РУХАНИ ЖАҢҒЫРУ

20 АСТАНА

ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ

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, докоранттардың 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

күні ғаламтор алаңында Фейсбук пайдаланушылардың ішінде жалған жазылушылар бар екендігі сыр емес, оған қоса, Фейсбуктың жалған қатысушылары әр түрлі елдерде мемлекеттік қызметкерлердің арасында шиеленістерді орнату мақсатымен түрлі мемлер, демотиваторлар және арандатушылық жазуларды жасайды [1, С. 188].

Сөйтіп, бүгінгі ғаламдық өзгерістердің арасында түрлі оқиғалар жөнінде хабардар болу үшін, дипломатияның жаңа түрлерін жақсы меңгеру қажет. Сандық дипломатия, қоғамдық дипломатия, Твипломаси және Фейсбук дипломатия бүгін кез келген цифрлік жағынан, яғни хай-тек технологияларды меңгеріп жатқан елдердің дипломатиялық қарым-қатынастарды орнатуға арналған негізгі құралы болып табылады. Заманауи әлемінде кез келген мәселені шешуге дайын болу және бүкіл оқиғалар туралы білу өте маңызды да қажетті, сондықтан жоғарыда атап өткен дипломатиялар әр елшінің негізгі қозғалыс күші болып табылады.

Қолданылған әдебиеттер тізімі:

1. Сурма И. В. Цифровая дипломатия в мировой политике //Государственное управление. Электронный вестник. – 2015. – Апрель. - №49. -С.183-190
2. Цветкова Н.А., Ярыгин Г.О. Политизация «цифровой дипломатии»: публичная дипломатия Германии, Ирана, США и России в социальных сетях //Вестник Санкт-Петербургского университета. Сер. 6. – 2013. - Вып. 1. – С.119-124.
3. Nye J.S. Public Diplomacy and Soft Power // The Annals of the American Academy of Political and Social Science. – 2008. – Vol. 616. – P. 101-102.
4. Теленьга М. П. Цифровая дипломатия (digital diplomacy) как дополнительный политический ресурс международных отношений
5. Collins, N., Bekenova K. Digital diplomacy of the European Embassies in Kazakhstan. http://twiplomacy.com/
6. Корнев М. Дипломатия Веб 2.0: как Фейсбук и соцсети меняют мировую политику. 8 февраля 2014 г. //http://tower-libertas.ru/human/diplomatiya-veb-2-0-kak-feysbuk-i-sotsseti-menyayut-mirovuyu-politiku/

УДК 327

УЧАСТИЕ КАЗАХСТАНА В РЕАЛИЗАЦИИ ИНИЦИАТИВЫ КИТАЯ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»

Мақсұт Нарқыз Арманқызы
awesomenargiz@gmail.com
Студентка кафедры международных отношений факультета международных отношений
ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, Астана, Казахстан
Научный руководитель – Б. Батишева

Из-за своих географических и экономических особенностей, таких как большая территория и наличие значительных запасов природных ресурсов, Казахстан всегда существенно зависел от транспортной инфраструктуры. Казахстан является крупнейшей в мире страной, не имеющей выхода к морю. В связи с особенностями исторического развития, большинство транспортных путей Казахстана направлены в Россию. Тремя основными железными дорогами Казахстана являются Трансказахстанская магистраль, соединяющая Петропавловск и Караганду, Туркестано-Сибирская магистраль — из Семипалатинска к границам с Кыргызстаном и Узбекистаном, и железная дорога,

соединяющая Ташкент в Узбекистане с Оренбургом в России. Протяженность железнодорожной сети составляет около 14,5 тыс. км (в том числе двухпутных линий — 4,8 тыс. км (34%), электрифицированных линий — 4,1 тыс. км (29%) и имеет плотность 5,1 км в расчете на 1000 кв. км[11]

Доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте страны составляет около 60%, при этом его доля в доходах от перевозок всеми видами транспорта составляет 20%. Грузонапряженность казахстанской железнодорожной сети составляет 24,2 млн. тонн на км.

Одна из негативных тенденций в сфере железнодорожных грузовых перевозок в Казахстане состоит в том, что в последние годы объемы перевозок альтернативными видами транспорта (воздушным, автомобильным) росли быстрее, чем объемы перевозок железнодорожным транспортом. Основная причина этого заключается в сильном моральном и физическом износе железнодорожного оборудования. Сказываются и другие причины, которые включают возросшие тарифы естественных монополий, недостаток высококвалифицированного персонала, а также отсутствие гибких маркетинговых стратегий[12].

Правительство Казахстана намерено трансформировать Казахстан всвоего рода логистический хаб в Центральной Азии и стимулировать торговлю между Китаем, Европой и даже восточным побережьем США. В настоящий момент сухопутный коридор, проходящий через Казахстан, может рассматриваться как наиболее эффективно организованный по сравнению с другими сухопутными коридорами из Китая в Европу.

В 2015 году правительство Казахстана приняло стратегию по развитию транспортной инфраструктуры в стране. План включает строительство 1600 км и электрификацию 2700 км железных дорог.

Автомобильные дороги являются ключевым элементом транспортной системы Казахстана и играют важную роль в предоставлении базового доступа к сельской местности, а также представляют собой основные транзитные коридоры для торговых потоков. По автомобильным дорогам Казахстана ежегодно транспортируется 1,46 млн. тонн груза.

Большая часть груза поступает на территорию Казахстана из России (50%), Китая (15%), Грузии (9%) и Узбекистана (9%). Большая часть дорожной сети Казахстана была построена в советское время и в значительной степени устарела в условиях отсутствия надлежащего технического обслуживания. Финансирование дорожной инфраструктуры, между тем, значительно увеличилось в последнее десятилетие, в том числе за счет развития транспортного коридора между Западным Китаем и Западной Европой (2,84 тыс. км).

Важным фактором, препятствующим развитию качественной системы автомобильных дорог, является институциональный фактор, а именно неэффективность управления сетью автомобильных дорог и финансовыми средствами на их развитие[13].

Таким образом, Казахстан в силу своего выгодного географического положения, тесных экономических отношений с соседними странами является одним из ключевых участников осуществления концепции «Один пояс, Один путь». Однако, такие факторы, как исторические особенности развития инфраструктурной сети после распада СССР, отсутствие выхода к морю, коррупция, могут послужить препятствием в реализации инициативы ЭПШП.

Страны-члены ЕАЭС можно рассматривать в качестве наиболее перспективных с точки зрения развития транспортных коридоров из Китая в Европу. Вместе с тем, существует и ряд нерешенных проблем, в том числе в сфере железнодорожного и автомобильного транспорта. К ним, в частности, относятся высокая стоимость железнодорожных перевозок, отличие железнодорожной колеи от других стран, длительность таможенных проверок. В автодорожной инфраструктуре — низкое качество автомобильных дорог, высокий износ основных фондов, низкая пропускная способность автомагистралей.

Концепцией внешней политики Республики Казахстан на 2014–2020 годы, утверждённой Указом президента Республики Казахстан от 21 января 2014 года № 741 провозглашается участие страны в региональных и международных интеграционных

процессах для реализации экономико-ресурсного, транзитно-транспортного и экспортного потенциала страны, создания условий для безопасного развития национальной экономики и ее инвестиционной привлекательности[14]. Кроме того, в ноябре 2014 года была принята Новая экономическая политика Казахстана «Нурлыжол — Путь в будущее»[15]. По своему содержанию Новая экономическая политика и инициатива Китая ЭПШП взаимно дополняют друг друга. Они, в первую очередь, направлены на развитие транспортно-логистической инфраструктуры, а также содействуют улучшению сотрудничества между соседними странами[16].

При поддержке Всемирного банка в Казахстане была разработана Программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы республики до 2020 года. Реализация данной программы уже к 2020 году позволит увеличить вдвое транзитные перевозки, осуществить интеграцию транспортной инфраструктуры Казахстана в международную транспортную систему, развить местную транспортную инфраструктуру в регионах и значительно увеличить поступления в национальный бюджет. В рамках данной программы также планируется развитие придорожного сервиса — строительство объектов как за счёт бюджета, так и посредством привлечения частных инвестиций. Запланировано строительство 260 объектов сервиса до 2020 года. Часть существующих объектов хотят преобразовать в сервисные центры, а новые объекты планируется построить за счёт привлечения крупных инвесторов, таких как АО «НК КазМунайГаз», ТОО «Гелиос», ТОО «Газпромнефть Казахстан», ТОО «Sinooil»[17].

Казахстан занимает выгодное положение для транзита китайских товаров в Европу. Один из предлагаемых маршрутов ЭПШП проходит через Казахстан (Северный маршрут). По этому пути планируется за 18–20 дней доставка грузов (текстиль, сельскохозяйственная продукция и продукты питания, промышленное оборудование, фармацевтические изделия) из Китая в Европу. Для реализации данного проекта предполагается строительство новых современных высокоскоростных магистралей с использованием инновационных технологий. В Казахстане уже построено примерно 1,3 тыс. км железных дорог, с помощью которых на 1 тыс. км снизилось транспортное сообщение с Западным Китаем. В 2011 году было завершено строительство железнодорожной магистрали «Жетыген — Хоргос» (293 км), а в 2012 году на границе с Китаем был введён в эксплуатацию второй железно-дорожный переход «Алтынколь — Хоргос» (пропускная способность до 20 млн. т). Основная цель этих путей заключается в грузопотоках из Китая, стран Восточной и Юго-Восточной Азии в страны Центральной Азии, Россию, Европу и обратно[18].

В конце 2011 года было закончено строительство новой железнодорожной линии «Узень — граница Туркменистана», а в середине 2013 года между Казахстаном и Туркменистаном был открыт железнодорожный переход «Станция Болашак — Серхетяка». Также планируется увеличить вдвое загруженность морских портов на Каспийском побережье (главным образом Актау). Было налажено производство локомотивов и вагонов для обеспечения новых дорог подвижным составом. Развитие транспортной инфраструктуры также подразумевает модернизацию автомобильных пограничных пунктов пропуска[18].

В планах Казахстана строительство зерновых терминалов и введение в эксплуатацию новой железнодорожной линии, которая соединит Казахстан и Иран через Туркменистан, что позволит Казахстану стать траспортно-логистическим узлом Центральной Азии[18].

Стоит отметить, что ЭПШП — это не только потоки транспорта. Это «коридоры» для сотрудничества в энергетической, торговой, информационной, научно-технической, аграрной и туристической сферах. С целью содействия казахским инвесторам в поиске и осуществлении перспективных инвестиционных проектов в ЭПШП озвучиваются предложения составить дорожную карту участия регионов Казахстана в данной инициативе Китая[18].

Что касается сотрудничества Казахстана с конкретными партнёрами по ЭПШП, то можно отметить следующее. На выставке «KazakhstanInvestment EXPO-2014» были выделены основные уровни международного экономического сотрудничества Казахстана.

Первый уровень такого сотрудничества занимают приграничные регионы России. Второй уровень — Россия, Беларусь и Украина. На третьем уровне находятся западные регионы Китая. На четвёртом — Китай, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан, Туркменистан. Пятый уровень международного экономического сотрудничества занимают Турция, Иран, Ирак и Азербайджан. Таким образом, можно увидеть, что многие предполагаемые страны ЭПШП находятся в зоне инвестиционных интересов Казахстана.

Кроме того, Концепцией внешней политики Республики Казахстан на 2014–2020 годы предусмотрено[14], что Казахстан будет развивать с Китаем энергетическое, инвестиционно-технологическое, торгово-экономическое и культурно-гуманитарное сотрудничество, взаимодействие в транзитно-транспортной сфере, аграрном секторе, в области совместного использования водных ресурсов трансграничных рек и экологии. Со странами Центральной Азии (Кыргызстаном, Таджикистаном, Туркменистаном и Узбекистаном) сотрудничество будет основываться на взаимовыгодной и паритетной основе, в том числе в экономическом и культурно-гуманитарном аспектах.

С Грузией и Азербайджаном Казахстан планирует продолжить взаимовыгодное сотрудничество, в том числе с учётом экономических и транзитно-транспортных интересов. В области взаимовыгодного сотрудничества с Ираном, Казахстан подчёркивает важность общих интересов в торгово-экономической и транзитно-транспортной сферах, обеспечении стабильности на Каспийском море. Также отмечается роль укрепления сотрудничества с Турцией, Индией и Пакистаном, направленного на продвижение торгово-экономических и культурных связей.

29 ноября 2011 года подписан Указ президента Республики Казахстан о создании СЭЗ «Хоргос — Восточные ворота». Основные цели СЭЗ «Хоргос — Восточные ворота» среди прочего заключаются в создании эффективного транспортно-логистического и индустриального центра, обеспечивающего интересы торгово-экспортной деятельности и реализации транзитного потенциала Казахстана, способствующего развитию экономического и культурного обмена с другими государствами, помимо этого в создании благоприятного инвестиционного климата и привлечении отечественных и зарубежных инвестиций для реализации инвестиционных проектов[19].

Приоритетными видами деятельности СЭЗ «Хоргос — Восточные ворота» являются складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность; производство продуктов питания, кожаной и относящейся к ней продукции, текстильных изделий, продуктов химической промышленности, готовых металлических изделий, машин и оборудования, а также строительство зданий для проведения выставок, музея, складских и административных зданий. СЭЗ «Хоргос — Восточные ворота» расположен на территории Панфиловского района Алматинской области на границе Казахстана и Китая, что даёт возможность перевозки контейнеров с помощью шатл-поездов в Европу с периодичностью раз в неделю[19].

В декабре 2014 года по итогам переговоров глав правительств Казахстана и Китая был подписан пакет соглашений на общую сумму 14 млрд. долл. Планируется осуществление совместных проектов в области энергетики, промышленности, транспорта, сельского хозяйства, нефти и газа[20].

Таким образом, инвестиционное сотрудничество между Казахстаном и Китаем выходит на новый уровень. Если до 2014 года большая часть китайских инвестиционных проектов в Казахстане имела сырьевую направленность и была связана с добычей нефти и природного газа, а также строительством магистральных трубопроводов, то в настоящий момент сотрудничество продолжается и в несырьевом секторе. Казахстан и Китай рассматривают возможность сотрудничества в области инфраструктуры, финансов, транспорта, логистики, коммуникаций, сельского хозяйства. Рассматриваются вопросы предоставления китайского оборудования в лизинг для продвижения малого и среднего бизнеса Казахстана. Озвучиваются идеи создать в Казахстане парк развития или индустриальный парк. При этом желание и возможность инвестировать в Казахстан показывают не только крупные

китайские компании, но и средний и малый бизнес[21].

Ещё одним важным моментом китайско-казахского инвестиционного сотрудничества является планируемый перенос ряда обрабатывающих производств Китая на территорию центральноазиатских стран, о чём с Казахстаном был подписан ряд соглашений. Это приведёт к обоснованию китайских компаний и в несырьевых секторах[22]. Речь идёт о десятках предприятий и крупных инвестициях. К примеру, Китай планирует открыть в Казахстане заводы по производству стекла, цемента и переработке сельскохозяйственной продукции[20]. Однако существуют опасения по поводу того, что переноситься будут грязные производства, и есть риск их негативного воздействия на экологию. Поэтому сохранение окружающей среды и соблюдение экологических стандартов должны быть важным направлением переговоров о сопряжении ЕАЭС и ЭПШП.

Список использованных источников:

1. В Казахстане планомерно развивается железнодорожная инфраструктура. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://newtimes.kz/ekonomika/item/21879-v-kazakhstane-planomernorazvivaetsya-zheleznodorozhnaya-infrastruktura
2. SWOT-АНАЛИЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РК. [Электронный ресурс] – Режим доступа:http://group-global.org/ru/publication/25626-swot-analiz-zheleznodorozhnogo-transporta-rk
3. Center West Regional Development Corridor. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/ECA/2015/04/17/090224b082dd646e/1_0/Rendered/PDF/Project0Inform0t0Corridor000P153497.pdf
4. Концепция внешней политики Республики Казахстан на 2014-2020 годы. [Электронный ресурс] – режим доступа: http://mfa.gov.kz/index.php/ru/vneshnyaya-politika/kontseptsiya-vneshnoj-politiki-rk-na-2014-2020-gg.– Загл. с экрана.
5. Послание Президента 11 ноября 2014 «Нурлыжол - Путь в будущее». [Электронный ресурс] – режим доступа: http://www.zakon.kz/poslanie-glavi-gosudarstva-10-noyabryz.– Загл. с экрана.
6. Юнцюань Ли. Экономический пояс Шёлкового пути и Евразийский союз – мирное сосуществование с сохранением различий // Казахстан в глобальных процессах. 3, 2015, с. 48-59.
7. О проекте Указа Президента Республики Казахстан «О Государственной программе развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года» и внесении дополнения в Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 957 «Об утверждении Перечня государственных программ».
8. Рыскулов Д.М. Шёлковая «дорожная карта» // Российский экономический интернет журнал, 2, 2015. [Электронный ресурс] – режим доступа: http://www.erej.ru/upload/iblock/f1b/f1b5612fd213e0cecd430f84d82ed090.pdf.– Загл. с экрана.
9. СЭЗ Хоргос — Восточные ворота [Электронный ресурс] – режим доступа: http://sez-khorgos.kz/about-us/company.– Загл. с экрана.
10. Дубовицких Ю. Куда пойдут $14 млрд китайских инвестиций в Казахстан // Forbes. Казахстан, 19 февраля 2015. [Электронный ресурс] – режим доступа: http://forbes.kz/finances/investment/zolotoy_dojd_iz_podnebesnoy/.– Загл. с экрана.
11. Лис И. Стратегическое партнёрство // Деловой Казахстан. 18 декабря 2014. [Электронный ресурс] – режим доступа: http://dknews.kz/strategicheskoe-partnerstvo/.– Загл. с экрана.
12. Бугаенко А. Экономический пояс Шёлкового пути: цели и перспективы // Казахстан в глобальных процессах. 1, 2015, с. 64-74.