:

- формирование и развитие современной национальной транспортной инфраструктуры;
- развитие транспортной инфраструктуры Западного региона страны;
- ускорение интеграционных процессов казахстанского транспортного комплекса в международную транспортную систему и развитие транзитного потенциала страны;
- совершенствование государственного регулирования и развитие конкурентной среды.
- Модернизация технической базы на воздушном транспорте предусматривает:
 - создание собственных мощностей по техническому обслуживанию и ремонту самолетов;
 - пополнение парка воздушных судов на основе лизинга;
 - доведение технического состояния основных аэропортов до норм и рекомендаций Международной организации гражданской авиации (ICAO) и переход на европейские стандарты;
 - совершенствование системы организации воздушного движения с привлечением спутниковых систем связи, навигации и наблюдения.

Таким образом, данное исследование выявило, что модернизация технической базы должна обеспечивать безопасность перевозочного процесса и снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду до уровня, соответствующего международным стандартам и обслуживанию, а также развитию международного туризма в Казахстане.

Список использованной источников

- 1 Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: Перевозки. – СПб.: Издательский дом Герда, 2001 г.-400 с.
- 2 Шамакина К.Е. Организация групповых путешествий на самолетах и железнодорожных поездах. М., ЦРИБ «Турист», 1984 г. – 289с.
- 3 Осипова О.Я. Транспортное обслуживание туристов: Учеб. Пособие для студентов высш. учеб. заведений. - М.: Издательский центр «Академия», 2004 г. – 368 с.
- 4 Ердаuletov C. P. География туризма: история, теория, методы, практика. – Алматы, 2000 г. – 336 с.
- 5 Официальная статистика Республики Казахстан по отраслям за 2014 год – Транспорт. Агентство по Статистике РК. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: