



ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ТҰҢҒЫШ ПРЕЗИДЕНТІ - ЕЛБАСЫНЫҢ ҚОРЫ

«ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ БІЛІМ – 2017»

студенттер мен жас ғалымдардың
XII Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ

XII Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«НАУКА И ОБРАЗОВАНИЕ – 2017»

PROCEEDINGS

of the XII International Scientific Conference
for students and young scholars
«SCIENCE AND EDUCATION - 2017»



14th April 2017, Astana



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

**«Ғылым және білім - 2017»
студенттер мен жас ғалымдардың
XII Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
XII Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«Наука и образование - 2017»**

**PROCEEDINGS
of the XII International Scientific Conference
for students and young scholars
«Science and education - 2017»**

2017 жыл 14 сәуір

Астана

УДК 378

ББК 74.58

Ғ 96

Ғ 96

«Ғылым және білім – 2017» студенттер мен жас ғалымдардың XII Халықаралық ғылыми конференциясы = The XII International Scientific Conference for students and young scholars «Science and education - 2017» = XII Международная научная конференция студентов и молодых ученых «Наука и образование - 2017». – Астана: <http://www.eni.kz/ru/nauka/nauka-i-obrazovanie/>, 2017. – 7466 стр. (қазақша, орысша, ағылшынша).

ISBN 978-9965-31-827-6

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 978-9965-31-827-6

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2017

одан кейінгі саяси - құқықтық ойдың, әсіресе құқықтық мемлекет теориясы мен практикасының дамуына едәуір ықпалын тигізді.

Қолданылған әдебиеттер тізімі

1. Ш. Монтескье. Избранные произведения/ под. ред. М. П. Баскина. – М.: гос. изд-во Политической Литературы, 1955.
2. Азаркин Н. М. Монтескье. – М.: Юридическая литература, 1988.
3. Дробышевский С. А. Классические теоретические представления о государстве, праве и политике. – Красноярск: изд-во КГУ, 1998

УДК 32

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ТРАНЗИТТІК-ЭКОНОМИКАЛЫҚ САЯСАТЫ

Бауржанұлы Әділхан

Adilhan55@mail.ru

Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті

Саясаттану мамандығының 2 курс студенті

Ғылыми жетекші – Көпежанова Д.Е., PhD доктор

Қазіргі кезде әлемде бәсекелестік аса жоғары деңгейімен сипатталатын жаһандану жағдайында дамыған елдер өздеріне табысты әр түрлі жолмен табуға тырысады. Солардың бірі - транзит. **Транзит** (лат. transitus - өту) - елдің аумағы арқылы белгілі бір уақыт кезеңінде өтетін жүктерді айтамыз [1]. Осы транзитті экономика арқылы қазіргі таңда әлемде Сингапур, Ресей, Эстония, Латвия және т.б. елдер алдыңғы қатарлы мемлекет атанды. Бұл мемлекеттердің экономикасының өсуіне транзиттік жүк тасымалы үлкен үлес қосып отыр.

Ал Еуразияның кіндігінде орналасқан Қазақстан транзит арқылы қанша табыс тауып отыр? 2014 жылғы экономикалық рейтинг бойынша елімізде транзиттің үлесі 0,06 пайызды құрайды. Бұл біз үшін өте аз көрсеткіш. Себебі, Қазақстан - шығыс пен батысты біріктіріп тұрған мемлекет. Кезінде Петр I өзі Қазақ елі жайлы «...барлық Азия елдері мен жерлеріне кірудің кілті мен қақпасы дәл сол орданың (Қазақ хандығының) өзі ғана» деп бекер айтпаған [2]. Сондықтан біз үшін транзитті саясатты зерттеу еліміздің болашағы үшін маңызды. Қазақстан Республикасының транзитті саясаты қандай жағдайда деген сұраққа жауап беруге тырысамын.

Алдымен, Қазақстан аумағында жүретін транзиттің түрлеріне тоқталу керек. Транспорттың ең тиімді түрі – **автомобильді**, себебі сыртқы сауда фирмалары мен тауар жеткізудің қажеттіліктерін аса эффективті орындайды.

Автомобильді транспорттың басқалардан артықшылықтары:

- ептілік, «есіктен есікке дейін» тауарларды жеткізу. Жүкті жинау мен жеткізу еш кедергісіз автомобиль жете алатын барлық бекеттерге жүре алады. Дәл осы сипат ішкі тасымалдауда транспорттың басқа түрлеріне қарағанда маңызды орын иеленуде.

- жеткізудің жеделдігі мен жүйелілігі. Жинау мен жеткізу уақыты дәлме-дәл белгіленуі мүмкін. Жүктеу мен шығаруда жұмыс күшін жұмылдырған және тауардың келуі өндірістің қажеттіліктерімен сәйкес келген кезде маңызды болып келеді. Жеткізу «just in time» - дәл уақытта деген жүйемен ұйымдастырылуы мүмкін.

- орау. Орау жүкті ауыстырып тиеудің болмағанынан жиі аз көлемде керек немесе мүлдем керек емес.

Сарапшылардың айтуынша ХХІ ғасырдың басындағы қаржы және тауарлық ағындар АҚШ – Еуропа - Оңтүстік-Шығыс Азия мен Қытай үшбұрышында шоғырландырылады. Қазақстанның басты міндеті – Еуропа мен Азия арасындағы транзиттік көпір болып келетін қолайлы географиялық жағдайды толықтай жүзеге асыру.

Республиканың транспортты кешенді дамудағы негізгі мәселесі – әлемдік транспорттық жүйеге интеграциялық негіздер ретінде халықаралық байланысты,

трансконтиненталдық қатынастарды қамтамасыз ететін тасымалдауды бағыттар бойынша жетілдіру. Елдің әлемдік экономикаға кірудегі кедергі – Қазақстанның транспортты-коммуникациялық мүмкіндіктердің шектеулігі. Біріншіден, республикада тікелей теңізге шығатын жолдар жоқ. Екіншіден, Қазақстанның әлемдік жер транспортты магистральдері өзінің көршілерінің территорияларымен тығыз байланысты, соның ішінде ТМД-ның тұрақсыз саяси және экономикалық жағдайы бар елдері. Қазақстанның тиімді экономикалық дамудың шарты – халықаралық стандарттарға адаптациясы, халықаралық дәліздердің дамуы мен жетілдіруі, альтернативті бағыттарға қарағанда үздік жағдайларды орнату, басқа да сауда-транспорттық мәселелерді шешу және өзінің экспорттық, импорттық, транзиттік мүмкіндіктерін белсенді түрде дамыту.

Қазақстанның халықаралық қызметтегі негізгі табысы транзиттік тасымалдауға келеді. Қазақстан территориясын транзит ретінде қолдану басқа мемлекеттерге тиімді. Автомобиль жолдармен жүк тасымалдауларға анализ жасау арқылы бес негізгі дәліздерді көрсетуге мүмкіндік береді:

- Ташкент – Шымкент – Бішкек - Алматы – Қорғас;
- Шымкент – Ақтөбе – Орал – Самара;
- Алматы – Астана – Петропавл – Ресейдің қалалары;
- Астрахан – Атырау – Ақтау – Түрікменстанның қалалары;
- Омбы – Майқапшағай.

Саланың негізгі мәселесі – жол жамылғылар қабілетінің прогрессивті төмендеуі. Республика жолдарының үлкен бөлігі (86%) өткен ғасырдың 60-80 жылдарында 6 тоннаға рұқсат беретін сол периодтың нормативті талаптарымен жоспарланып салынды. 2000 жылдың шілдесінде ҚР Үкіметімен осыке жіберілген жүктеме 10 тоннаға дейін ұлғайған, қазіргі кезде осы стандартты бұзатын транспорт республика жолдарының жол жамылғысын бұзып, үлкен экономикалық зардап тигізіп отыр. Сонымен қатар Қазақстаннан көрші елдерге автожол кедендік өтпе жолдары халықаралық стандарттарға сай келмейді. Тек республикалық жолдармен көршілес елдерге 25 шығу бар, олардың 19 халықаралық болып саналады.

Көліктік-транзиттік инфрақұрылымды дамыту қазіргі таңда мемлекеттің негізгі мәселелерінің бірі болып отыр. Бұл жөнінде Елбасы Нұрсұлтан Назарбаев «Қазақстан - 2050» стратегиялық бағдарламасының 65-қадамында, «Еуразиялық трансконтиненталдық дәліз» мультимоделдік көлік дәлізін құру жөніндегі жобаны іске қосуға баса назар аударғаны белгілі. Онда 2020 жылға қарай Қазақстан арқылы өтетін транзиттік тасымал көлемі екі есеге жоғарылайтыны, ал 2050 жылға қарай бұл көлем 10 есеге өсуі ықтимал екендігін айтқаны белгілі. Бір ескерте кететін жайт, зерттеулер қорытындысына қарайтын болсақ, Оңтүстік-Шығыс және Шығыс Азия - Еуропа бағытындағы транзиттік ағымдар 330-400 млрд АҚШ долларына бағаланады, оның 20 пайызға жуық көлемі Ресей Федерациясы және Қазақстан территориясы арқылы өтуі тиіс екен. Бірақ алуан түрлі себептерге байланысты Қазақстан бұл мүмкіншіліктің 10 пайызға кем көлемін пайдалануда [3]. Демек, біз қолдан шығарып алған мүмкіндікті қалпына келтіруге тырысуымыз қажет. Сондықтан көлік транзитін жаңа деңгейге көтеру арқылы Қазақстанның экономикасын көтере аламыз.

Келесі орында тұрған транзит түрі **темір жол** болып табылады. 1990 жылы Қазақстан мен Қытай арасындағы теміржолдық аумақтың салынуы «Жібек жолы» деп аталатын ежелгі тарихи бағыттарды жаңадан қалпына келтірді. Осы сауда-транспортты транскеденді дәліз Қытай мен Оңтүстік-Шығыс Азия елдерінің Еуропа мен Таяу Шығыс елдеріне шығуын Қазақстан арқылы қамтамасыз етті [3].

Қазақстан экономикасының шикізат бағытында теміржол көлігі Қазақстан Республикасының көлік-коммуникациялық кешенінде маңызды роль ойнайды. Қазақстан Республикасының статистика бойынша агенттігінің мәліметтеріне сәйкес барлық көлік түрінің жүк айналымында теміржол көлігінің үлесі 63% құрайды. Тасымалдауға берілетін негізгі тауарлы өнім, бұл автомобиль көлігімен тасымалдау тиімді емес болатын көмір, бидай, мұнай, руда, минералды тыңайтқыштар және т.б. сияқты массалы құйылмалы және

төгілетін жүктер болып табылады [4].

Транзиттің тағы бір түрі **теңіз транспорты**. Ақтау халықаралық теңіз сауда порты – Каспий теңізінің шығыс жағасындағы халықаралық жүк тасымалы жүйесінде аса маңызды орын алатын республикалық мемлекеттік кәсіпорын. Ол Азия мен Еуропаның көптеген елдерінің су мен құрлық және әуе жолдарының тоғысар тұсында орналасқан теңіз қақпасы. Ақтау теңіз портынан жүк тиелген кемелер Каспий теңізі арқылы Қара теңізге, Еділ, Еділ-Дон және Беломоро-Балтық каналына шығады.

Қазіргі таңда бұл порт өте жақсы жұмыс жасап жатыр, оған дәлел - 2015 жылы Ақтау портының табысы 14 миллиард теңге құрап отыр. Порттың әкімшілігінің хабарынша, соңғы 11 айдың ішінде портқа келген жүктер саны екі есе үлкейген. Жаңа Жібек жолының арқасында Ақтау портында жаңа транзиттік мүмкіндіктер пайда болды. Ақтау порты арқылы Кавказ елдеріне, сосын Түркияға, одан әрі Еуропаға шығады [5].

Еліміздің теңіз саудасы өте жоғары қарқынмен дамып келе жатыр. Біздің ел Дүниежүзілік сауда ұйымына қосылғаннан соң порттың жұмысы екі есе ұлғайып және оған Жаңа жібек жолы да өзінің үлкен әсерін тигізуде. Ақтау порты еліміздің теңізге шығатын жалғыз қақпасы. Сондықтан біз оны әлі де тиімдірек пайдалануымыз керек.

Әуе көлігі - транзиттік тасымалдаудың тиімді, әрі қауіпсіз түрі. Басқа көлік түрлерінен артықшылығы - жылдамдығында. Қазіргі кезде 21 республикалық әуежай, 10 облысы және облыс ішіндегі әуежайлар жұмыс істейді [6].

Қазақстаннан авиациялық қатынастар географиясы 87 халықаралық бағдардан тұрады, деп мәлімдеді ҚР Инвестициялар және даму министрлігі Азаматтық авиация комитетінің төрағасы Бекен Сейдахметов.

Комитет төрағасының мәліметінше, қазіргі таңда екі қазақстандық әуе тасымалдаушылар 57 бағдар бойынша халықаралық тасымалдарды жүзеге асырса, 28 шетелдік әуе компаниялары 54 бағдар тұрғысында халықаралық тасымалдарды атқаруда. Қазақстандық әуе компанияларының үлесі 49 шетелдікке қарсы 51-ді құрайды [7]. Еліміздің әуе қатынасын дамыту жолында жаңа заманауи әуе тасымалдау инфрақұрылымдарын салу және жетілдіру керек деп ойлаймын.

Қорытындылай келе, Қазақстанның транзиттік саясаты енді қалыптасып келе жатыр. Біздің еліміздің транзиттік экономикасының үлкен табысқа иеленетін мүмкіндіктері бар. Бірақ біз оны қазіргі таңда толық пайдалана алмай отырмыз. Себебі, мемлекеттік қаражаттың транзитті инфрақұрылымға аз бөлінуі және кеден бекеттерінде жемқорлықтың өсуі, әлеуметтік қауіпсіздік шараларының төмен деңгейде болуы сияқтылар транзиттің дамымауына әсер етеді. Міне, осындай кемшіліктерінің кесірінен ұлттық экономикамыз зардап шегіп отыр. Егер біз осы мәселелерді шешетін болсақ, экономикамыз биік шыңдарға жетер еді. Қазақстан өзінің тәуелсіздігін алғаннан бері ұлттық қаржының көп бөлігін шикізаттан алып келеді. Бірақ ендігі таңда қаржының басқа көздерін табу керек, себебі шикізат шексіз емес және әлемдік экономиканың өзгерістеріне әрдайым тәуелді. Сондықтан біз Қазақстан территориясының үлкендігін ескере келе, оны пайдалану біз үшін үлкен табыс алып келеді. Қазақстан транзитті-экономикалық мемлекетке айналу керек деп санаймын. Себебі, транзиттік тасымалдау шексіз ақша айналымының көзіне айналуы мүмкін. Бұл саяси аренада Қазақстанның атағын көтеруге мүмкіндік береді. Өйткені, әлемде транзитті экономикасы бар елдер саны аз болғандықтан, біз соларға қосылатын болсақ, Қазақстанның имиджін көтере аламыз.

Қолданылған әдебиеттер тізімі

1. <http://dic.academic.ru/dic.nsf/sea/9373/%D0%A2%D0%A0%D0%90%D0%9D%D0%97%D0%98%D0%A2>
2. <http://ansya.ru/health/petr-i-azastandi-aziyaa-shiatin-kilt-pen-apa-dep-tanidi/main.html>
3. С.Е.Бекжанова. Международные автомобильные перевозки. -Алматы: Эверо, 2011.
4. <http://malimetter.kz/temirzhol-koliginin-kazakstan-ekonomikasyndagy-manyzy/>
5. <http://www.unikaz.asia/ru/content/morskoy-port-na-poberezhe-kaspiya>

6. «Қазақстан»: Ұлттық энциклопедия / Бас редактор Ә. Нысанбаев – Алматы «Қазақ энциклопедиясы» Бас редакциясы, 1998 ISBN 5-89800-123-9, I том
<http://primeminister.kz/kz/news/industrializatsiya/reguljarnye-aviasoobschenija-iz-kazahstana-osuschestvlyajutsja-po-87-mezhdunarodnym-marshrutam-mir-rk->

ӘОЖ 63.321.96.(576)

ТРАНСПАРЕНТТІЛІК САЯСАТТАНУ ҒЫЛЫМЫНЫҢ КАТЕГОРИЯСЫ РЕТІНДЕ

Болатұлы Нұржан

Nur.bolatuly01@gmail.com

Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Журналистика және саясаттану факультеті, Саясаттану кафедрасының 4-курс студенті, Астана, Қазақстан
Ғылыми жетекшісі: т.ғ.к., профессор М.Т. Илипов

Этимологиялық тұрғыдан **«транспаренттілік»** түсінігі (transparent, transparency) адамның ұғынуы үшін ашықтық, айқындық, анықтық жағдайын білдіреді, ал адам қарым-қатынастарында – адалдықты, жасырмаушылықты, алдаудың жоқтығын білдіреді. Ғылымда бұл санат спектрографиямен, оптикамен, фотографиямен, сәулетпен (терезелердің мөлдірлігі), музыкамен (музыкалық интонацияларға қатысты) байланысты. Телекоммуникациялық жүйелердің кең қолданылуына байланысты желілік транспаренттілік түсінігі пайда болды, ол қолданушының ақпараттық ресурстардың таралуын қабылдауының физикалық мүмкіндіктерін білдіреді. **«Британика» энциклопедиясында** «транспаренттілік» түсінігі әлеуметтік-саяси мағынада, ашықтық және демократиялық бақылау контекстінде пайдаланылады [1].

Вебстердің сөздігінде транспаренттілік «халықаралық сауданы қозғайтын заңдардың, нұсқаулықтардың, келісімдердің ашықтық және өзгеруге ұшыраушылық дәрежесі» ретінде қарастырылады. Мұнда бұл түсінік бір жағынан сыртқы экономикалық саясатпен байланысты болса, екінші жағынан – мемлекеттік басқару саласымен, оның есепке бағыныштылығымен және қоғам алдындағы жауапкершілігімен байланыстырылады [2].

Орыс тілі терминологиясында, Л.П. Крысиннің басқа тілдерден алынған сөздердің түсініктемелік сөздігінде «транспаренттілік» түсінігімен «құпиясы мен бүкпесі жоқ», «басқалар үшін ашық» деген түсінік білдіріледі [3]. Е.Н. Захаренконың, Л.Н. Комарованың, И.В. Нечаеваның шет ел сөздері сөздігінде «транспаренттілік» сөзі «құпияның жоқтығы, кез келген ақпараттың қандай-да бір шектеуші стилистикалық кедергілерсіз қолжетімділігі» мағынасында бекітілген [4].

Қазақ тілі терминологиясында, «транспаренттілік» ұғымы ұлттық және ғылыми, кәсіби сөздіктерінде кездеспейді.

Тұтастай алғанда «транспаренттілік» концепциясы еуропалық мәдениеттің және америкалық әлеуметтік философияның, және де «ғылыми» басқару және әкімшілік басқару теориясының ортақ ағынында қалыптасқан.

Транспаренттіліктің шет елдік зерттеулері өте көп. Негізгі жұмыстарды саралау келесі тәсілдемелер туралы айтуға мүмкіндік береді:

- Транспаренттілікті «ақпаратқа» байланысты қарастыру (Д.Стиглиц);
- Транспаренттілікті мемлекеттік билік және саяси басқару органдарының жауапкершілігі контекстінде зерттеу (Д.Лассен, Ж.М.Балкин, А.Шедлер, Д.Фокс);
- Транспаренттілікті мемлекеттік билік және саяси басқару органдарының тиімділігіне байланысты зерттеу (Р.Б.Митчелл, Д.Торнтон, Д.Л.Броз және т.б.);

Д.Стиглиц үшін транспаренттілік «ақпараттың басқаша атауы» болып табылады [5]. Мұндай пікір біршама дұрыс емес, өйткені қандай және кімге арналған ақпарат туралы сөз болып жатыр деген сұрақ туындайды. «Ашықтық» және «ақпарат» түсініктері арасында айтарлықтай сәйкестік жоқ екендігі сөзсіз. Мысалы, құпия, артықшылықтары бар ақпарат,