



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

- <https://www.gazeta.ru/business/2015/04/17/6644201.shtml> 23.04.2015
20. <https://www.gazeta.ru/business/2015/668664201.shtml>
21. Артем Ковылев «Экспансия Китая – расширение границ»
22. Мария Лисицкая «Пекин-Вашингтон: кто будет хозяином в Южно-Китайском море» <http://politrussia.com/world/chto-ishchut-ssha-744/> 09.10.2015
23. «Гаагский суд отказал Китаю в правах на районы в акватории Южно-Китайского моря» www.interfax.ru/world/518067 12.06.2016
24. Е.А. Канаев, А.С. Королев «ПРОБЛЕМЫ ЮЖНО-КИТАЙСКОГО МОРЯ В КИТАЙСКО-АМЕРИКАНСКИХ ОТНОШЕНИЯХ» http://www.imemo.ru/files/File/magazines/Zapad_Vostok/2016/Problemy_Kanaev.pdf
25. Георгий Макаренко «Китай стал ведущим торговым партнером США впервые за 30 лет» <http://www.rbc.ru/economics/06/11/2015/563c87129a79476e0ff200bd> 06.10.2015
26. «Обе крупнейшие экономики мира пожаловались друг на друга в ВТО» <http://www.ntv.ru/novosti/336139> 18.09.2012
27. «Экономическое противостояние США и Китая переходит в острую фазу» <http://expert.ru/2016/06/6/ssha/> 25.10.2016
28. В. Н. Тимошенко «Территориальные споры с участием Китая и позиция США» <http://ru.apircenter.org/publications/timoshenko2>
29. Мосяков Дмитрий Валентинович «КОНФЛИКТ В ЮЖНО-КИТАЙСКОМ МОРЕ И ВОЗМОЖНЫЕ ПУТИ ЕГО РАЗРЕШЕНИЯ» <http://cyberleninka.ru/article/n/konflikt-v-yuzhno-kitayskom-more-i-vozmozhnye-puti-ego-razresheniya> 2013
30. Александр Хроленко «Конфликт интересов КНР и США в Южно-Китайском море» <https://ria.ru/analytics/20150724/1145591659.html> 24.07.2015
- Антон Бугаенко «Кризис в Южно-Китайском море» <http://iwep.kz/ru/kommentariy-eksperta/2016-07-28/krizis-v-yuzhno-kitayskom-more>

УДК 327

ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ЖОБА ЖАҢА ЖІБЕК ЖОЛЫНЫҢ ЛОГИСТИКАЛЫҚ МҮМКІНДІКТЕРІ

Даниялқызы Маржан

m.daniyalkyzy@mail.ru

Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ-нің 1 курс магистранты

Ғылыми жетекшісі – Оспанова А.Н.

2013 жылы жарияланған Жібек жолы тұжырымдамасының асында экономикалық белдеу аясында Қытай тарапы үшін үлкен мәнге ие инфрақұрылымдық бағдарламалар, тек Қытай экспорттық тауарларын Еуразияның басқа аймақтарына кедергісіз тасымалдау және елдің өндірістік күшін арттыру ғана емес, сонымен қатар бағдарлаға қатысушы мемлекеттердің экономикалық қарым-қатынасын арттыру болып табылады. Қазіргі таңда Қытайдан Еуропаға шығатын контейнерлі жүктің 94%-ы теңіз тасымалымен жүреді, ал тек 6% құрлық арқылы тасымалдауға жатады. Бұған қарамастан әртараптандыру мақсатында ҚХР құрлықтық бағдарды дамытуға мүдделі және осы тұста Орталық Азия аймағының алатын орны зор.

Қазіргі кезде аймақ территориясы арқылы қалай болса да Жібек жолы экономикалық белдемінің құрамдас бөлігі болып табылатын бірнеше транзитті көлік дәліздері өтеді. Біріншіден, Еуропаға Қазақстан арқылы өтетін төрт темір жол туралы сөз қозғаып отыр. Соның ішінде солтүстік бағытты айқын атап кетуге болады, Трансазиаттық темір жол магистралі (ТАЖМ), ТАЖМ орталық жол, Чунцин-Буйсбург дәлізі, сонымен қатар жүзеге асырылынған көлік дәлізінен көрі жоспарлық бағдарлама болып табылатын Транскаспийлік халықаралық көлік бағыты (ТМТМ).

ТАЖМ-нің солтүстік бағыты Ляньюньган-Достық-Астана-Петропавл-Екатеринбург-Мәскеу-Брест-Гамбург жолы арқылы жүреді, ал орталық дәлізі қазақстан-ресейлік шекараны ҚР-дың батыс аумақтарында Ляньюньган-Достық-Астана-Үзеңкі-Мәскеу-Брест-Гамбург жолын басып өтеді. Орта шамамен ТАЖМ арқылы контейнерлі поезд 9,5-11,5 мың км арақашықтықты 11-14 күнде жер жүреді.

Қазақстаннан өтетін Еуропа бағыты бойынша өтетін тағы бір темір жол транзиттік бағыт Чунцин – Дуйсбург. Жол Қытайдың шығыс аймақтарынан бастап Қазақстан арқылы (кейбір бағыттары ТАЖМ-мен сәйкес келеді), оңтүстік-батыс тармағы Ресей арқылы және Еуропаның Батыс және Шығыс бөліктерінде орналасқан мемлекеттеріне Беларусь және Польша арқылы шығады. Аталмыш дәліз арқылы алғашқы поезд тестілік режимде 2011 жылдың наурыз айында жүрді, ал осы жылдың маусым айынан бастап жүк тасымалы жүйелі түрде жүре бастады. Қытайдың оңтүстік-шығыс жақтарынан Германияға дейінгі арақашықтықты поезд 16-17 күнде басып өтеді. Орта шамамен бір контейнер жүктің бағасы 8 мың доллардан 9 мың доллар шамасында. Қазақстанның логистикалық компанияларының мәліметтері сәйкес 2014 жылдың ішінде Чунцин – Дуйсбург бағыты бойынша 91 контейнерлі поезд жүргізілді.

ТМТМ Қытайдан шығын Қазақстан, Әзірбайжан және Грузия мемлекеттерінің территориясын басып Түркия немесе Украина арқылы Еуропаға шығады. Бұл бағыт Каспий теңізі және Қара теңіз арқылы жүкті ауыстырып тиеуді және бес мемлекеттің кедендік шекарасынан өтуі жүктіңайтарлықтай тасымалдау ұзақтығын және құнын арттырады. Тек кеме арқылы тасымалдың өзі фрахт кемелерді қоса алғанда қойманы жалға алу, ж.кті тиеу мен түсіру жұмыстарына кем дегенде 3-4 мың доллар жұмсалынады, сарапшылардың пікірінше 1 контейнерлік поездардың жүру жалпы уақыты 14-17 күнді құрайды.

Жібек жолының «Еуропалық» теміржол бағыттарын дамыту үшін негізгі кедергі Қытай өндірушілерінің нақты төмен сұраныс дәліздері болып табылады. 2 млн темір жол контейнер жүк тасымалының көп бөлігі Қытай-Еуропа бағыты бойынша Транссібір темір жол арқылы тасымалданады, ал Қазақстан арқылы өтетеін Қытай – Еуропа бағыты Kazlogistic-ке сәйкес 2014 жылы шамамен 200 мың тоннаны құрады. Іс жүзінде бұл бағыттар негізінен Қытайдың батыс аумақтарынан (ШҰАА) Ресейге, Орталық Азия мемлекеттеріне және Еуропаның кейбір аумақтарына тауар тасымалын көздейді.

Екіншіден, Орталық Азия аумағынан Қытайды Парсы шығанағы мемлекеттерімен, атап айтқанда Иранмен, байланыстыратын дәліздер бар. Бұл бағыттарды дамыту Ираннан санкцияларды алу шарттарымен және оның экономикалық белсенділігін арттыру жағдайларында әсіресе өзекті мәселе болып табылады. Бұл салада бірнеше темір жол дәліздерін атап көрсеткен жөн. Біріншіден, Қытай – Қазақстан – Түркменстан – Иран бағыты. Қытай Қазақстан мен Түркменстанды байланыстыратын Өзен-Түркменстан темір жол жүйелерін қаржыландырды. Бағыт ресми түрде 2014 жылы ашылды, алайда бірінші тестілік поезд 2016 жылдың ақпан айында ғана іске қосылған болатын. Шығыс Қытайдан Тегеранға дейінгі жолды поезд екі апта ішінде басып өтті. Бұл бағыт бойынша жүк тасымалының құны осы уақытқа дейін белгісіз.

Сонымен қатар ҚХР – Қырғызстан – Тәжікстан – Ауғанстан – Иран бағыты бойынша темір жол құрылысы зерттеліп жатыр. Қатысушы мемлекеттердің келісіміне сәйкес 2016 жылдың сәуір айында жобаның ТЭН-ді жасайды. Қолданыстағы дәлізден айырмашылығы жаңа жол Қырғызстан және Тәжікстан таулы бағыттары бойынша өтеді. Оны жүзеге асыру осы елдердегі теміржол инфрақұрылымын бірге байланыстырып және Өзбекстаннан тәуелділігін азайтар еді. Алайда, жоғары құны, тоннельдер құрылысының көп болуы мен Ауғанстандағы тұрақсыз жағдайдың болуы қытайлық инвесторлардың қызығушылықтарын айтарлықтай шектеуде. Нәтижесінде теміржол құрылысын қаржыландыруға Қытайдың жоспарлары туралы деректер әлі қол жетімді емес, сонымен қатар қытай капиталының қатысуынсыз жобаны іске асыру екіталай екені белгілі.

Бірнеше жылдар бойы Қытай-Қырғызстан – Өзбекстан темір жол бағытының құрылысы қарқынды талқыланылуда. 2012 жылы техникалық-экономикалық негіздемесі әзірленіп және

1435 мм жолтабанды ені құрылысымен болатыны жайлы келісілді. Алайда, 2013 жылы жобаны тоқтатылды. Оған қарамастан тараптар бірнеше рет екіжақты форматта құрылыс туралы талқылауға оралды. Мысалы, Ислам Каримов, 2014 жылдың тамыз айында қытай жағын бұғанға дейін күту позициясын ұстанған Қзбекстан ендігі жерде «Өзбекстан – Қызғыстан – Қытай темір жол жобасын жылдамдатуға бар күшін салатынын» айтып өткен. Жобаны іске асыру үшін белсенді қолдап отырған Алмазбек Атамбаев бұл бағыт елдің солтүстік және оңтүстігін байланыстырып қана қоймай, республиканың транзитті мүмкіншіліктерін кеңейту керек деп есептейді. Алайда тараптар бір жағадан бір бас шығатындай шешімге келген жоқ, даулы мәселе жолдың ені болып табылады.

Қазіргі таңда 2016 жылдың екінші жартысында Қытай – Қырғызстан аумағының құрылысының басталуы жайлы келісімнің жемісті өткені белгілі. Қырғызстан Республикасының көлік және коммуникация министрі Қалықбек Сұлтановтың айтуынша жаңа теміржол бағыты кең көлемді болады деп жарияланды. Жолдың Өзбекстан Республикасына дейін ұзартуы әлі белгісіз, алайда И.Каримовтың қолдау көрсеткенін және А.Атамбаевтың оңтүстік және солтүстік жақтарың біріктіруге қол жеткізуін назардан тыс қалдырмасақ болашақта жоба іске асырылуы мүмкін деуімізге болады.

Орталық Азия аймағы бойынша өтетін барлық бағыттардың айтарлықтай кемшілігі теміржол инфрақұрылымдарының тозуы, мысалы, Қазақстанда ресми бағалау бойынша 64-70%-ға жеткен. Бағыттардың ұзындығына теміржол жолдарының ауыстыру процесі үлкен ықпал етеді. Рәсімі екі сағаттан астам уақыт алады және екі рет өткізіледі: тар жолдан кең жолға көші және керісінше. Бұл мәселе ТМД елдері аумағында темір жол маршруттары жалпы жетіспеушілігі болып табылады.

Аймақ территориясы бойынша халықаралық транзитті дәліздердің дамуымен қатар Қытай жергілікті, бірақ Орталық Азия үшін маңызды стратегиялық мағызы бар инфрақұрылымдық жобаларға қатысуда. Мысалыға, 2014 жылы Тәжікстан қаржы министірлігі мен Эксимбанк арасында Вахдат – Яванаймағында Душанбе –Корған-Төбе теміржолын салу жайлы құны 70 млн. Дол. болатын несиелік келісімшарқа қол қойылды.

Осылайша, Орталық Азия территориясы бойынша Жібек жолы экономикалық белдемі тұжырымдамасын жүзеге асыру жобасы аясында көлік дәліздерін дамытуға қатыса отырып Қытай бірнеше міндеттерін шешеді. Орталық Азия мемлекеттері мен ЕурАзЭҚ-тың өз экспорт кеңейту арқылы елдің батыс аймақтарын дамыту болып табылады. Төменгі дәрежеде - Еуропа өнімдерін жеткізу бағыттарын әртіараптандыру болып табылады. Сонымен қатар, соңғы кездердегі Қытай тапапынан Өзбекстан мен Иран экономикасында өз орнын кеңейтуді инфрақұрылымды дамыту арқылы іске асыру мүдделілігі байқалады.

Қолданылған әдебиеттер тізімі:

1. Шевырев И. Шелковый путь-проект для Евразии/Шевырев И.//Газета «Киевский телеграф». –2014.
2. Яковлев А. ШОС получит расчет в юанях/Яковлев А.//Газета «Коммерсантъ». –2015–16дек.
3. Тарасенко П. ШОС настраивают на Шелковый путь/Тарасенко П.//Газета «Коммерсантъ» –2015–15дек.
4. Мордвинова А.Э. Китайский Шелковый путь пройдет по железным дорогам Центральной Азии, РИСИ, 2016 г.