



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, 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 978-9965-31-997-6

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2018

ИНДОНЕЗИЯ «МОРСКАЯ ОСЬ МИРА» И «КИТАЙСКИЙ МОРСКОЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ 21 ВЕКА»**Алиякпарова Милана**mo-12.2016@mail.ru

Студентка кафедры международных отношений, факультета международных отношений ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, Астана, Казахстан
Научный руководитель – Б. Батишева.

На сегодняшний день играет важную роль возрождение Великого Шелкового пути, где приняло участие большинство стран мира. Инициатором стал- Китай. Возрождение Шелкового пути позволит развитию стран в сотрудничестве по экономическим аспектам, развитию дружественных отношений и позволит возобновить путь, который сыграл большую роль в истории.

Индонезия и Китай совместно выдвинули проекты по Великому Шелковому пути. Где Индонезия предложила « Морскую ось мира», а Китай « Морской Шелковый путь 21 века». В 2014 году новый президент Индонезии ДжокоВидодо обнародовал доктрину «Индонезия – Морская ось мира». Он призывает превратить Индонезию, находящуюся на стыке акваторий двух мировых океанов – Тихого и Индийского – в стратегический транспортно-логистический и торговый узел мирового значения, а также в одного из главных производителей и поставщиков на мировой рынок продуктов моря. Правительство объявило программу развития портового комплекса, предусматривающую создание системы из 35 морских обычных и глубоководных портов по всей стране в течение ближайших пяти лет. Реализация проекта требует выполнения гигантского объёма работ и колоссальных затрат. Необходимо широкое вовлечение иностранного капитала. Ряд стран Европы и Азии выразили желание сотрудничать с Индонезией в морской области. Но наибольший интерес проявил Китай, выразив заинтересованность в сотрудничестве в секторе морской индустрии. И это вполне естественно, поскольку Китай разработал свой проект «Морской шёлковый путь 21 века», который охватывает ту же акваторию, что и индонезийская концепция «Морской оси». Китай призвал Индонезию к тесному сотрудничеству в реализации этих двух в целом совпадающих и дополняющих друг друга проектов. Индонезия охотно приняла предложение о сотрудничестве, так как рассчитывает получить от него большие выгоды. Во-первых, через территориальные воды Индонезии будут проложены морские маршруты, прохождение по которым удешевит транспортировку грузов. Во-вторых, Китай согласился участвовать в строительстве и модернизации портов Индонезии. Индонезийские аналитики, с одной стороны, приветствуют сотрудничество с Китаем как выгодное для Индонезии, но с другой – указывают на опасности, такие как наводнение Индонезии китайскими товарами, установление контроля КНР над такими стратегическими объектами, как порты, и в целом утрату полного суверенитета Индонезии над своими территориальными водами[1].

Для Индонезии доктрина определяет две основные задачи – геостратегическую и геоэкономическую. Геостратегическая направленность предполагает значительное расширение сферы внешнеполитических интересов Индонезии. Наряду с Азиатско-Тихоокеанским регионом (АТР) первостепенную важность для страны теперь приобретает бассейн Индийского океана. Главная цель новой доктрины – повышение статуса Индонезии до уровня влиятельной мировой державы. Не менее гран-диозен и геоэкономический аспект. Президент призывает превратить Индонезию, находящуюся на стыке акваторий двух мировых океанов – Тихого и Индийского - в стратегический транспортно - логистический и торговый узел мирового значения, а также в одного из главных производителей и поставщиков на мировой рынок продуктов моря. Правительство Индонезии объявило амбициозную программу развития портового комплекса страны. Президент ДжокоВидодо заявил, что правительство

инвестирует 5519,4 трлн. индонезийских рупий (429 млрд. долларов США) в модернизацию портовой инфраструктуры Индонезии в ближайшие 5 лет [3]. Но не стоит забывать и об угрозах и трудностях реализации данного проекта для самой Индонезии. Это нехватка квалифицированной рабочей силы и менеджеров. Образование рыбаков ограничивается начальной школой, большинство живёт на уровне или даже ниже уровня бедности. Они не в состоянии управлять современными средствами механизации. Может вызвать потоп, По данным официальной статистики, на морской транспорт приходится лишь 4% от совокупного грузооборота транспорта в Индонезии – крупнейшего островного государства в мире, а также браконьерство.

В 2013 году Президент КНР Си Цзиньпинь предложил свой проект «Морской шелковый путь 21 века». "Морской шёлковый путь" – это системный проект, который потребует совместных консультаций, совместного строительства и совместного использования, а также координации стратегий развития прилегающих к этому пути стран. Правительство КНР разработало и опубликовало документ под названием «Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства "Морского шёлкового пути 21-го века", в котором предусматриваются меры для того, чтобы получить новые преимущества в международном сотрудничестве и конкуренции, стать главной силой и авангардом, особенно в строительстве "Морского шёлкового пути 21-го века". Подчеркивается, в частности, необходимость реализовать особые преимущества китайцев-соотечественников за рубежом, которые составляют влиятельные особенно в сфере экономики и финансов общины практически по всех странах Юго-Восточной Азии, привлекать их к активному участию и содействию в строительстве «Морского Шёлкового Пути». МШП способствовал экономическому, политическому и культурному развитию прибрежных государств и народов региона Юго-Восточной Азии. В портах этого оживленного торгового маршрута возникали фактории, многочисленные купеческие общины. Выходцы из прилегающих к морю китайских провинций селились в странах Юго-Восточной Азии, создав процветающие и по сей день общины заморских китайцев-иммигрантов «хуацяо». Таким образом, новый «Морской шёлковый путь 21 века», по замыслу китайских руководителей, станет возрождением и развитием старого. Строительство новых и улучшение качества существующих инфраструктурных объектов способно в средне- и долгосрочной перспективе значительно увеличить объёмы грузоперевозок между азиатскими и европейскими государствами. МШП может стать основной торговой артерией.

Главное преимущество это заинтересованность в сотрудничестве других стран, таких как Россия и США. Расширение сотрудничества с Россией также может способствовать успешной реализации доктрины «Морской оси». В апреле 2015 г. в Казани (Россия) в рамках 10-го заседания Российско-Индонезийской совместной комиссии по торгово-экономическому и техническому сотрудничеству состоялся Российско-Индонезийский бизнес-форум. В работе форума приняли участие более 250 представителей официальных делегаций и бизнес сообществ России и Индонезии, среди которых руководители предприятий в сфере энергетики, транспорта, торговли, информационных технологий, банков и инвестиционно-финансовых структур. Желание помочь Индонезии в развитии её морского потенциала выразили и США [2]. Однако здесь может возникнуть много трудностей и препятствий, так как формы и характер участия США в реализации проекта «Морской Оси», как 202 Мировая политика отмечают наблюдатели, будут разрабатываться с учётом морских интересов США в данном регионе. США стремятся убедить Индонезию, взявшую на себя роль незаинтересованного посредника в деле разрешения территориального конфликта между рядом стран АСЕАН и Китаем в Южно-Китайском море, занять более решительную позицию в отношении Китая [3].

Доктрина президента Джоко Видодо чрезвычайно важна для Индонезии. Развитие меж-островных коммуникаций и модернизация портов по всему архипелагу будет способствовать упрочению территориальной целостности страны, сближению её многочисленных этносов, формированию общего культурного пространства, национального единства. Развитие

индонезийской портовой инфраструктуры позволит значительно активизировать торговые связи и укрепит роль Индонезии как нового мирового торгово-экономического центра. План совмещения проектов МШП и ИМОМ ставит вопрос о просчитывании всех возможных плюсов и минусов для Индонезии.

Список использованных источников:

1. Правительство Индонезии объявило масштабную программу развития портового комплекса. PortNews, 04.03.2015. Режим доступа: <http://portnews.ru/news/195841> (дата обращения: 15.12.2015)
2. Россия и Индонезия укрепляют сотрудничество в области рыбного хозяйства // Агентство национальных новостей. 02.11.2015. Режим доступа: <http://www.annews.ru/news/detail.php?ID=294555> (дата обращения: 15.12.2015)
3. Франц Дарья. Индонезия вливается в Транстихоокеанское партнерство // Независимая газета. 28.10.2015. Режим доступа: http://www.ng.ru/world/2015-10-28/8_indonesia.html (дата обращения: 15.12.2015)

ӘОЖ 327

«ЖІБЕК ЖОЛЫНЫҢ ЭКОНОМИКАЛЫҚ БЕЛДЕУІ» ШЕҢБЕРІНДЕГІ МЕМЛЕКЕТТЕРДІҢ МҮДДЕЛЕРІНЕ КОННЕКТ АНАЛИЗ

Амзенова Жанель Жанатовна

zhanel_500@mail.ru

Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ Халықаларық қатынастар факультетінің 3 курс студенті,
Астана, Қазақстан

Джумадилова Гаухар Мухаметрахимовна

Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ Халықаларық қатынастар факультетінің аға оқытушы, Астана,
Қазақстан

Тарихи дискурс:

Б.з. II ғасырда салынған Ұлы Жібек жолы Қытайдың ежелгі астанасы - Чанъань қаласынан басталып, екі тармаққа бөлінді. Солтүстік тармағы - Тянь-Шаньның солтүстік жағы арқылы, қытайлық Туфан және Хотан арқылы, Памирді аралап өтіп, Суяб қаласына әкелген болатын. Кейін, қазіргі Өзбекстан, Қазақстан мен Түрікменстан, Иран территориялары арқылы Еуропаға әкелген болатын. Оңтүстік тармағы—Лобнор өзеңі мен Такла –Мақан шөлінен Парфия арқылы Үндістан, Таяу Шығыс және Жерорта теңізі аумақтарын әкелген[1].

Жол өткен көптеген қалалардың жойылуына қарамастан, Еуропа мен Азияны байланыстыру идеясы қазіргі кезде де өзекті болып тұр. «Жаңа Жібек жолының экономикалық белдеуі» және «Теңіз Жібек жолын» құру инициативасын ҚХР Төрағасы Си Цзиньпин 2013 жылдың қыркүйек айында, Қазақстанға жасаған ресми сапары барысында жариялады[2]. Бұл мәлімдеме Қытайда да, шет елдерде де үлкен назарға ие болған. Бұл ауқымды жоба бойынша өткізілген көптеген халықаралық форумдар мен зерттеулердің нәтижелері жобаның ұзақмерзімді, жаһанды стратегия болып табылатындығына көз жеткізеді. Қытайдың бұл бастамасы ұзақ мерзімді перспективаға бағытталған. Болашақта жеті «белдеуді» құру жұмысы жоспарлануда:

- көлік,
- энергетикалық,
- сауда,
- ақпараттық,
- ғылыми-техникалық,