



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

утешительный прогноз сделать будет сложно» [3]

В заключении, по итогам проведенного исследования необходимо сделать вывод, что при консолидации усилий семьи, государственных органов, избирательных комиссий, общественных и волонтерских организации, средств массовой информации представляется осуществимым повышение политической культуры современной молодежи, что является основой обеспечения успешного, благополучного развития нашего государства.

При этом, очень важно использовать современные достижения научно-технического прогресса, информационные технологии и средства коммуникации и в то же время опираться на накопленный международный опыт, историческое развитие государства, обязательно учитывая интересы и инициативы самой молодежи.

Представляется, что в результате реализации обозначенных выше мероприятий и предложений проблема политического абсентеизма казахстанской молодежи будет решена, культура участия сформирована, а национальная безопасность и достойное будущее обеспечены.

Список использованных источников

1. Политология: учеб. для студентов вузов / Р.Т. Мухаев. — 3-е изд., перераб. и доп. — М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2007. — 495 с.
2. Молодежь Центральной Азии. Казахстан. На основе социологического опроса. Издание второе. Под научным руководством проф. Клауса Хуррельманн (Германия, Берлин). Алматы, 2016. — 281с.
3. Мекебаева М. Положение молодежи в Республике Казахстан // Analytic = Аналитическое обозрение. - 2009. -№5(51) . - С. 91-96.
4. The Civic Culture: Political Attitudes and Democracy in Five Nations. Gabriel A. Almond and Sidney Verba. SAGE Publications, 1989. 389 pp.

ӨОЖ: 629.33

ЖІБЕК ЖОЛЫ – АЗИЯ КӨЛІК ЖҮЙЕСІНІҢ САЯСИ НЕГІЗІ

Кәрібек Дәулет Жамаубайұлы

daulet.karibek@gmail.com

Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университетінің

саясаттану мамандығының докторанты

ғылыми жетекші – с.ғ.д., профессор Нуртазина Р.А.

Қазақстан Еуразия құрлығының ортасында болғандықтан, көлік жолдарының табиғи қиылысында орналасқан. Ежелден бері Қазақстан жері арқылы Еуропа мен Азияны байланыстырушы жолдар өткен. Олардың бірі шығыс пен батыс өркениетінің ықпалдасуына әсер еткен Ұлы Жібек жолы. Барлық дәуірлерде оның негізгі мақсаты еуропалық және азиялық өркениеттердің арасындағы материалдық және рухани құндылықтармен өзара алмасу болып келді[1].

Көптеген ғасырлар бойы, сонау Александр Македонский дәуірінен бері Шығыс пен Батыстың мәдениеті мен қарым-қатынасын, экономикасын байланыстырушы, өмірлік мәні бар күре тамыры саналады. Сол арқылы ғылыми-техникалық жетістіктер, философиялық көзқарастар, діни нанымдар тарады. Осы Жібек жолының ықпалының нәтижесінде Орталық Азия аймақтарында барлық белгілі әлемдік діндер шоғырланды.

Ұлы Жібек жолының ұзындығы 7 мың километрге созылды. Негізгі жол Қытайдан басталып Тянь-Шань арқылы Орта Азияға, Ауғанстанға, Иранға, одан әрі Таяу Шығыс пен Жерорта теңізіне дейін созылды. Сонда да оны нақты белгіленген елді мекендерде бақылау және сауда орындары бар бірегей қуатты жол деп қарай алмаймыз. Жібек жолының өтетін үш тармағы болды. Олар Оңтүстік, Ферғаналық және Солтүстік. Жолдың бойында

орналасқан қалалар экономикалық және мәдени жағынан өркендеді.

Ұлы Жібек жолы ерте орта ғасырда Қытай мен Византияның арасындағы байланыстың дамуының нәтижесінде өзінің кемелдену шағына жетті. Монғол шапқыншылығы Орта Азия мен Иранның көптеген сауда қалаларын талқандады. Олардың қайыршылық күйге түсуі сауданың тоқтауына алып келді. Бұл қалалардың кейбірі қайтадан қалпына келген жоқ. Ал Ұлы Жібек жолындағы сауда толығымен орта ғасырда құлдырады. Оның басты себебі навигация мен кеме жасаудың дамуы. Осы кезде Қытай мен Индияға Осман империясын айналып өту жолдары қарастырылған екен[2].

15 ғасырда Еуропа мен Азияның арасындағы негізгі жүк ағымын өткізе алатын альтернативті теңіз жолы пайда болды. Ғасырлар бойы теңіз жолы аса қарбалас трансконтинентальды бағыт болды, қазір де дәл солай. Қазіргі кезде жыл сайынғы Суэц каналы арқылы өтетін тасымалдың көлемі 400 млн-нан асады.

Суэц каналын салу, «Ұлы Жібек жолы» терминін- трансконтинентальды жол идеясын мәңгіге жойғандай көрінді, содан кейін XIX ғасырда неміс географы Фердинанда фон Рихтгофен осыған сендірді де [2.3 б].

Теңізден сырт қалған мемлекеттер біртіндеп өз дамуында артта қала бастады, олардың арасында теңіз жағалауынан алыс орналасқан Орта азия елдері де бар.

19 ғасырдың аяғында Ұлы Жібек жолын қайтадан қалпына келтіруге мүмкіндік туды. Бүкіл әлем автомобиль мен темір жол транспортын игергеннен бастап өзгеше ахуал орнады [3].

Бұл жолдың рельсті нұсқасының қайта өркенде 1880 жылы Каспий маңы темір жолын салудан басталды деуге болады [2.3 б].

XX ғасырдың бас кезінде Ұлы Транссібір темір жол магистралы салынып біткен соң, Таяу Шығысты құрлықтың Еуропалық бөлігімен байланыстыратын алғашқы трансконтинентальді құрлықтағы дәлізі тұрғызылды [3.12б]. Онымен қатар, ауыл арасы (қара жол) жолы сияқты салыстырмалы тікелей технологиялық автомобиль жолы пайда болды.

Осылайша, өте ертеден тарихи негізде алдын-ала белгіленген сауда жолдарын, алдымен құрлықтағы транспорт жүйесін дамыту қажет болды. Тұрақты сауда жолдары Қазақстанның бүкіл аймағын қамтыды, халықтар арасындағы материалдық және рухани құндылықтардың өзара аламасыуна жағдай жасады. Бұл Ұлы Жібек жолы бойындағы барлық субъектілердің қарқынды дамуына жол ашты. Жолдың өміршендігі мен одан әрі дамуын, қатысушылардың, өзара араласу кезіндегі кейбір қиындықтары мен қауіпсіз деп танылған теңіз жолының шығуы төмендетті. Осыған байланысты, Ұлы Жібек жолы шындығыда да Азияның көлік жүйесінің тарихи-саяси негізі деп ойлаймыз.

Әлемде халықаралық үлгідегі керемет автожолдар екінші дүниежүзілік соғыстың қарсаңында Еуропада көптеп салына бастады. Германия, Италия, Голландия, Франция секілді елдер бұл тұрғыда әлемдік көшбасшылар қатарына енді. Ал кешегі Кеңес Одағында, оның құрамына енген республикаларда автожол проблемасы жылдар бойы өткір проблемаға айналды. Бұл өзекті мәселе, шынтуайтына келгенде, Қазақстанда тәуелсіздік жылдарында Елбасының тікелей қамқорлығымен ғаламдық деңгейдегі құрылысқа айналған еді. «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» көлік дәлізінің еліміз аумағы арқылы өтетін учаскесінің қашықтығы 2787 шақырымды құрап, 5 облыстың аумағын кесіп өтеді.

Алдағы уақытта Қызылорда қаласынан бастап Оңтүстік Қазақстан облысының шекарасына дейінгі ұзындығы 246 шақырымды құрайтын автомобиль жолы ақылы жолдардың санатына енетін болады. Аталған жолда спутниктік өлшем құралдары орнатылып, жолдағы кез келген көлік құралдарының жүру жылдамдығы мен жүк салмағының мөлшерлерін қадағалап отыру мүмкіндіктері жасалады. Бұл жолдағы жүргізушілердің жауапкершілігі мен жол қозғалысының ережелерін сақтаудағы міндеттерін арттырады. Аталған жұмыстар Халықаралық қайта құру және даму банкі өкілдерімен де жиі тексерілуде.



Сурет 1. «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» көлік дәлізі

Жобаның 85 пайызы Бүкілдүниежүзілік банк есебінен, 15 пайызы республикалық бюджет есебінен қаржыландырылды. Жолдың өн бойында демалатын орындар, сервистік қызмет көрсету ғимараттары орналасатын болады. Жолды қайта жаңғырту жұмыстары 2010 жылы басталды. Жобаға қазақстандық бас мердігер компания мен 12 қосымша мердігер компания қатысты. Олардың қатарында «Салини» АҚ, «Аккорд Окан», «Евраскон», «Импреза», «Тодини» сияқты компаниялар бар.

Жол жұмыстарының сапасын бақылауға Кореядан, Англиядан және Қазақстаннан бірқатар компаниялар тартылып отыр. Жалпы, Қызылорда өңірінен өтетін жол учаскелерін салу үшін тиімді технологияларды пайдалану маңызды талап ретінде қарастырылуда. Себебі, Қызылорда облысының егіншілігі суармалы, жол бойының жиегінде күріш алқаптары орналасқан. Сондықтан егістік алқаптары жақын орналасқан жол учаскелерінің табанына ылғалға төзімді материалдар төселеді.

Жобаны жүзеге асыру үшін 3 мыңға жуық техника, 5400-ден астам адам күші тартылды. Жұмыс күшінің 65 пайызы жергілікті жердің адамдары болып табылады. Қалғандары Қазақстанның басқа аймақтарынан, шетелдерден келген мамандар.

Қазіргі уақытта осы көне керуен жолын жаңғыртудың, халықаралық мәдени - экономикалық байланыстағы рөлінің маңызы жөніндегі еліміздің Президенті Н. Ә. Назарбаев: «Ежелгі жібек жолының жалпы сұлбасымен ХХІ ғасырда мұнай - газ құбырлары тартылады, солар арқылы Орталық Азияның мұнай мен газы экспортын дамыту Орталық Азия халықтарына, ежелгі замандағы сияқты, бірыңғай сыртқы экономикалық саясат, бірыңғай кеден, салық бақылауы, бірыңғай қауіпсіздік жүйесі қажет, сол тиімді», - деп көрсетіп берді.

Иә, осыдан жиырма жылдан астам уақыт бұрын Қазақстан өз тәуелсіздігін алып, дербес мемлекет ретінде жеке шаңырақ құрған кезден бастап Елбасымыз Нұрсұлтан Назарбаев сол көне Жібек жолын жаңа қырынан қайта тірілту мәселесін алдына стратегиялық мақсаттардың бірі ретінде қойған-ды. Өйткені, еліміз қазіргі адамзаттың үлкен сұранысына ие болып отырған неше түрлі шикізат көздеріне өте бай. Оның үстіне біздің алып даламыз қарқынды даму жолына түскен Қытай елі мен Еуропаның ортасында орналасқан.

Сөйтіп, Қазақстан өз тәуелсіздігіне ие болысымен, қос құрлықтың ортасындағы алтын көпірге айналу мақсатында автокөлік және теміржолдарын салып, мұнай мен газ құбырларын тарта бастады. Біздің болашағымыз үшін өте зор маңызы бар бұл істің туындау себебін Елбасымыз өзінің «Қазақстан экономикалық, әлеуметтік және саяси жедел жаңару

жолында» атты халыққа Жолдауында былайша атап көрсетті: «XV ғасырдың соңына дейін Орталық Азия әлемдік экономиканың маңызды өңірі болып келді. Біздің өңіріміз Шығыс пен Батысты жалғап жатты. Халықтар аумақтар мен ұлттарға бөлінген жоқ. Жібек жолының саябыр тартуы Орталық Азияны мешеу шет аймаққа айналдырды. Тәуелсіздік алғанымыздан кейін соңғы 500 жылда алғаш рет біздің өңіріміз әлемдік экономика үшін қайтадан маңызға ие болды. Біз өзіміздің транзиттік мүмкіндіктерімізді нығайтып келеміз. Әлемдік нарыққа бағалы тауарлар – мұнай, газ, кен, ауыл шаруашылығы шикізатын шығаратын өңірге айнала бастадық. Қазірдің өзінде шамамен көне Жібек жолының бойымен өтетін ХХІ ғасырдың жаңа мұнай-газ құбырларының, авто және темір жолдарының сұлбалары айқындала бастады», деді.

Әрине аталмыш ғаламдық жоба Ұлы Жібек жолының қайта жаңғырып, Еуропа мен Азия елдерінің ықпалдастығының тәжірибе құралы болатындығы даусыз. Осы орайда Қазақстанның көлік-логистикалық дамуын қалыптастыру тұрғысында мүдделілік танытып қана қоймай, бәрінен бұрын Еуропа мен Азия елдері арасындағы «Ұлы Жібек жолы» арқылы тиімді сауда жасауына мүмкіндік әпереді. Бір сөзбен айтқанда, «Ұлы Жібек жолы» экономикалық жобадан Қазақстанның экономикалық, мәдени, саяси тұрғыдан ұтары көп.

Ұлы Жібек жолы халықтардың достығы мен ынтымағының жарасымдылығы деп түсінген жөн. Оның қызметінің тарихынан тағылым ала отырып, бүгіндері жаңа мыңжылдықтың жолына түсе отырып, адамзат баласы қауіпсіздікке, тұрақтылыққа және дамудың беріктігіне ұмтылуда.

Ұлы Жібек жолы бүкіл әлемге танымал жол болатын. Батыс пен Шығысты, бітімгерлік пен ынтымақтастыққа ұмтылған халықтарды өзара байланыстырған бұл жол мәдени - экономикалық көпір іспетті еді.

Қолданылған әдебиеттер тізімі

1. Исингарин Н.К., Алигужинов С.К., Константинов Л.С. Единое транспортное пространство. Предложения к формированию. – Алматы, 2001.-132 с.
2. Отчего не пылит Шелковый путь? // Деловой Мир.-2003.-№29
3. «Қазақстан-2030» Қазақстан Республикасы Президентінің Қазақстан Халқына Жолдауы.

УДК 321.316

ФАКТОРЫ СТАНОВЛЕНИЯ «ФАБРИК МЫСЛИ» И НАУЧНЫХ СООБЩЕСТВ В ПУБЛИЧНОЙ ПОЛИТИКЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Клименков Михаил Александрович

m.klimenkov1993@mail.ru

Аспирант ФГБОУ ВО «Кемеровский государственный университет»,

г. Кемерово, Россия

Научный руководитель – Е.В. Матвеева

На современном этапе резко возросла роль представителей практико-ориентированного научного знания. Кратко таких носителей можно назвать представителями научного сообщества или учеными, которые не только готовы оказывать свои экспертные, аналитические и консультативные услуги представителям власти, но и сами готовы предлагать свои идеи и предложения, в том числе и подготовленные проекты реформирования тех или иных направлений публичной политики.

Понятно, что в одиночку такие проекты подготовить практически невозможно, поэтому в современном мире достаточно широкое распространение получили такие институты как «фабрики мысли» (think tanks) или «аналитические центры», в состав которых входят представители научного сообщества с учеными степенями и званиями, способные