

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



Студенттер мен жас ғалымдардың  
**«ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ БІЛІМ - 2016»** атты  
XI Халықаралық ғылыми конференциясының  
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ  
XI Международной научной конференции  
студентов и молодых ученых  
**«НАУКА И ОБРАЗОВАНИЕ - 2016»**

PROCEEDINGS  
of the XI International Scientific Conference  
for students and young scholars  
**«SCIENCE AND EDUCATION - 2016»**

2016 жыл 14 сәуір  
Астана

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

**Студенттер мен жас ғалымдардың  
«Ғылым және білім - 2016»  
атты XI Халықаралық ғылыми конференциясының  
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ  
XI Международной научной конференции  
студентов и молодых ученых  
«Наука и образование - 2016»**

**PROCEEDINGS  
of the XI International Scientific Conference  
for students and young scholars  
«Science and education - 2016»**

**2016 жыл 14 сәуір**

**Астана**

**ӘӨЖ 001:37(063)**

**КБЖ 72:74**

**F 96**

**F96** «Ғылым және білім – 2016» атты студенттер мен жас ғалымдардың XI Халық. ғыл. конф. = XI Межд. науч. конф. студентов и молодых ученых «Наука и образование - 2016» = The XI International Scientific Conference for students and young scholars «Science and education - 2016» . – Астана: <http://www.enu.kz/ru/nauka/nauka-i-obrazovanie/>, 2016. – .... б. (қазақша, орысша, ағылшынша).

**ISBN 978-9965-31-764-4**

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.

**ӘӨЖ 001:37(063)**

**КБЖ 72:74**

**ISBN 978-9965-31-764-4**

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия  
ұлттық университеті, 2016

не означает, что они не смогут или перестанут успешно выполнять свою рабочую функцию, ведь фактически, они не отличаются от остальных работников и имеют точно такие же права на осуществление трудовой деятельности, как и другие люди. Помимо того, нельзя убивать стремление людей работать, которые даже после выхода на заслуженный отдых, продолжают принимать участие в жизни государства, ведь подобным активным поведением они хотят принести обществу пользу и внести вклад в развитие социального государства. Кроме того, не является удивительным тот факт, что в нашей стране, люди, вышедшие на пенсию, все равно стремятся работать, так как размер их нынешних пенсионных выплат не позволяет удовлетворять их существующие потребности. Такие работники боятся, что после выхода на пенсию их уровень состоятельности упадет и вследствие этого они продолжают работать, не смотря на имеющиеся у них проблемы со здоровьем и усталость. [6]

В заключение, хотелось бы отметить, что, по нашему мнению, новый Трудовой кодекс требует значительной переработки, так как он был создан в кратчайшие сроки, без учета мнений отдельных категорий работников, без учета их потребностей и без оказания должного внимания существующим экономическим реалиям. Более того, он не соответствует указанию Президента нашей страны, ведь главная идея кодекса должна была заключаться в облегчении жизни предпринимателей без ущемления прав работников. Таким образом, исходя из вышеизложенного, ряд статей, в частности касающихся оснований расторжения трудового договора и порядка расторжения трудового договора по инициативе работодателя нуждаются в серьезных изменениях и дополнениях, для того чтобы максимально обеспечить существующие и юридически закрепленные трудовые принципы на практике.

#### **Список использованных источников**

1. Трудовой Кодекс Республики Казахстан: Практическое пособие. – Алматы: ТОО «Издательство «Норма-К», 2016.- 112 с.
2. Гражданский процессуальный кодекс Республики Казахстан. Алматы ТОО «Лем», 2016 г. - 244 с.
3. Гражданский кодекс Республики Казахстан: Практическое пособие. – Алматы: ТОО «Издательство Норма-К», 2015. – 358 с.
4. Закон Республики Казахстан от 21 июня 2013 года № 105-V «О пенсионном обеспечении в Республике Казахстан» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 03.12.2015 г.)
5. 5.Трудовой кодекс Республики Казахстан 2015 (с изменениями и дополнениями по состоянию на 21.07.2015 г.).
6. [Электронный ресурс] <http://www.kazid.kz/articles/Pension.pdf>

УДК 341.1

### **АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА**

**Калимова Камиля Муслимовна**

kamilusha94@mail.ru

Студент 3 курса Юридического факультета специальности

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

Научный руководитель – старший преподаватель кафедры международного права, PhD

Куликпаева М.Ж.

Транспорт является особой сферой материального производства, который обеспечивает около 10% ВВП ЕС. Он, в отличие от других секторов экономики, в процессе производства не образует новый продукт, не изменяет его качество или свойства. Производством транспорта

является деятельность по территориальному перемещению людей, грузов. Он непосредственно оказывает воздействие на такие процессы, как миграция населения, торговля. Однако лишь при существовании таких средств производства, как транспортные средства и транспортная инфраструктура возможны транспортные услуги. Так, В. Н. Гречуха подчеркивает, что «в современных условиях интенсивных международных интеграционных процессов в экономической сфере важная роль принадлежит транспорту» [1].

Ощущается действительно колоссальная зависимость от данного сектора экономики, и соответственно появляется острая потребность в создании «общей» транспортной политики.

Как в отечественной, так и в зарубежной литературе, имеются два подхода к дефилированию понятия транспорт.

Во-первых, категория «транспорт» воспринимается как разновидность сервиса - предпринимательской деятельности по предоставлению услуг по перевозке грузов или товаров. В данном подходе речь идет о профессиональном транспорте. Здесь действует одна из наиважнейших фундаментальных свобод в ЕС - принцип свободы предоставления услуг. Хотим заметить, что это и есть основное направление транспортной политики ЕС. Начиная с 1 января 1993 г. национальные лицензии, которые выдавались ранее государствами иностранным перевозчикам, были полностью заменены лицензиями ЕС.

Во-вторых, транспорт является средством передвижения, которое принадлежит гражданам, предприятиям на праве собственности. В данном же подходе речь идет уже о собственном транспорте.

Хотим заметить, что основным источником транспортной политики ЕС является раздел V части III Договора о ЕС «Транспорт», отражающий обязанность государств-членов при осуществлении фактических мероприятий в области транспорта соблюдать определенные общие правила.

Общая транспортная политика осуществляется при помощи взаимосвязи, которая относится к предмету «солидарного ведения» государств-членов и Сообщества.

Полномочия Сообщества оговорены в статье 75 Договора о ЕС и включают в себя:

- общие правила межгосударственных транспортных перевозок;
- условия, при которых перевозчики-нерезиденты вправе предоставлять транспортные услуги в государствах-членах;
- меры по повышению безопасности на транспорте, а также другие необходимые меры.

Полномочия государств-членов определены следующим образом:

- запрет всех видов дискриминации в перевозках внутри Сообщества, который заключается в использовании транспортными агентствами тарифов и разных условий при перевозке идентичного товара (ст. 75 Договора о ЕС);
- запрет использования без санкции Комиссии государством-членом к перевозкам внутри Сообщества тарифов и положений, которые содержат определенные элементы защиты или поддержки интересов какого-либо предприятия или отрасли промышленности (ст. 76 Договора о ЕС).

Солидарны с мнением профессора С.Ю. Кашкина, утверждающего, что «правовое регулирование транспортного сектора дифференцируется в зависимости от видов транспорта: железнодорожного, автомобильного, морского, внутреннего водного, воздушного и смешанных перевозок» [2]. Каждый из вышеупомянутых видов транспорта имеет определенные особенности, преимущества и недостатки, которые обуславливают возможности его использования.

В настоящее время транспортная политика ЕС основывается на принципах гармонизации и либерализации. Именно посредством установления общих правил устраняются все препятствия, которые имеются в транспортном законодательстве каждого государства-члена. Хотим подчеркнуть, что стремления ЕС в данном вопросе в полной мере оправданны, ведь именно перевозки являются одной из составляющих действительно развитой экономики. Как справедливо утверждает В. А. Егиазаров «задача управления транспортом – своевременно и качественно обеспечить дальнейшее развитие и

совершенствование транспорта страны, связанного с жизнедеятельностью всех отраслей экономики, и на этой основе содействовать более полному удовлетворению материальных и культурных потребностей общества» [3].

Вопрос об образовании особой "общей" транспортной политики был рассмотрен в Римском договоре 1957 г. Это вызвано тем, что была поставлена цель создания общего рынка в рамках ЕЭС, а без надлежащего сотрудничества в сфере транспорта было бы невозможным беспрепятственное движение людей и товаров. На практике же прогресс в развитии «общей» транспортной политики Сообщества не имел действительного решения до середины 80-ых годов. Этому, безусловно, имеются такие справедливые разъяснения, как необходимость огромных капиталовложений без гарантированного коэффициента отдачи, значение государства в развитии транспорта и существование свойственной монополии на железнодорожном транспорте. Лишь план строительства Единого внутреннего рынка стал реальным толчком в образовании «общей» транспортной политики ЕС.

К сожалению, становление транспортной системы ЕС сталкивается с определенными проблемами, которые серьезно сокращают эффективность ее работы. К данным трудностям относятся:

- транспортная перегруженность отдельных территорий, направлений;
- использование природных ресурсов (в частности, невозобновляемых);
- вопросы вредного воздействия на здоровье населения и окружающую среду.

Проблемы необходимо сводить к минимуму. Транспортная перегруженность касается, прежде всего, автомобильных магистралей. Но это же положение распространяется и на городские дороги, аэропорты. Уменьшается транспортное снабжение и отдельных периферийных территорий. Данная проблема негативно влияет на темпы развития экономики, качество жизни населения, экологическую среду в целом. Увеличение заторов является главной причиной снижения эффективности работы общеевропейской транспортной системы и ее конкурентоспособности.

Перегруженность транспортных узлов ЕС связана с такими факторами, как отсутствие соответствующего взаимодействия между различными видами транспорта и дисбалансом в их развитии.

Единственным решением данной проблемы будет увеличение числа дорог, магистралей, строительство новых аэропортов, то есть создание действительно обширной сети аэроузлов и дорог. Это значительно уменьшит экономические потери, повысит уровень жизни населения.

Проблема обеспечения невозобновляемыми природными ресурсами и на мировой арене решается неоднозначно. Однако хотим заметить, что развитие транспортной системы не должно базироваться лишь на природных ресурсах. В настоящее время задача совершенствования потребления природных ресурсов и ресурсообеспечения человечества содержит большую остроту и актуальность. Общество развивается, растут его потребности, и, соответственно, в разы увеличивается и потребление природных ресурсов.

Согласны с мнением С.Н. Бобылева и А.Ш. Ходжаева, которые правдиво подчеркивают, что «одной из важных экономических причин деградации окружающей природной среды является занижение или вообще бесплатность многих природных благ, что приводит к сверхэксплуатации природы» [4]. Поэтому необходимо установление соразмерной экономической значимости природы, ее благ и ресурсов.

Организация минимизация вредных последствий производственной деятельности должна быть ориентирована на непрерывный поиск новейших природоохранных технологий с обязательным проведением экологической экспертизы. Необходимо заниматься разработкой новых методов получения синтетических жидких топлив. Не менее важным является постоянный мониторинг состояния природных ресурсов, в особенности, невозобновляемых. Со стороны ЕС идеологии рационального потребления природных ресурсов, так же, как и идеологии их эффективного использования, должно уделяться должное внимание.

Транспортный комплекс, безусловно, является самым значительным загрязнителем атмосферного воздуха, что приводит к развитию значительного спектра заболеваний и повышает уровень смертности людей с ослабленным иммунитетом. Именно на долю автомобильного транспорта приходится большая часть токсичных выбросов в окружающую среду.

Выбросами двигателей внутреннего сгорания (ДВС) именуется картерные и отработавшие газы, а также пары топлива из карбюратора и топливного бака. Основная же доля вредных примесей поступает в воздух с газами ДВС. Данные отработавшие газы содержат около двухсот компонентов, существование которых протекает от нескольких минут до пяти лет. Все эти вещества попадают через систему дыхания в организм человека, вызывая такие заболевания, как сердечная недостаточность, поражение верхних дыхательных путей, пневмония, астма, бронхиты, болезни глаз, а также эмфизема легких.

Как удачно подчеркивают В.И. Коробкин и Л.В. Передельский «остановить стихийное развитие событий помогут лишь знания о том, как ими управлять, и в случае с экологией эти знания должны «овладеть массами», по крайней мере большей частью общества, что возможно лишь через всеобщее экологическое образование людей, начиная со школьной скамьи и заканчивая вузом» [5]. Именно по этой причине необходимо совершенствование природоохранного законодательства для всех государств-участников ЕС и создание эффективных механизмов его реализации.

Несомненно, большим достижением ЕС являются именно экологические знаки, представленные специальными графическими символами или текстом, которые достоверно информируют потребителей об экологичности продукта и, соответственно стимулируют изготовителей соблюдать требования и нормы по охране окружающей среды. Они наносятся только на те товары, которые могут нанести существенный вред окружающей среде при их использовании, производстве, утилизации и захоронении. Эти знаки также касаются потребления горючего и эмиссии транспортными средствами. Однако только при помощи данных маркировок столь глобальную проблему не решить. Необходимо разработать специальный орган, уполномоченный осуществлять контроль за соблюдением экологических норм и требований при эксплуатации автотранспорта, то есть проводить оценку автомобилей по токсичности выхлопов. Также требуется внедрение электрофильтров, которые являются наиболее совершенными видами высокоэффективной очистки газов от взвешенных в них частиц тумана и пыли.

Подводя итог, хотим добавить, что без модернизации транспортного комплекса ЕС, было бы затруднительно обеспечить свободу движения товаров, капиталов, услуг и лиц, а также реализовать мировые стандарты в области сроков перевозок, сохранности и безопасности грузов. Транспортный сектор действительно является частью общего рынка. ЕС является сложнейшим образованием, поэтому для результативного сотрудничества стран входящих в его состав необходимо наличие транспортной системы, которая способна гарантировать потребности экономик государств-членов и их населения.

От эффективности транспортной отрасли производства зависит эффективность работы других отраслей промышленности, а следовательно, и экономическое благосостояние ЕС в целом. В связи с чем, хотим заметить, что роль транспорта не сводится только к перемещению пассажиров и грузов, он деятельно влияет на весь процесс расширенного воспроизводства, содействуя экономическому, социальному и культурному развитию общества.

#### **Список использованных источников**

1. Гречуха В. Н., Международное транспортное право: учебник для бакалавриата и магистратуры. - 3-е изд., перераб. и доп. — М.: Издательство Юрайт, 2015, 10 с.
2. Кашкин С.Ю., Право Европейского Союза в вопросах и ответах: учеб. пособие. – М.: ТК Велби, Издательство Проспект, 2005, 198 с.
3. Егизаров В.А., Транспортное право. – М.: Издательство Юстицинформ, 2015, 1 с.

4. Бобылев С.Н., Ходжаев А.Ш. Экономика природопользования Учебник. – М., 2003, 20 с.
5. Коробкин В.И., Передельский Л.В. Экология: учебник для студентов бакалаврской ступени многоуровневого высшего профессионального образования. – 18-е изд., доп. и перераб. – Ростов н/Д : Феникс, 2012, 22 с.

УДК 343.13

## **ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ЛИЦ, УЧАСТВУЮЩИХ В УГОЛОВНОМ ПРОЦЕССЕ**

Калимова Камиля Муслимовна

[kamilusha94@mail.ru](mailto:kamilusha94@mail.ru)

Студент 3 курса Юридического факультета ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, Астана, Казахстан  
Научный руководитель – кандидат юридических наук, и.о. профессора кафедры уголовно-  
процессуальных дисциплин Сембекова Б.Р.

Угроза безопасности в уголовном судопроизводстве – это четкий и ясный вид опасности, совокупность обстоятельств и факторов, препятствующих пребыванию в состоянии защищенности. Страх очевидцев, жертв преступлений перед криминальным сообществом является серьезным оружием подрыва системы уголовного правосудия.

Обеспечение безопасности свидетелей и потерпевших – один из наиболее важных вопросов в законодательстве любого государства, так как вопрос быстрого и полного раскрытия преступлений, изобличения виновных очень тесно связан с фигурами очевидцев и пострадавших. Ведь именно посткриминальное влияние является настоящим оружием, подрывающим систему уголовного правосудия.

Как отмечает Л.В. Брусницын «данное воздействие осуществляется с целями принудить граждан отказаться от намерения содействовать правосудию либо прекратить это содействие, а также из мести за оказанное (оконченное) содействие правосудию. Кроме того, существует так называемое «назидательное» посткриминальное воздействие, которое осуществляется с целью устрашения будущих (потенциальных) свидетелей в других (будущих) уголовных делах» [1, с.6].

Глобальным характером, определяющим распространение посткриминального воздействия, является общий для многих развитых и развивающихся стран криминологический вектор, заключающийся в росте преступности. Именно прогресс в росте организованных форм преступности и является тенденцией, приводящей к распространению указанного воздействия. В специальной литературе приводятся различные определения организованной преступности и элементы ее структуры: организованные преступные группы, преступные сообщества (объединения организованных преступных групп), межрегиональные объединения преступных сообществ, преступные ассоциации в масштабах государства, транснациональные преступные объединения.

В основном, посягательства осуществляются на круг лиц, подвергаемый посткриминальному воздействию, с такими целями, как воспрепятствование началу их содействия правосудию, принуждение к прекращению содействия, месть за оказанное (оконченное) содействие. Соответственно, причинами посягательств являются: намерение и даже потенциальная способность лица содействовать правосудию, осуществляемое содействие, а также оказанное содействие. Именно данные факторы, а не наличие у лица официального уголовно-процессуального статуса являются причинами посткриминального воздействия.

Мировая община проявляет интерес к проблеме обеспечения прав человека в сфере уголовного правосудия уже с начала 50-ых годов XX века. Сегодня эта проблема изучается Конгрессами ООН по предупреждению преступности и уголовному правосудию, Комиссией