

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУАЗИЯ 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

Ғ 96

Ғ96 «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

может заинтересовать как профессионального историка так и человека с интересом к религии либо с интересом к Восточному Казахстану.

Список использованных источников

1. Садвокасова З.Т. Исследование духовной экспансии в контексте колониальной политики царизма в Казахстане как научная проблема- Алматы 2007 «Отан тарихы» №3
2. Потанин Г.Н. Семипалатинск и другие города Семипалатинской области. – Живописная Россия. Спб., 1884, т.2.-516с.
3. Обзор Семипалатинской области за 1900 год. Семипалатинск, 1901-58с
4. Кашляк В.Н. Семипалатинск. Три века истории. - Новосибирск 2002. - 371с.
5. Кашляк В.Н. Семипалатинск: от бургомистра до акима. - Семей 2007. – 400с

УДК 961/959 (5Каз)

ҰЛЫ ДАЛА ӨРКЕНИЕТІНДЕГІ ҰЛЫ ЖІБЕК ЖОЛЫ

Бижанов Асылжан Самиғоллаұлы

asilzhan_9494@mail.ru

Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ, Тарих факультеті, студент, Астана, Қазақстан

Ғылыми жетекшісі: З.Д. Дүкенбаева

Жас мемлекеттің даму деңгейінің негізгі көрсеткіштерінің бірі – инфрақұрылым жетістіктері. Инфрақұрылымы дамымаған ешбір мемлекет өркениет көшіне іліге алмайды. Оны өткен тарихтан біле аламыз.

Теміржол, автомобиль магистральдары, құбыр жолдары мен логистикалық орталықтар, терминалдар, әуежайлар, вокзалдар, порттар және т.б. стратегиялық маңызы зор нысандар іске қосылмай, әлемдік жаһандану көшіне ілесу мүмкін емес. Мемлекеттің теміржол және автомобиль жолдары, адам организміндегі қан тамырлары қызметін атқарады. Елбасы Нұрсұлтан Назарбаев 2008 жылдың 16 ақпанында кезекті Жолдауында «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» магистральдық көлік дәлізін салуды міндет етті.[1]

Қазақстан Еуразияның орталық бөлігінен орын алған стратегиялық маңызды аймақ. Екі бағытта әлем экономикасының күретаымы секілді Еуропа мен Азия елдері орналасқан. 2008 жылғы 22 қыркүйекте Ресей Федерациясының, 2009 жылғы 16 сәуірде Бейжіңде Қытай Халық Республикасының Коммуникация министрліктері арасында «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» көлік дәлізін құру жайында меморандумға қол қойылды. Жалпы ұзындығы – 8445 шақырым. Оның 2233 шақырымы – Ресей Федерациясы аумағынан, 2787 шақырымы Қазақстан Республикасы аумағынан және 3425 шақырымы Қытай халық Республикасы аумағынан өтеді.[2] ҚР Президенті Нұрсұлтан Әбішұлы Назарбаев Боао азиялық форумының XII сессиясы жұмысында: «Заманауи көлік инфрақұрылымы жасалуда. Біз «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» магистральды көлік дәлізін сала отырып, «Жібек жолын» қайта жаңғыртып жатырмыз» - деп сөз сөйлеген. Осыған орай, Ұлы Жібек жолын түлетеміз дегені, тарихи заңдылыққа сәйкес қайта жанданған өміршең жоба деуге болады.

Ұлы Жібек жолы б.з.б. II ғасыр ортасында пайда болды, алайда сауда жолдарының оған дейінде болғандығы белгілі. Мысалы, Ұлы Жібек жолының бір тармағы – Египет пен Вавилонда, Иранда өте қымбат бағаланатын әдемі көк тас – лазурит(ляпис-лазурит) тасымалданған «лазурит жолы» деп аталған. Екінші тармағы – Қытайдағы императорлар мен ақсүйектердің сүйікті заты болған әшекейлер жасау үшін әдемі нефрит тасын тасымалдайтын «нефрит жолы» болған.[3, 376.] Нефрит(көк минерал) жолы Шығыс Түркістанды Солтүстік Қытаймен жалғастырды. Қазақ жеріндегі көне керуен жолдарының тарихы б. з. д. I мыңжылдықтың орта шеніндегі "дала жолынан" басталады. Геродоттың жазуы бойынша,

жол Қара теңіз маңынан Оңтүстік Оралдағы савроматтар жеріне бағытталып, Ертіс бойы мен Алтайға, Зайсан көліне дейін созылған. Ұлы Жібек жолының жоғары деңгейге көтерілу кезеңі Қытайдың дипломатиялық қарым-қатынастарының батысқа бағыт алуымен көрсетіледі. Ежелден бері Еуропа мен Азияны байланыстыратын жолдардың бағыттары әртүрлі болғанымен олардың тарихи-мәдени қызметі өзгермеген. Қай заманда болмасын жібек жолы әрдайым жанданып, жаңарып отырған. Ал «Ұлы Жібек жолы» деген атауды 1877 жылы неміс географы Фердинанд фон Рихтгофен енгізген.[3, 386.] ЮНЕСКО ұйымының Бас конференциясының 24 сессиясында 1987 жылы қабылданған шешімі бойынша «Ұлы Жібек жолын» кешенді түрде зерттеп білудің халықаралық жобасын жүзеге асыру қолға алынды. Ұйымның бас директоры Фредрико Майор: «Жібек жолын кешенді зерттеу жобасының түпкі мақсаты – бүгінгі күні осы жол бойында жатқан халықтардың өзара пікір алысуды қайта жаңғырту қажет екендігін ұғынуына, өзара түсінісудің, қатынасының және өркениетті бірлесе байытудың қолдағы тарихи мән-маңызы бар мүмкіндіктерін пайдалануына септігін тигізу»- деп атап өтті.[4, 3-4 бб.]

Ұлы Жібек жолы Орталық Азияда және қазіргі Қазақстан аумағында болған елді-мекендерде сауда қатынастарын дамытып, үлкен қалаларға айналдырды. Сауда ғана емес, әр елдің, халықтың мәдениеті араласып, қоғам дамыды. Қазіргі жаһандану заманында елдер арасында саяси ғана емес, жан-жақты байланыстар болуы керек. Өзге елдермен неғұрлым көп қарым-қатынас жасалса, қоғам өзгеріп, ел дами түседі. Біз қазақ жерін бүкіл дүние жүзіне танытқан Ұлы Жібек жолын қайта жаңғыртуымыз керек, ол үшін әлемнің басқа аймақтарымен жақындата түсетін жаңа магистральдар салу қажет. Елбасы Н.Ә. Назарбаев «Қазақстан-2050» Стратегиясын елге жариялай отырып: «Біз «Өзен -Түркіменстан шекарасы» теміржол желісін салып, Парсы шығанағы мен Үлкен Шығыс елдеріне жол аштық. «Қорғас-Жетіген» жолын төсеп, Қытайдың және күллі Азия құрлығының нарықтарына еніп, Шығыс қақпасын айқара аштық. Біз «Жезқазған-Бейнеу» теміржолын салуды бастадық», – деуі Қазақстанның гео-саяси жағдайын тиімді пайдалану керектігі басты назарда екендігін білдіреді. [5]

Жаңа ғасырда дамыған «Үлкен жетілік» елдерінің экономикасы бәсекеге төтеп бере алмай әлемдік экономикадағы үстемдігі азайып жатырған кезде, халық саны, жер аумағы, пайдалы қазбалары жағынан алдыңғы қатардан көрінетін ҚХР әлемдік экономика тізгінін қолға алуға әрекет жасауда. Жаһандық геосаясаттың құбылмалы кезеңінде тарих сахнасына Азия мен Еуропаны бағзы замандарда жалғастырған «Ұлы Жібек Жолының» қайта оралуын заңды құбылыс деп қабылдауымызға болады. Қайта түлеу процесіндегі «Жаңа Жібек Жолы» жаһандық жобасының мақсат-нысанасы – бас-аяғы 5000 шақырымға созылып жатқан әрі осы заманның озық технологияларымен жабдықталған логистикалық орталықтар тізбегі мен транзит-көлік жүйелерін қалыптастырып, экономикалық басымдықты күшейте түсу. Кластерлік іргетасқа негізделген бұл мақсат, өз еліміздің бес облысының аумағымен өтетін, мыңдаған шақырымды қамтитын әрі құрылысы аяқталуға жақындап қалған Батыс Еуропа – Батыс Қытай көлік дәлізін де қоса қамтиды.

«Жаңа Жібек Жолы» жобасын даму қарқыны жоғары Қытай қолға алды. Осылай болуының бірнеше объективті себептері бар. *Біріншіден*, Шығыс пен Батысты жалғастырған «Ұлы Жібек Жолының» б.з. бұрынғы екінші ғасырдың өзінде Чаньяннан басталып, Орта Азия мен әлемнің өзге аймақтарына жібек мата тиелген сауда керуендерін бірінші болып аттандырғаны белгілі.[4, 64 б.] *Екіншіден*, Шығыс пен Батысқа қайта көпір болатын әрі Қытай мұқият жобалаған бүгінгі «Жаңа Жібек Жолы» тек Азия мен Еуропа құрлықтарының үстімен өтетін құрғақ жол тораптарымен ғана шектелмейді. «Жаңа Жібек Жолының» картасында Қытайдың болашақ экономикалық жібек жолы белдеуінің сан алуан бағыттары, оның ішінде, Азия мен Еуропа ғана емес, Африканы да жалғастыратын халықаралық дәліздер Оңтүстік Қытай теңізінен бастап, Азияның оңтүстік етегін орай өтіп, Батыс Еуропамен жалғастыратын су жолдарының маршруттары көрініп тұр. *Үшіншіден*, Қытай мемлекетінің экономикалық басымдықтарының ішінде, әсіресе, логистикалық орталықтар

мен транзиттік көлік жүйелерінің дамуына айрықша мән беріп отырғанын көрсетеді. *Төртіншіден*, 2011 жылдың шілде айында аталмыш мемлекет өзінің батыс аймақтарын Шыңжаң-Ұйғыр автономиялық облысы, Қазақстан, Беларусь, Польша және Германия аумағы арқылы Еуропамен жалғастыратын 11000 шақырымдық теміржол торабын іске қосты. Қытайдың «Жаңа Жібек Жолы» жобасы нақты іске аса бастады деуге әбден болады және ең бастысы, бұл жобадағы Қазақстанның транзиттік әлеуеті де ауқымды мәнге ие болып отыр.

Қазақстан Республикасы аумағынан өтетін «Жаңа Жібек Жолы» тармақтарының Қазақстан туризмі үшін маңызы зор. ЮНЕСКО-ның Бүкіләлемдік мұрасына енген Қожа Ахмет Ясауи кесенесі, Тамғалы петроглифтері, Сарыарқа мен Солтүстік Қазақстан көлдері, сайын далалары, Қорғалжын және Наурызым қорықтары және аталмыш әлемдік мұраға жуырда ғана қабылданған Қаялық, Қарамерген, Талғар, Ақыртас, Құлан, Қостөбе, Өрнек және басқа тарихи-мәдени нысандарын дамытуға көп үлесін қосады. [6, 83 б.] Батыс Еуропа – Батыс Қытай көлік дәлізі мен Ұлы Жібек жолына ортақ аймақтардағы көне мұраларымызға туристтер қызығушылығын арттырып, оларды қабылдай алуға әрекет жасау және сол заманда дамыған қалаларымыз сияқты, магистраль бойындағы елді-мекендердің дамуы Қазақстан Республикасы үшін тиімді болады. «Жаңа Жібек Жолы» еліміздің көлік-транзиттік және логистикалық әлеуетін ғана көтеріп қоймай, ел экономикасын нығайта түсетін туризм саласының гүлденуіне де қомақты серпін береді деп айтуға болады.

«Батыс Еуропа – Батыс Қытай» іске қосылған кезде, Қазақстан Республикасына оң әсері көп болады. Олар төменгідей:

1. Инфрақұрылым дамып, тарих қойнауындағы сауда жолдары жаңа кейіпке енеді. «Жаңа Жібек жолы» тек «Батыс Қытай – Батыс Еуропа» көлік дәлізі ғана емес, жоғарыда көрсетілгендей, осы бастама арқылы автомобиль жолдары, теміржолдар, құбыр жолдары т.б. жаңарады, жаңа жобалар қабылданады.

2. Еуропа мен Азия арасындағы түрлі байланыстар жаңа сипат алады. Қазіргі ақпарат заманында елдер арасындағы түрлі байланыстар әлемдік қауымдастық назарынан тыс қалып отырған жоқ. Жаңа Жібек жолы бұл тұрғыдан алғанда экономикасы ерекше қарқынмен дамып келе жатқан Қытайдың, өркениет көшінен лайықты орын тапқан Қазақстан мен Орта Азия елдерінің, өзінің саяси және экономикалық ықпалын әлемге танытуға тырысып отырған Ресейдің, өркениет дамуының жаңа белестеріне қол артып отырған Еуропа елдерінің ортақ нысанына айналады.

3. Жаңа Жібек жолы Қазақстан мен Орта Азияның туризм саласындағы болашағына зор серпін береді. Ұлы Жібек жолы бойында орта ғасырларда қандай қалалардың болғаны, ондағы отырықшылық мәдениеттің қалай дамығаны, ұжымдасып өмір сүрудің өзіндік сипаттары тарихтан белгілі. Бүгінгі күні сол шаһарлардың орны мемлекет қорғауына алынып, туристер қызыға аралайтын мекенге айналып келеді. Көне Сауран, Отырар, Сайран, Алтынтөбе және Тараз шаһарының орны жаңару үстінде.[7, 114-118 бб.] Егер осы мұраларымызды бүгінгі коммуникация мүмкіндіктерін пайдалана отырып әлемге танытатын болсақ, болашақта Орталық Азияның бұрынғы керуен жолын туристік орталыққа айналдырудың мол болашағы бар.

4. Батыс Еуропа – Батыс Қытай жолы бойында жолаушыларға қызмет қызмет көрсету ерекше қарқынмен дамиды. Түрлі жол бекеттері, ас ішіп, аяқ суытатын орындар, шағын қонақжайлар, көлікті шұғыл жөндеу стансалары көптеп ашылып, халықтың біраз бөлігі жұмыспен қамтылады. Жолды өз деңгейінде ұстап тұру үшін де арнайы қызмет жасақтары құрылады.

Қазақстандағы тарихи ескерткіштердің көп бөлігі Сыр бойына, Отырар алқабына, Маңғыстау мен Үстіртке, Үштау төңірегіне, Талас, Шу аңғарына, Жетісу мен Ертіс сыртына жатады. Жібек жолынан ең ұзын және ең маңызды керуен жолдарының бір бөлігі Орта Азия мен Қазақстан аумағы арқылы өтті. Жетісу мен Оңтүстік Қазақстанда қалалық феодалдық мәдениеттің дамуында Ұлы Жібек жолы үлкен рөл атқарды. Бұл Жетісуда жаңа қалалардың

пайда болуынан, ал Оңтүстік Қазақстанда Жібек жолы бойындағы қалалардың пайда болуынан немесе сол қалалар мен сауда байланыстары болған қоныстардың тез өсуі мен дамуынан көрінеді.[4, 136-144 бб.] Керуен Шам (Ташкент) қаласынан асулар арқылы Турбат пен Испиджабқа, одан кейін Таразға (Жамбыл) жылжитын. Жібек жолы Ыстықкөл Қазақ шұйырларынан Сайтан асуы арқылы Іле алқабында, содан кейін Іленің сол жақ жағалауын үлкен Хмек және Қорғас даласы арқылы Алмалыққа, одан Такла-Макан шөлінің солтүстік жүйегі, Хами оазисі арқылы бүкіл Іле алқабын оңтүстік-батыстан шығысқа қарай кесіп өтетін. Содан кейін жолдың бір тармағы Қастек, Қаскелең, Жетісудің ұсақ қалаларын кесіп өтіп, Талғар-Тахизге жететін. Бұдан кейін жол Шеңгелдіге қарай созылады да, Алтын Емел асуы арқылы Көксу алқабына қарай түсіп, қазіргі Дунгановка селосының орнында болған Екіөгіз қаласына жетеді.[3, 264-288 бб.] Қытайдың жібегі, Үндістанның тәттілері мен асыл тастары, Иранның күміс бұйымдары, Византияның бұлдары, Афрасияб керамикасы тағы басқа жүктер тиелген керуен Қызылқұм мен Қарақұм шөлдері, Сарыарқаның шексіз далалары арқылы Тянь-Шань мен Қаратаудың асу бермес шындарынан, Сырдария мен Амудария, Шу өзендерінен өтетін керуеннің жолында Мерв, Бұқара, Самарқан, Үргеніш, Отырар, Шымкент, Баласағұн, Тараз, Сауран, Талғар сияқты бай қоныстар мен қалалар болған.

Тараздан шығысқа қарай шығатын жол Құлан қаласына қуан даламен жетеді. Тараз бен Құлан арасындағы дала қарлұқтарға қарады. Құланға барар жолда Касрибасты, Кульшуб пен Джуль-Шубты басып өтуге тура келетін. Касрибастың қалдықтары Қырғыз жотасын бойлай өтетін ежелгі жол сорабында жатыр. Тұтастай тастан қаланған бұл құрылыс Ақыртас деген атауымен белгілі, мұның өзі салыну мәнеріне қарағанда бір кезде тас қамал болған тәрізді. Қазбалардың сипаттауына қарағанда Куль-Шуб ескі Өрнек қаласына келіңкірейді: бұл өз мешіті, жасақтар жататын жатақханаларына мен айнала кәсіпкерлік шеберханалары бар нақты үлгімен салынған әкімшілік орны. [7, 16-42 бб.]

2004 жылдың көктемінен бастап алыс-жақын шетелдерге белгілі археолог ғалым т.ғ.д., профессор К.Байпақовтың басшылығымен академик Марғұлан атындағы археология-этнография институтының ғалымдары ЮНЕСКО-ның шешімі бойынша Ақыртас құрылысына қазба жұмыстары жүргізіле басталды. Қазіргі таңда тарихи ескерткіштерді зерттеу бағдарламалары жүзеге асырылуда. Ортағасырлық қалаларымызды мемлекет ерекше қамқорлыққа алып, мемлекеттік деңгейде үлкен бағдарлама жасап, кешенді түрде қолға алып, заманауи туристік орындарға айналдыру қажет. 1997 жылы «Жібек жолының тарихи орталықтарын жандандыру, түрік тілдес мемлекеттердің мәдени мұрасын сақтау және сабақтастыра дамыту туралы Қазақстан Республикасының мемлекеттік бағдарламасы қабылданды. Осы айтылған ойларымызды қорытындылай келе, ҮІ ғасырдың екінші жартысында Жетісу мен Оңтүстік Қазақстан, Кореядан Қара теңізге дейінгі ұлан – ғайыр алқапты алып жатқан ірі көшпелілер мемлекеті – Түрік қағанаты құрамына кірді. Жібек жолы осы кезде жанданып, Қазақстанның оңтүстігінде тікелей осы жолдың ұзына-бойында тұрған немесе онымен сауда сораптарымен байланысып жатқан қалалардың тез өсіп, өркендеуіне септігін тигізді. Жетісуда Орта Азия арқылы өтетін сауда жолдарын қадағалап отыратын түрік қағандары отырды.[8, 23-31 бб.] Сол кез сияқты Батыс Еуропа-Батыс Қытай жолының 2 787 км аймағын Қазақстан қадағалап отырады. Қазақстан Республикасын әлемге экономикалық және туризм жағынан танытады деген ойдамыз.

Қолданылған әдебиет:

1. Қазақстан Республикасының Президенті Н.Ә.Назарбаевтың Қазақстан халқына Жолдауы. 2008 жылғы 16 ақпан.
2. Халықаралық «Қазақстан-ZAMAN» газеті, 06.02.2014 ж.
3. Байпақов К. Қазақстанның ежелгі қалалары. - Алматы: Аруна, 2007. – 384 б.
4. Байпақов, К. Ұлы Жібек жолы және ортағасырлық Қазақстан. - Алматы: Қазақстан, 1992.- 207 б.

5. Қазақстан Республикасының Президенті Н.Ә.Назарбаевтың Қазақстан халқына Жолдауы. 2014 жылғы 17 қаңтар
6. Малдыбек, А.Ж. Ұлы Жібек жолы мәдениеті: оқу құралы.- Түркістан: Тұран, 2008.- 138 б.
7. Ж. Нұсқабайұлы, Ө. Жәнібек; Ежелгі Отырар. ағылшын тілінен аударған Н. Голиков.- Алматы: Рауан, 1997.- 160 б.
8. Гумилев, Л.Н. Көне түріктер: аудармашылар: Ә. Жұмабаев, П. Бейсенов.- Алматы: Білім, 1994.- 477б.

УДК 961/959 (5Каз)

ЭЛИТОЛОГИЯ – КАК НОВОЕ НАПРАВЛЕНИЕ В СОВРЕМЕННОЙ НАУКИ

Байдешова Дина Еркеновна

baideshova@yandex.ru

Евразийский Национальный Университет им. Л.Н.Гумилева, Астана, Казахстан

магистрант исторического факультета,

Научный руководитель: А.И. Оразбаева.

Уже много столетий человечество отчетливо сознает, что жизнь миллионов людей оказывается зависимой от решений, которые принимают немногие власть имущие, зависимой от того, являются ли эти решения квалифицированными и, главное, выражают ли они интересы и потребности населения, прежде всего, его большинства, интересы народных масс или же своекорыстные интересы привилегированного меньшинства. Поэтому особая роль правителей – лидеров, элиты неизменно была предметом острого интереса и внимания социальных мыслителей. [1, с.8] Несомненно, политический лидер всегда привлекал к себе внимание. Часто задаешься вопросом, как один человек смог перевернуть судьбы многих людей. Особенно актуальным этот вопрос становится в XX веке. Горький опыт двух мировых войн, когда влияние одного политического лидера смогло перевернуть жизни миллионов людей в своей стране и породить ужасающие чудовищные тоталитарные режимы.

Роль всех великих глав руководителей главным образом заключается в том, чтобы создать веру, все равно, религиозную ли, политическую, социальную, или веру в какое-нибудь дело, человека или идею, вот почему их влияние и бывало всегда очень велико. Во всех этих случаях, конечно, действовали великие лидеры, а их не так много в истории. Во всех социальных сферах, от самых высших до низших, если только человек не находится в изолированном положении, он легко подпадает под влияние какого-нибудь вожака. Большинство людей, особенно в народных массах, за пределами своей специальности не имеет почти ни о чем ясных и более или менее определенных понятий. Такие люди не в состоянии управлять собой, и вожак служит им руководителем. [2, с.35]

Возможно это довольно скользкая и еще новая тема, в истории и политологии до сих пор идет спор о роли и влиянии одной личности на исторический процесс. Однако, все эти рассуждения постепенно приобретают форму и выливаются в новое направление науки, такое как элитология.

Что такое элитология? Это сравнительная новая дисциплина, хотя ее корни уходят в глубокую древность. Прежде всего обратимся к термину. Понятно, что элитология произошла от слова «элита», что с латинского языка переводится, как «лучший, избранный». В современной литературе получил широкое хождение от французского «elite» – лучший, отборный, избранный. Начиная с XVII века он употреблялся для обозначения товаров