

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



ЖАС ҒАЛЫМДАР КЕҢЕСІ



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/](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

Хань Западной (Ранней) и Восточной (Поздней). Это наводнение было последствием изменения русла с севера вблизи Тяньцзиня на юг до полуострова Шаньдун.

Следующие крупное изменение русла реки произошло в 1194 году. Она заняла новое русло на ближайшие 700 лет. Это произошло из-за того, что грязь реки Хуанхэ заблокировала устье реки, вызвав крупное наводнение, оставив тысячи людей без крова.

1855 году река Хуанхэ также изменила свое русло, а через 42 года река поменяв снова свое течение заняла нынешнее русло. До 1897 года русло реки менялось между руслом Хуанхэ и начальным маршрутом реки несколько раз. Но дальнейшее накопление иловых отложений было настолько большим, что река Хуанхэ была не в состоянии протекать в своем историческом русле, поэтому она заняла нынешний маршрут к морю. В настоящее время река Хуанхэ протекает через город Цзинань, которая является столицей провинции Шаньдун, и впадает в Бвхайский залив, однако ее восточные очертания колебались с севера на юг от полуострова Шаньдун много раз.

Некоторые наводнения, случившиеся из-за изменения русла реки, относятся к числу самых страшных бедствий в истории. Так как Великая Китайская равнина является плоской местностью, то небольшое повышение уровня воды означает полное затопление этой территории. К примеру, наводнение 1887 года на Северо-Китайской равнине Хуанхэ по разным оценкам унесла жизни от 900 тысяч до 2 миллионов человек. Часть населения умерла утонув в водах Хуанхэ, а другая часть из-за распространений болезней и голода.

На сегодняшний день река Хуанхэ сохраняет большое экономическое значение для Китая. Она продолжает орошать поля, обеспечивать людей питьевой водой и даже электроэнергией (ГЭС), здесь все также занимаются рыболовством. Но люди перестали ценить ее, продолжая называть «Мать-рекой». Ведь на данный момент большая часть реки Хуанхэ загрязнена, из них примерно 33% загрязнение выше пятого уровня, что означает не пригодной для использования.

Список использованных источников:

1. Муранов А. П., Река Хуанхэ (Желтая река), Л., 1957.
2. Большая советская энциклопедия : гл. ред. А. М. Прохоров, 1969-1978
3. Сыма Цянь. Исторические записки. М., 1970.

УДК 93/94:32

НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ КАК СОВРЕМЕННЫЙ ИНТЕГРАЦИОННЫЙ ПРОЕКТ

Дурандина Алена Геннадьевна

alyenaderi@mail.ru

Студент 4 курса факультета международных отношений,

специальность: 5В020900 – «востоковедение»

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

Научный руководитель – д.филол.н., профессор Тулеубаева С.А.

Экономические взаимоотношения и культурный обмен издревле по праву считались одним из основных составляющих развития успешного и устойчивого государства. Самым ярким примером такого взаимодействия был Великий шелковый путь, который являлся одним из первых межкультурных мостов, известных человечеству. Великий шелковый путь – это система караванных торговых путей, соединявших между собой страны Евразии – от Западной Европы до Китая. Понятие «Великий шелковый путь» было введено в историческую науку в XIX в. Немецким ученым-историком К. Рихтгофеном после публикации книги Китай в 1877 г. Эпитета Великий магистраль была удостоена потому, что соединяла собой огромные территории от Китая до Индии и Средиземноморья, общей

протяженностью более 7 тысяч километров, прямо или косвенно принимавших в ней участие. Возникновение Великого Шелкового Пути, как единой трансграничной системы, не имеющей по своему устройству равных себе в мире, относится к концу II века до нашей эры, но, согласно историческим фактам, отдельные отрезки данного пути начали возникать намного раньше. По археологическим данным, с 3 тысячелетия до нашей эры начал свое существование так называемый «лазуритовый путь», известный тем, что по нему перевозился минерал лазурит, добываемый в предгорьях Памира и отправлялся по всей протяженности пути до территории Междуречья и современной Индии [1]. С конца II тысячелетия до н.э. существовал еще один сегмент трансграничной торговли- «нефритовый путь», протяженность которого располагалась вдоль центральноазиатского региона. Торговля нефритом осуществлялась в обмен на дорогостоящий китайский шелк. В середине I тысячелетия до н.э. происходит объединение двух этих путей в один: лазурит попадает в Китай, а в Персии и на территории Междуречья получает распространение китайский шелк и изделия из него.

Развитие связей, как культурных, так и торговых со странами центрального и южного регионов Азии, а также регионов Среднего Востока и Ближнего востока, Средиземноморья - это одна из самых значимых и ярких страниц в истории древнего и средневекового Китая. Благодаря зарождению Великого шелкового пути в этот период, данные отношения уже начинают приобретать устойчивый характер к концу I тысячелетия до н.э. Благоприятно для существования торговой магистрали сказалось появление на рынке двух сильных влиятельных государств- Римской империи и Ханьской империи. Благодаря их процветанию, в разы увеличился рынок сбыта товаров и активизации торговых контактов. Караваны с товарами шли в обоих направлениях этого пути. Помимо торгово- экономической интеграции, шелковый путь подарил миру такие блага, как отчеканенные монеты, понятие бартерного обмена, религиозное и культурное взаимообогащение. По маршруту следования ВШП были построены торговые города, такие как Отрар, Кашгар, Турфан, Хотан, Дуньхуан, Ормуз, Бухара, Тебриз, Самарканд и Хорезм, которые и по сей день, спустя несколько тысячелетий, служат образцом культурного развития, местами помножества и объектами, взятыми под эгиду всемирной организации ЮНЕСКО. Они примечательны тем, что на их территории во времена существования трансграничного пути для купцов и миссионеров строились прототипы современных базаров, гостиниц, ломбардов, обменных пунктов и бань. Так же, торговые отношения между купцами на территории этих городов регулировались первыми, специально изданными законами, а безопасность торговцев строго охранялась.

В начале третьего тысячелетия человечество столкнулось с необходимостью искать новые пути сотрудничества или восстанавливать забытые, занесенные песками веков. Всеобъемлющее, комплексное изучение и восстановление Великого Шелкового пути, как «пути диалога», вполне соответствует такой необходимости. Великий Шелковый путь на протяжении многих столетий служил сближению различных народов, обмену идеями и знаниями, взаимному обогащению языков и культур. Конечно, и в те далекие времена случались политические конфликты, вспыхивали войны, но Шелковый путь неизменно возрождался. Неистребимая тяга к обогащению, к разумной выгоде и более высокому благосостоянию постоянно брала верх над политической и религиозной конфронтацией. Поэтому при создании модели будущих взаимоотношений и сотрудничества народов необходимо использовать столь убедительный пример. Глобализация, которая превратилась в одно из ключевых направлений мирового развития на рубеже XX-XXI столетий, оказывает все более глубокое воздействие на социально-экономическую, военно-политическую и другие сферы жизни человечества, в том числе, на характер международной жизни. Интеграция стран постсоветских республик между собой и в мировую экономику, поиск ими собственного места на международной арене, лоббирование национальных интересов при включении в региональную и мировую политику происходит в условиях глобализации, которая имеет как положительные, так и отрицательные стороны. Двигателем глобализационных процессов, стремительно интегрирующих капиталы, технологии, услуги и

информацию, является мировая торговля. Связывая в единые сети все новые страны, регионы и целые континенты, глобальная экономика оказывает влияние на характер, интенсивность, продолжительность двусторонних и многосторонних отношений, понуждая взаимодействовать государства, прежде не являвшихся партнерами. Тенденциям глобального развития соответствует проект возрождения Шелкового пути, предусматривающий создание новых возможностей для развития торговых отношений между Азией и Европой, объединение усилий множества стран, находящихся на разном уровне экономического развития и различающихся своим политическим укладом. Исходя из предоставленных данных можно сделать вывод о том, что Великий Шелковый путь своим существованием внес неоценимый вклад в развитие и сближение культур различных народов, в укрепление политических отношений и экономическое развитие государств того времени. На протяжении не одного столетия Великий Шелковый путь был залогом сближения различных народностей, обмена мыслями, культурой и идеями, взаимовыгодного сотрудничества и обогащения, основой дипломатических отношений стран всего Евразийского пространства, гарантом взаимодействия и взаимообогащения культур. Постоянная тяга к общению, изучению традиций и религии других народов, исследованиям, торговле в конечном итоге взяла верх над конфронтацией. До настоящего момента считается, что при создании современной модели взаимовыгодного сотрудничества между государствами, необходимо использовать пример Великого шелкового пути. В древние времена, несмотря на то, что шли постоянные войны за влияние на территории, передел границ, Великий Шелковый Путь тем не менее постоянно возрождался. Этот пример является прямым доказательством того, что взаимовыгодное тесное сотрудничество, тяга к знаниям и просвещению, путешествиям и диковинным товарам является основой сохранения мира и достижения небывалого прогресса в мире. Благодаря этому, ВШП рассматривается как прототип современных торгово-экономических отношений. Одним из препятствий хозяйственного и экономического развития стран Евразии на данном этапе является недостаток сухопутных транспортных коммуникаций, которые соединяли бы Европейские страны со странами Дальнего востока. Тенденции к созданию этих магистралей, попытки максимальной экономической интеграции называют попытками возрождения Великого Шелкового Пути. Современный мир все больше и больше нуждается в установлении прочных политических и экономических взаимоотношениях между государствами. Прикладываются колоссальные усилия для установления новых отношений и возрождения старых. В связи с этим, начал проявляться живой интерес к возрождению и созданию новой модели Великого шелкового пути, согласно мировым политическим и экономическим реалиям. Огромное количество политических и культурных деятелей разных стран проявляют живой интерес к изучению маршрутов Великого шелкового пути, памятников зодчества, археологических находок, последствий культурного и политического влияния на развитие ситуации того времени [6]. Первым официальным институтом, предложившим возрождение Великого шелкового пути и разработку программы по реализации этой концепции, которая не только могла бы отвечать требованиям современного мира, но и повторить успех первой Великой трансграничной магистрали, стала Организация Объединенных Наций. Организация ООН по решению вопросов в области образования, культуры и сохранению культурных ценностей- ЮНЕСКО уделяет большое внимание сохранению исторического наследия, памятников культуры и архитектуры, которые были оставлены предками нынешним поколениям. Организацией ЮНЕСКО в 1972 году была принята Конвенция по защите природного наследия, мировых культурных и имеющих историческую ценность памятников. В это соглашение, которое вовлекает мировое сообщество в процесс признания, защиты и возрождения уникальных мест, архитектурных памятников, добровольно вступили и всячески поддерживают 146 стран. Эта концепция позволяет сформировать и поддерживать постоянную юридическую и финансовую базу для обеспечения условий сотрудничества между странами в этой сфере. Для определения важных объектов мирового наследия, которые необходимо взять под охрану, был создан

Список всемирного наследия, который постоянно корректируется и дополняется. В этом списке на сегодняшний момент находится 721 важный объект из более 100 различных стран мира. В списке отдельной графой обозначены те объекты, которые нуждаются в особой охране, реставрации и восстановлении, находящиеся под угрозой деформации, разрушения или человеческого вмешательства в их целостность. Фонд всемирного наследия финансирует все работы, которые необходимо проводить для сохранения объекта. Неотъемлемым преимуществом этой организации является непосредственная взаимосвязь с развитием международного культурного туризма. На сегодняшний день туризм является самой прибыльной и одной из самых перспективных отраслей человеческой деятельности. После Великой Отечественной Войны эта индустрия развивалась прогрессивнее любой другой. В условиях современных реалий эта индустрия является наиболее прогрессивно развивающейся и увеличивающей темпы своего роста. По данным мировой статистики, в 1998 году 445 миллиардов долларов дохода пришлось именно на эту отрасль, а общее количество туристов достигло количества более 650 миллионов человек. В 2010 году эти цифры возросли практически вдвое, а вместе с ними и прибыльность этой отрасли. Анализ, который был проведен Европейской Комиссией, установил, что для 60 процентов туристов исторические и культурные достопримечательности являются одним из приоритетных пунктов в выборе маршрута путешествия. В соответствии с этим, постоянно разрабатываются и вводятся в обиход сотни новых маршрутов на всех континентах и на территории всех стран мира. Самым протяженным и привлекательным для туристов является маршрут Великого шелкового пути, который в общей сложности составляет более 12000 километров. В 1988 г. ЮНЕСКО объявила начало масштабного десятилетнего проекта «Интегральное изучение Шелкового пути- пути диалога». Данный проект представляет собой окно диалога в рамках изучения цивилизации, культуры и путь развития, расширение и укрепление взаимосвязей между многочисленными народами, возобновление многомиллионного диалога. Генеральной ассамблеей ООН в 1993 г. было принято решение о необходимости и безусловной пользе возрождения Великого шелкового пути в качестве стратегически важного пути взаимодействия и возможности расширения торгово-экономического диалога. Великий шелковый путь подарил миру бесценный опыт торгового и культурного взаимодействия, оставил одни из важнейших исторических памятников и заложил основу торгово-экономических отношений для современных государств. В связи с этим, неоднократно выдвигалась идея по возрождению ВШП, с учетом реалий современного мира. Идея по возрождению трансграничной магистрали стала возможностью для многих государств и международных организаций расширить зоны безопасности и стабильности, наладить и улучшить торгово-экономические взаимоотношения и политическое сотрудничество.

16 сентября 2013 г., во время визита в Казахстан, Председатель КНР Си Цзиньпин выступил в Назарбаев Университете с речью «Развитие дружбы народов ради прекрасного будущего», где впервые выдвинул стратегическую идею под названием «Экономический пояс шелкового пути», в которую инициировал вовлечь страны Центральноазиатского региона. Свое развитие идея получила в ходе визита Си Цзиньпина в Индонезию. 3 октября 2013 года было предложено развитие идеи «Морского шелкового пути XXI века», в которую председатель предложил вовлечь не только страны Центральной Азии, но так-же Южной, Западной, Юго-Восточной части региона, а так же Европы и Восточной Африки. 15 ноября 2013 г., на 3-м пленуме ЦК КПК 18-го созыва в Пекине было принято правительственное постановление, которое вновь особо подчеркнуло необходимость создания концепции «Экономического пояса Шёлкового пути» и «Морского Шёлкового пути XXI века». 28 марта 2015 г., под руководством Государственного совета КНР, был опубликован документ, под названием «Концепция и план действий по содействию совместному строительству «Экономического пояса Шёлкового пути» и «Морского Шёлкового пути 21-го века», подготовленный Государственным комитетом по делам развития и реформ, Министерством иностранных дел и Министерством коммерции КНР.

Данная концепция, как и ее исторический прототип, берет свое начало в Китайском городе Сиань, провинции Шэнси, следует в Синцзяно- Уйгурский автономный округ, откуда пересекает всю Центральную Азию, Турцию, Восточную Европу. Концепция морского пути предполагает прохождение через крупные города Китая, такие как Цюаньчжоу, Гуанчжоу, Бэйхай, о.Хайнань, далее, через Индийский океан достигнет Кении и Найроби. Далее, по Красному морю дойдет до Греции завершится в Венеции, где сомкнется с сухопутным маршрутом. Данное партнерство ставит первостепенные задачи, такие, как выработка принципиально новых механизмов регионального партнерства, вовлечение в него новых стран, разработку большого количества концепций и стратегий по взаимодействию. Концепция влечет за собой объединение развитых и развивающихся экономик между собой, культурную и политическую интеграцию наследников различных цивилизаций. Согласно статистическим данным, концепция «Один пояс- один путь», инициированная председателем КНР, охватывает большую часть Азии, частично Африку и Европу. Эти территории богаты ресурсами: почти 63% населения земного шара, 21 трлн. долларов экономического потенциала, богатые земельные и водные ресурсы, политическая мощь. На выступлении в Астане, политический лидер Китая выдвинул предположительную программу по возрождению ВШП, состоящую из пяти пунктов:

- 1) усиление координации государств региона в политической области;
- 2) интенсификация строительства единой дорожной сети;
- 3) развитие торговли путем ликвидации торговых барьеров, снижения издержек торговли и инвестиций, повышения скорости и качества экономических операций в регионе;
- 4) увеличение валютных потоков за счет перехода на расчеты в национальных валютах;
- 5) усиление роли народной дипломатии, расширение прямых связей между народами стран региона [4].

Посредством данного проекта Китай в партнерстве с остальными, вовлеченными в проект, странами планирует решить ряд проблем. Во-первых, первостепенной задачей концепции является улучшение инфраструктуры городов. Концепция предусматривает строительство дорог, современных автомагистралей, с использованием новейших технологий, прокладывание новых маршрутов, расширение существующих портов и строительство новых, увеличение количества авиалиний. Вдоль скоростных автомагистралей появятся новые центры развития, будут разработаны логистические и туристические маршруты. Безусловным преимуществом в рамках современных реалий будет создание большого количества новых рабочих мест. Такая перспектива благотворно повлияет на развитие экономики, даст новый толчок к экономической интеграции и обеспечению добрососедских отношений в регионе. Еще одним немаловажным аспектом рассматривается тесное торгово-экономическое взаимодействие стран в регионе, которое приведет к общему использованию национальных валют и как следствие к стабильности в валютной политике. Экономическая стабильность и тесное сотрудничество в регионе несомненно даст гарантии общественной безопасности, которые будут поддерживаться странами, вовлеченными в проект и заинтересованными в его реализации. Все вышеперечисленные аспекты помогут странам легче вступить в процесс интеграции не только в экономическом плане. Культурное взаимообогащение стран Азии, Европы и Африки и стремление к достижению единой цели сблизит и сплотит народы. Таким образом, опирающийся на мировые тенденции глобализации и взаимной выгоды, проект возрождения ВШП имеет ряд стратегических преимуществ и выгод, которые дают ему полное право на существование и экономическую поддержку. В рамках данного проекта на сегодняшний день и другими странами разрабатываются концепции по реализации этой концепции. Так, российская часть данной концепции называется «Транссибирская магистраль», в Монголии «Степной путь», а для Казахстана данная программа реализуется, опираясь на программу новой экономической политики «Нурлы жол». В Китайской Народной Республике сформирован фонд Шелкового пути с общим резервом доступных средств в объеме \$40 млрд. Средства для фонда были выделены из китайских золотовалютных резервов, а также активов Китайской

инвестиционной корпорации, Экспортно-импортного банка Китая и Китайского банка развития. Фонд Шелкового пути станет аналогом инвестиционного подразделения Всемирного банка (международной финансовой корпорации) и Африканского фонда развития. Фонд Шелкового пути был зарегистрирован 29 декабря 2014 г. в Пекине и с этого дня начал официально действовать. Фонд Шелкового пути является средне- и долгосрочным проектом вложения инвестиций, проектом, который предоставляет помощь странам и регионам, расположенным вдоль экономического пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути XXI в., в реализации крупномасштабных проектов, обеспечивающих расширение транспортно-коммуникационных возможностей региона. Модель возрождения трансконтинентальной магистрали - Великого Шелкового пути, выдвинутая Китаем в начале 90-х гг. XX в., стала отражением стремления многих государств к расширению зон взаимовыгодного торгово-экономического партнерства. С географической точки зрения, по Северному направлению транспортного сухопутного маршрута из Азии в Европейскую часть континента ведущую роль среди стран занимает Казахстан и Российская Федерация. Особую актуальность возрождению трансграничного проекта придает интенсификация сотрудничества в рамках ШОС и ЕврАзЭС. Сотрудничество в транспортной сфере здесь играет ключевую роль. В связи с этим становится очевидно, что политически и экономически взаимовыгодным условием для развития и улучшения качества международной торговли является возрождение Великого Шёлкового пути, а для Казахстана и России – это дополнительный плюс, так как транзит грузов рассматривается именно по Северному транспортному маршруту из Азии в Европу. Проект предоставляет уникальную возможность использовать с наибольшей эффективностью преимущества своего географического положения, построить инфраструктуру в соответствии с мировыми стандартами, трудоустроить большое количество людей, раскрыть промышленный потенциал стран, вовлеченных в процесс интеграции и повысить уровень жизни населения.

Список использованных источников:

1. Мамлева Л.А. Становление Великого шелкового пути в системе трансквиализационного взаимодействия народов Евразии // Vita Antiqua. 1999. № 2 (<http://archaeology.kiev.ua/pub/mamleyeva.htm>).
2. Абдыкаримова Ш.Т. «Великий Шелковый путь – стратегическая дорога межконтинентального значения». КАТУ им.С.Сейфуллина. Астана // http://www.rusnauka.com/13_NMN_2011/Stroitelstvo/2_85440.doc.htm
3. «Международная жизнь», №7-2014 Лукин Александр Владимирович Идея «экономического пояса Шелкового пути» и евразийская интеграция. http://igpi.ru/bibl/other_articl/1406820606.html
4. «Международная жизнь», №7-2014 Лукин Александр Владимирович Идея «экономического пояса Шелкового пути» и евразийская интеграция. http://igpi.ru/bibl/other_articl/1406820606.html
5. Стратегии развития нового Шелкового пути в XXI веке [Текст] / Лю Цзея // Молодой ученый. — 2015. — №15. — С. 391-394.
6. Ахметшин Н.Х. Тайны Шелкового пути. — М.: ВЕЧЕ, 2002. — 11 с.