



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

РАЗВИТИЕ АВИАЦИИ КАЗАХСТАНА**Баймолдинова Елнур Турешовна**elnur.baimoldinova@mail.ru

Студент 2 курса специальности «Международное право»

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

Научный руководитель – Куликпаева М.Ж

В советское время Казахстан принимал непосредственное участие в развитии авиации. Время это приходится примерно в середину 30-х годов двадцатого века. В свою очередь, история авиации Казахстана была неразрывна с историей авиации Российской Империи. Впервые на территории нашего государства появился самолет только в начале июля 1912 года в городе Уральске. Массово же на территории Казахстана самолеты применялись только в годы Гражданской войны. В годы Гражданской войны единичные самолеты использовались Красной и Белой армией при обороне города Уральска, в том числе в знаменитой Чапаевской 25 дивизии. [1].

Уже в 1934 году постановлением Совета Народных Комиссаров КАССР было принято решение о создании первого в Казахстане краевого управления сельхозавиации в городе Чимкенте. К сожалению, в молодой столице Алма-Ате на тот момент не было возможностей для размещения, а также отсутствовало жилье. Также центр предоставил 25 самолетов для авиаотрядов в Актюбинск и Семипалатинск. Вторым постановлением был установлен план работы на 1934 год. 28 мая 1936 года открылось регулярное воздушное сообщение на трехместных самолетах-лимузинах и шестиместных "Сталь-3" по маршруту Гурьев - Калмыкове - Уральск - Актюбинск - Джетыкара - Денисовка - Кустанай. Время полета составляло 10 часов. Можно считать, что с этого началось развития гражданской авиации в Казахстане. [2]. С нарастающим развитием авиации на территорию нашего государства пришло очередное нововведение – авиационные ремонтные заводы. В довоенный период в Казахстане было расположено два АРМ: в Алма-Аты и Актюбинске. Самолеты, сборка и ремонт которых производились в заводе Алма-Аты передавались в качестве братской помощи в Китай. В период с 1941 по 1945 годы, авиационные ремонтные заводы появились в Чимкенте и Уральске.

Во время Второй Мировой войны, Казахстан начал производить оборонную продукцию в массовом порядке за счет эвакуированных из западных областей СССР 19 оборонных заводов. Эвакуированные военные заводы в условиях суровой зимы 1941 года, прибывая в республику, начинали выпускать продукцию для фронта уже через 1,5-3 месяца. В качестве временных источников энергии использовались паровозы, тракторы. Всего продукции оборонными предприятиями Казахстана выпущено за войну на сумму свыше 1 миллиарда рублей. В том числе корпусов мин калибром 82 мм, 50 мм и 120 мм всего 5214254 штуки. Если считать, что боекомплект мин одной дивизии составляют мины калибра 120 мм 1680 штук, 82 мм – 2180 штук, то заводы Казахстана снабдили боекомплект мин 1350 дивизий. [3].

В послевоенное время авиация Казахстана получила новый толчок к развитию. Воздушные трассы связали не только областные города республики, но и все районные центры, крупные совхозы, центры далеких отгонных участков и т.д. Авиация играет огромную роль и в сельскохозяйственном производстве. С ее помощью ведется подкормка посевов, борьба с сорняками и сельскохозяйственными вредителями, опрыскивание садов и виноградников. Сейчас же, говоря об авиации Казахстана, то прежде всего она представляет собой государственную и гражданскую. Государственная- включает в себя Военно-воздушные силы Сил воздушной обороны Вооруженных Сил (ВВС СВО ВС), авиацию пограничных войск Комитета национальной безопасности (ПВ КНБ), авиацию Министерства чрезвычайных ситуаций (МЧС), Министерства внутренних дел (МВД), а также авиация

других государственных органов по решению Правительства Республики Казахстан и используемая в целях обороны, безопасности государства, охраны общественного порядка. Что касается гражданской, то она все также используется в целях воздушных перевозок населения и грузов. В настоящее время в Казахстане зарегистрировано 56 авиакомпаний, из них 5 авиакомпаний задействованы на регулярных перевозках пассажиров, 20 осуществляют нерегулярные перевозки, 3 авиакомпании по грузовым перевозкам. Ежегодно, доход получаемый посредством гражданских перевозок по статистике возрастает на 10-20%. [4].

В республике действуют 20 аэропортов. На сегодня из 15 аэропортов, допущенных к обслуживанию международных рейсов, 11 категорированы по 18 стандартам Международной организации гражданской авиации ИКАО:

- аэропорты городов Астаны и Алматы по IIIA и IIIB категориям ИКАО;
- аэропорт города Атырау по II категории ИКАО;
- аэропорты городов Павлодара, Шымкента, Караганды, Жезказгана, Актобе, Усть-Каменогорска, Кызылорды, Актау по I категории ИКАО. [5].

В настоящее время отрасль гражданской авиации регулируется следующими законами: закон «О транспорте Республики Казахстан», закон «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» и свыше 100 подзаконными нормативными правовыми актов. Также государством, с целью соответствия нормам ИКАО, была проведена экспертиза законодательства с сфере гражданской авиации, после которой было внесено около 80 поправок в законодательство республики. Зачастую, к ряду основных проблем отрасли гражданской авиации относятся вопросы технического оснащения, износа наземных аэропортов, парков воздушных судов, малого количества действующих аэродромов, а также их недостаточной оснащенности, значительного износа спецтехники, оборудования и коммуникаций, недостаточной оснащенности авиатранспортной инфраструктуры, и конечно же вопрос о нехватке кадров.

Говоря об авиации, также одним из важнейших факторов является её безопасность. Мировая история полна случаями авиакатастроф. Практически с начала эры воздухоплавания, катастрофы и развитие авиации шли в одинаковом темпе. Конечно, до начала применения самолетов в боевых действиях, количество жертв и потерь самолетов было невелико. Соответственно, каждую пробоину нужно заделывать, чтобы избежать массовых катастроф. Собственно поэтому примерно с 1930-х годов начался процесс разработки международных стандартов авиабезопасности. Чем дальше развивалась система международных авиаперевозок, тем больше норм принималось для регулирования как самой авиации, так и норм, регулирующих ее в целом. Примером тому можно привести 1930-1940 года. В этот период времени, число авиакатастроф и большое количество жертв начало стремительно расти. Требовалось принятие мер, таких как увеличение надежности самолетов и повышение стандартов безопасности. Результат был заметным-показатели авиакатастроф снизились в первой половине 1950-х годов. Увы, чем стремительнее развивается человечество, тем больше проблем выходит после. Так и получилось в середине 1960-х годов. Начало реактивной эры и распространение авиатранспорта привело к новому росту числа катастроф. Решение проблемы также не заставило себя долго ждать. Вскоре на рынках появились новые, более надежные реактивные лайнеры, и была налажена относительно безопасная работа авиации почти всех стран мира. В 1970 годах ежегодное число авиакатастроф достигло своего пика. Ударное количество погибших пришлось именно на 1972 год. Спросите, если инфраструктура безопасных перелетов и принятие норм развивалось, то почему же в тот период времени, авиакатастроф стало еще больше? Новым и основным на тот временной отрезок пришелся фактор терроризма. Прошла серия крупных катастроф, что привело к еще более ужесточенному контролю воздушных судов, и также к досмотру пассажиров.

Подобное не прошло стороной и Казахстан. В тот же советский период произошло более 40 авиационных происшествий. В большинстве своем, все они произошли по причине нарушения эксплуатации самолетов. После получения Казахстаном независимости,

количество таких происшествий не уменьшилось, а даже наоборот превысило на пару десятков. В исследованиях отдельных происшествий говорится, что авиакатастрофы произошли по причине отказа авиаоборудования. В основном результаты расследований зачастую закрыты. Но следует отметить, что определенный процент расследований склоняет причину к тому, что там имел место человеческий фактор. Сам фактор выражается в принятии человеком ошибочных или алогичных мер, напрямую влияющих на плачевный исход. Регулирование безопасности полетов в Казахстане на данный момент помимо национальных норм, опирается и на ратифицированное Приложение №19 к Чикагской Конвенции «Управление по безопасности полетов».

Тем не менее, хоть и малым шагом, но авиация Казахстана развивается. Государство намерено стать транспортным хабом центрально азиатского региона. [6]. В нашей стране с каждым годом развивается сеть крупных воздушных узлов, увеличивается их пропускная способность. Статистика указывает, что на 2016 год, воздушные гавани Казахстана обслужили около 12 миллионов человек. На 2017 год же, статистика увеличилась на 3 миллиона. ТотыАмирова – и.о заместителя председателя комитета гражданской авиации говорит, что:

«Мы шагнули вперед, то есть большое количество воздушных судов сейчас эксплуатируется в Казахстане, это современные воздушные суда, новые воздушные суда. Абсолютно те, которые может быть в Казахстане до этого не были. Это конечно большой скачок и мы идем в ногу.»

А ведь действительно, за такой короткий промежуток времени, Казахстан похвально развивается во всем, особенно в плане авиации. И это похвально.

Список использованной литературы:

1. «Кто подарил людям крылья?» В.Стешенко 2011 год. Издательство «Астана». 341 стр.
- 2.«Кто подарил людям крылья?» В.Стешенко 2011 год. Издательство «Астана». 341 стр.
- 3.«Кто подарил людям крылья?» В.Стешенко 2011 год. Издательство «Астана». 341 стр.
4. Официальный сайт KazakhTVkazakh-tv.kz
5. Официальный интернет-ресурс Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан mid.gov.kz
6. Официальный сайт KazakhTVkazakh-tv.kz

УДК 341.229

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА. ПЕРЕХОД ОТ ВАРШАВСКОЙ К МОНРЕАЛЬСКОЙ КОНВЕНЦИИ

Бакирова КамилаЖаныбековна

kamila.bakirova@list.ru

Студентка 2 курса Юридического факультета кафедры

«Международное право» ЕНУ им Л.Н. Гумилева, Астана, Казахстан

Научный руководитель – Куликпаева М.Ж. доктор PhD, и.о. доцента кафедры

Международного права ЮФ ЕНУ

На сегодня в воздушном праве между государствами действует множество соглашений касательно регулирования сообщений международного направления. Но возникают определенные сложности в процессе развития воздушного права. Очень много споров идет по использованию военной авиации в мирных целях, однако ведущие державы мира используют их не всегда по назначению и не в намерениях правомерного использования. В качестве примера указывают нападение США с использованием военных самолетов и вооружения на страны, где происходили революции против правительств. Здесь видно явное