

как многофункциональный центр, удобный для жителей, привлекательный для бизнеса и интересный для гостей. Так здесь в скором будущем появятся новые гостиницы и легко – рельсовый транспорт, будет построен новый вокзал, планируется строительство новых эко – микрорайонов. А также будут использоваться нетрадиционные методы по выделению и сбережению энергии. Благодаря выставке у казахстанских ученых есть возможность стать частью мирового инновационного прорыва, разделить этот исторический миг со своей страной, сотворив свою «теорию», свой «продукт» по энергии будущего [4].

Так, в Казахстане уже на сегодняшний день работает более 50 станций с ветровыми роторными турбинами Болотова («Виндротор Болотова»). Ветровая роторная турбина является казахстанским ноу – хау и не имеет аналогов в мире. В его основе использована вертикально – осевая роторная турбина с двумя вращающимися в противоположных направлениях модулями.

Такая конструкция может давать ток даже на низких скоростях ветра, при которых пропеллерные станции не работают. Данная электростанция обладает очень высоким коэффициентом установленной мощности – до 43%.

По государственной программе развития туризма до 2020 г. было запланировано прибытие более 9.5 млн. туристов в 2017 г. Казахстан, однако даже не смотри на ЭКСПО – 2017 прогнозы не оправдались и страну посетило 7.7 млн человек. В работе приводятся причины слабого притока туристов: нет единого организационного подхода в развитии отрасли, слабая инфраструктура, некомфортабельные гостиницы.

Тем не менее, выставка внесла неопределимый вклад в развитие отечественного туризма, а показатели её посещения являются самыми высокими в истории проведения международных мероприятий в Казахстане.

#### **Литература:**

1. Байсалбаева Д.К., Шаимова А.Н., Рустемова С.М. ЕХРО – 2017 как один из важных факторов развития туристской индустрии Казахстана, 2017.
2. Комитет статистики. <http://economy.gov.kz/ru/kategorii/statistika> – 0, 2017.
3. Статистика посещений ЕХРО <http://bestnews.kz/index.php/bn-expo-2017/item/10823-itogi-raboty-vystavki-ekspo-2017-za-dva-mesyatsa-infografika.html>, 2020.
4. Итоги ЕХРО <https://kapital.kz/gosudarstvo/61318/podvedeny-itogi-mesyaca-raboty-ekspo-2017.html>, 2020

**УДК 338.012**

## **СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ РАЗВИТИЯ СФЕРЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН**

**Биболова М., Байтенизов Д.**  
(СКУ им.М. Козыбаева)

**Аннотация:** В статье рассматривается современное состояние развития сферы гражданской авиации в Республике Казахстан. Авторами рассмотрены особенности современного подхода государственного регулирования отрасли гражданской авиации в стране, а также выделены основные недостатки и преимущества. Представлены рекомендации по развитию государственного управления в системе гражданской авиации РК.

**Ключевые слова:** гражданская авиация, воздушный транспорт, бюджетная авиакомпания, внутренний туризм, международный туризм, индустрия авиатранспорта,

авиационная безопасность.

Одна из самых важных задач Правительства Республики Казахстан заключается в создании системы управления, которая способствует эффективной реализации конкретных стратегических целей. Одна из таких целей направлена на создание целостной системы управленческих технологий, позволяющих выполнить охват и государственных финансов, и инновационных процессов, и их правового воплощения в разрезе системы гражданской авиации, ставшей одной из глобальных отраслей экономики.

Внезапная остановка полетов приводит к разорению многих перевозчиков и приводит к убыткам производителей авиалайнеров. С момента начала кризиса, связанного с пандемией, мировой пассажиропоток снизился почти на 95 процентов. Крупнейшие мировые перевозчики понесли колоссальные убытки, последствием которых стало сокращение штата работников, занятых в сфере гражданской авиации. По прогнозам Международной ассоциации воздушного транспорта, авиаиндустрия сможет вернуться к прежним показателям докризисного периода не ранее 2024 года [1, с. 63].

Гражданская авиационная индустрия Казахстана оказалась в не менее сложной ситуации. Под запретом оказались международные полеты, и наполовину сократился общий пассажиропоток. По подсчетам Комитета гражданской авиации, за второй квартал 2020 года было отменено 99% международных рейсов. В течение трех карантинных месяцев в Казахстане было остановлено выполнение всех регулярных внутренних рейсов. За 1 полугодие 2020 года Казахстанскими авиакомпаниями было перевезено 2,1 миллиона человек, это на 43% меньше, чем в прошлом полугодии. Убытки отечественных авиакомпаний составил около 300 млрд. тенге. Казахстанские авиалинии получили поддержку от государства в виде налоговых послаблений и освобождения от уплаты НДС. По данным авиакомпании Air Astana за период март – май 2020 года по сравнению с аналогичным периодом 2019 года доход от перевозки пассажиров сократился на 79%. Количество перевезенных пассажиров сократилось на 66% [2].

На сегодняшний день развитие воздушного транспорта и авиации в Казахстане является одним из основных направлений государственной политики. В целях предотвращения и (или) прекращения, и (или) пресечения нарушения порядка использования воздушного пространства Республики Казахстан осуществляется государственный контроль и надзор в области использования воздушного пространства.

Государственное регулирование, контроль и надзор за деятельностью авиации – одни из основных и необходимых элементов обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности нашей страны. Государственное регулирование определяется направлением развития всей авиационной сферы, а контроль и надзор в разумных пределах является стержнем устойчивого развития и безопасного использования авиации всеми его участниками. Это обеспечивается, в первую очередь, правильным и доступным толкованием процедур и законодательства в данном направлении, и во – вторых, строгим соблюдением этих требований всеми участниками авиационной отрасли.

Государственное регулирование в сфере авиации на территории Республики Казахстан осуществляет Правительство РК и уполномоченные органы государственной и гражданской авиации (МВД и Комитет Гражданской Авиации соответственно). Основными задачами госрегулирования авиации являются:

– обеспечение безопасного использования воздушного пространства РК его пользователями, выполнение полетов без угрозы жизни или здоровью людей,

окружающей среде, интересам государства;

- установление общих принципов осуществления деятельности, связанной с использованием воздушного пространства и выполнением полетов;
- удовлетворение потребностей экономики Республики Казахстан и граждан в авиационных услугах.

Госрегулирование осуществляется путем принятия нормативно – правовых актов, внесением изменений и дополнений в действующее законодательство. Основой являются Конституция РК, Закон Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» от 15 июля 2010 года № 339 – IV [3], далее следуют Приказы Министра индустрии и инфраструктурного развития РК. При этом все правила ИКАО и международные соглашения являются главенствующими.

В 2019 году был запущен новый подход государственного регулирования отрасли гражданской авиации, основанного на модели Британского государственного агентства гражданской авиации (UK CAA) и Агентства безопасности авиации Европейского Союза (EASA). Данная трансформация управления отрасли и обеспечения безопасности полетов осуществляется в рамках 68 – шага Плана нации в соответствии с поручением Первого Президента – Елбасы Н.А. Назарбаева [4, с. 34].

Администрацией Президента, Правительством, Министерством индустрии и инфраструктурного развития, Комитетом гражданской авиации в течение нескольких лет проведена колоссальная работа по изменению действующего законодательства.

Впервые в системе государственного регулирования Казахстана внедрен Европейский подход к управлению безопасностью полетов на основе британской модели. Были разработаны и внесены соответствующие изменения в основной закон гражданской авиации и 61 подзаконный НПА. Это дает возможность внедрить самые современные стандарты, исключить коррупционные риски в отрасли.

В результате этой работы 1 августа 2019 года впервые в странах СНГ в сфере гражданской авиации был создан отраслевой регулятор АО «Авиационная администрация Казахстана», который осуществляет технический авиационный контроль и надзор в области безопасности полетов. Усилия Комитета гражданской авиации МИИР РК и ААК были высоко оценены ИКАО и Еврокомиссией как большой шаг вперед в повышении уровня безопасности полётов на постсоветском пространстве [5].

25 сентября 2019 года в городе Монреаль на юбилейной Ассамблее Международной организации гражданской авиации (ИКАО) Казахстан среди более, чем 190 стран, впервые был номинирован на вручение сертификата по авиационной безопасности от президента Совета ИКАО.

Учитывая существенное продвижение и достигнутый прогресс в организации обеспечения авиационной безопасности, Казахстан был отмечен высокой наградой Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Следует отметить, что получению такого признания предшествовала большая работа, проводимая в последние годы Комитетом гражданской авиации МИИР РК в области развития авиационной безопасности.

На сегодняшний день в Казахстане зарегистрировано 60 действующих авиакомпаний, выполняющие регулярные и нерегулярные рейсы, грузовые полёты, авиационные работы, эксплуатанты сверхлёгкой авиации и авиации общего назначения. В течение прошедшего периода было проведено 84 инспекционных проверок и 4 сертификации авиакомпаний.

В настоящее время общее количество зарегистрированных воздушных судов в Казахстане – 788. Авиационной администрацией проведено 280 инспекционных

проверок воздушных судов. Выдано 84 свидетельства о государственной регистрации воздушных судов, 146 сертификатов летной годности, 18 сертификата организации ТОО РАТ. Как известно, в Казахстане действуют 24 сертифицируемых аэропорта, из них 17 международных и 7 внутренних аэропортов, также 6 сертифицируемых вертодромов. За год функционирования администрацией сертифицировано 11 аэропортов и 4 вертодрома, проведено 13 инспекционных проверок [6].

По поручению Главы государства К.К. Токаева, Авиационной администрацией была проведена внеплановая проверка деятельности АО «BeKair», по результатам выявленных нарушений отозваны сертификаты летной годности воздушных судов и сертификат эксплуатанта авиакомпании. Также, завершены внеплановые проверки деятельности всех авиакомпаний и объектов авиационной инфраструктуры Казахстана в целях приведения их в соответствие с требованиями безопасности. По итогам проверок, за неисполнение требований законодательства РК и ИКАО, приостановлены действия сертификатов эксплуатанта авиакомпании ТОО «Azee Air» и ТОО «Sigma Airlines» [7].

В 2020 году на авиационную отрасль значительное влияние оказала пандемия коронавируса. В настоящее время Авиационной администрацией проводятся работы по минимизации последствий пандемии и восстановлению отрасли гражданской авиации Казахстана. Выработаны рекомендации для субъектов авиационной индустрии и способы контроля по обеспечению безопасности полетов. Продлеваются разрешительные документы – сроки действия сертификатов и свидетельств, сроки которых истекли в период действия ЧП. Временные процедуры разработаны с учетом поддержания уровня безопасности полетов, что позволяет проводить дистанционный контроль за соблюдением авиакомпаниями действующих требований законодательства РК.

Главной причиной неэффективности принимаемых мер заключается в том, что принимаемые стратегические решения, которые включают формирование нормативно – правовой базы, отстают от темпов, с которыми происходит обострение застарелых кризисных явлений и возникают новые. Это обстоятельство во многом вызывает разобщенность и многочисленность органов государственной власти, которые участвуют в управлении отраслью, сохраняющейся размытостью рамок их ответственности и полномочий. При отсутствии эффективного управления отраслью, правового обеспечения безопасности полётов воздушного транспорта, вывод аэропортового хозяйства, гражданской авиации страны, авиапрома и системы организации воздушного движения из системного кризиса невозможен [4, с. 36].

Таким образом, можно утверждать, что индустрия воздушного транспорта в Республике Казахстан продолжает развиваться и расти. Открываются новые направления, на рынке воздушных перевозок появляются новые игроки. Госрегулирование и надзор является очень щепетильным в юридическом плане сферой, где роль играют знание и правильное умение толковать законодательство, применять его к месту, соблюдать все требования и ограничения. Это невозможно без знания истории развития и становления этих правил, без знания структуры государственных регуляторов. Как и любой серьезный кризис, пандемия коронавируса вскрыла системные проблемы авиации. Поэтому кризис не закончится с окончанием пандемии, последствия могут ощущаться еще, возможно, и после полного возобновления авиасообщения. Несмотря на сложную экономическую ситуацию, вызванную пандемией, правительство предпринимает конкретные шаги по развитию отрасли. Недостаточно проработанная казахстанская нормативная база оказывает влияние на безопасность ее функционирования, что обуславливает необходимость совершенствования законодательства в сфере государственного управления в системе

гражданской авиации, и ставит ее на уровень первостепенной проблемы, которая должна быть решена в кратчайшие сроки. В обществе назрела потребность в урегулировании нормами права проблем по предупреждению терроризма в сфере гражданской авиации, поэтому острота проблемы, ее значимость и актуальность ни у кого не вызывает сомнений.

#### Литература:

1. Каримов Б.К., Муратов Т.Е. Анализ рынка пассажирских авиаперевозок в Казахстане // Современная наука: проблемы и перспективы развития. 2019. С. 61 – 66.
2. Информационное агентство «Azattyq – ruhy». Информация и аналитические материалы по экономическим, социальным и политическим вопросам в стране. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://rus.azattyq – ruhy.kz/economics](https://rus.azattyq-ruhy.kz/economics) (Дата обращения: 11.03.2021).
3. Закон Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» от 15 июля 2010 года № 339 – IV (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.07.2021 г.). [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://online.zakon.kz/Document/?doc\\_id=30789893](https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30789893) (Дата обращения: 11.09.2021).
4. Айтмагамбетов А.З., Еремин Д.И., Сатеров Н.М., Жаксыгулова Д.Г., Калиева Р.А. Повышение безопасности полетов воздушных судов малой авиации в Казахстане // Т – Comm: Телекоммуникации и транспорт. 2020. Том 14. №6. С. 33 – 38.
5. Казахстан получил награду в сфере авиационной безопасности inform.kz. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.inform.kz/ru/kazakhstan – poluchil – nagradu – v – sfere – aviacionnoy – bezopasnosti\\_a3569069](https://www.inform.kz/ru/kazakhstan – poluchil – nagradu – v – sfere – aviacionnoy – bezopasnosti_a3569069)(Дата обращения: 11.03.2021).
6. Официальный сайт комитета по статистике Республики Казахстан. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://stat.gov.kz/ecologic/passenger\\_transport\\_demand?lang=ru](https://stat.gov.kz/ecologic/passenger_transport_demand?lang=ru)(Дата обращения: 11.03.2021).
7. Казахстан пройдет аудит ИКАО по авиационной безопасности. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://ru.sputnik.kz/economy/20200124/12638654/kazakhstan – audit – icao – aviatsionnaya – bezopasnost.html> (Дата обращения: 11.03.2021).

УДК 336.131

### ПОДБОР ПЕРСОНАЛА: АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ РЕШЕНИЯ

**Булкаирова К. Е.**  
(СКУ им. М. Козыбева)

В условиях современной экономики персонал как носитель знаний и фактор производства приобретают все большее значение для эффективности хозяйствующего субъекта. Кадры – это все. Сегодня эта, правда – цель каждого лидера. Понимание того, что именно кадры – залог успеха любого бизнеса. По этой причине процессы отбора и оценки персонала играют роль в системе менеджмента организации.

В современной научной и учебно – методической литературе вопросы поиска и подбора персонала освещены достаточно широко. В частности, в научных трудах известных теоретиков в области управления персоналом и экономики труда А.В. Барняковой, Т.А. Гребенюк, С.В. Ивановой, А.Я. Кибанова и др. заложена основа для понимания этих процессов. Практическая сторона представлена деятельностью рекрутинговых агентств хедхантеров на отечественном рынке труда. Выяснению сущности процессов подбора и отбора персонала, исследованию технологий подбора персонала наука начала уделять внимание очень давно. Однако эти объекты исследования постоянно пополняются элементами нового содержания, что обуславливает необходимость их дальнейшего изучения.

Целью статьи является исследование и изучение существующих технологий подбора персонала, сравнительный анализ их преимуществ и недостатков и выявление