



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

Утюгина Дарья Павловна

dledentsova@gmail.com

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

Великий шелковый путь известен как один из древнейших глобальных торговых путей в Евразии, он связывал Китай со Средиземноморьем и был чрезвычайно востребован, но со временем утратил свое значение. В 2013 году лидер КНР Си Цзиньпин решил реанимировать этот проект на основе концепции "Один пояс, один путь".

"Один пояс – один путь" – международная инициатива Китая, направленная на совершенствование существующих и создание новых торговых путей, транспортных, а также экономических коридоров, связывающих более 60 стран.

На территории, через которую пройдут торговые маршруты, проживает 63% населения планеты. К инициативе присоединились более ста стран и международных организаций[1].

Проект экономического пояса Шелкового пути нацелен на поддержку инвестиционных и инфраструктурных проектов в странах Евразии, Африки и Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), направленных на формирование единого рынка торговли между Европой и Азией.

По разным оценкам, на реализацию задуманного потребуется около 30 лет. За это время в Пекине рассчитывают создать комплекс зон свободной торговли и транспортно-логистической инфраструктуры, существенно упростить таможенные и визовые процедуры, увеличить объемы использования национальных валют во взаиморасчетах между странами – участниками проекта, расширить двух- и многосторонние контакты в научно-технической, образовательной и гуманитарной сферах.

Таким образом, Китай дает Востоку и Западу шанс сблизиться. При этом китайская сторона всячески подчеркивает, что реализация концепции не дублирует и не соперничает с такими объединениями, как Шанхайская организация сотрудничества и Евразийский экономический союз. Наоборот, как отмечает китайское руководство, ее реализация способна наполнить эти механизмы новым содержанием и придать им дополнительный импульс.

Безусловным фактором превосходства Экономического пояса Шелкового пути над другими проектами является, конечно же, финансовое могущество Китая, который способен обеспечить реализацию грандиозного проекта без ущерба для своей экономики и без угроз внешней стабильности в регионе.

Финансирование проекта будет осуществляться через Азиатский банк инфраструктурных инвестиций с капиталом в \$100 млрд., штаб-квартира которого находится в Пекине. Сейчас учредителями банка являются 57 государств, среди которых Казахстан, Узбекистан, Грузия, Азербайджан. Заявка России на присоединение к странам-учредителям банка была одобрена 14 апреля 2015 года. Первый транш в \$10 млрд. из \$40 млрд., выделенных на развитие инвестиционных проектов, уже поступил в фонд «Нового Шелкового пути».

Новая стратегия сразу же получила поддержку в большинстве стран бывшего СНГ. В декабре 2014 был подписан Протокол о сотрудничестве в области совместного строительства экономического пояса Шелкового пути между Министерством коммерции Китая и Министерством экономики Беларуси.

Идея создания. Традиционно грузовые потоки между Европой и Азией идут морем. Но при этом растет спрос на новые транзитные решения – то есть сухопутным транспортом. Самые разные аналитики резонно замечают, что этот проект – результат нарастающего

напряжения в китайско-американских отношениях. В 2014 году по объему ВВП Китай стал второй экономикой мира. Чтобы сохранить мировое лидерство, США начали возвращать «на родину» промышленные производства, ранее перенесенные в Китай. (При этом себестоимость товаров не растет благодаря широкому применению роботов и привлечению мексиканцев.) А когда значительная часть американских компаний закроет свои производства в Китае, Америка начнет создавать проблемы для китайского экспорта в США.

США уже сейчас давят на Китай через поддержку его противников в регионе. И особенно в Южно-Китайском море, где у Китая территориальный конфликт абсолютно со всеми странами, но прежде всего – с Вьетнамом. Однако именно через Южно-Китайское море проходит судоходный путь, по которому перевозится 70% китайского товарного экспорта – в большинство стран мира, и прежде всего в Европу – второй по величине рынок для китайских товаров.

Получается, что доставка китайских товаров в Европу по морю и так обходится дорого, а в случае обострения отношений с США может вообще стать невозможной. И вот тут появляется «Новый Шелковый путь», призванный обеспечить достаточно дешевый транзит китайских товаров на запад по суше.

Саму идею реанимировать древний «Шелковый путь» впервые озвучил в 2013 году председатель КНР Си Цзиньпин. Китай с самого начала решил не мелочиться – и создать одну из самых масштабных инфраструктурных сетей в мире, от Тихого океана до Балтийского моря, единый коридор для прямых поставок товаров с Востока на Запад. Для реализации проекта в Китае учредили Фонд Шелкового пути с бюджетом в \$40 млрд. Проект предполагает создание нескольких сотен инфраструктурных проектов в рамках экономического пояса «Шелкового пути»: логистических хабов, железных дорог, автотрасс и промышленных парков.

«Беларусь – это логистический перекресток. Мы находимся на ключевых транспортных маршрутах, связывающих Западную Европу с Востоком, Черноморское побережье со странами Балтийского моря, – говорит замглавы Администрации президента по экономике Николай Снопков. Сегодня на территории Китайско-белорусского промышленного парка «Великий камень» идет активное создание «сухого порта» и комплексного логистического центра. Очевидны две узловые площадки экономического пояса Шелкового пути: округ Урумчи в Синьцзян-Уйгурском автономном районе КНР и Беларусь».

Минск отлично понимает, что на маршруте «Нового Шелкового пути» Беларусь оказалась в роли «бутылочного горлышка», самого узкого места, соединяющего Евразийский Союз с Европейским Союзом. Украину Китай как страну-транзитера не рассматривает из-за идущей там войны. А в Беларуси – стабильность, причем этот фактор в равной степени признают сегодня и в Евросоюзе, и в США, и в Азии. Большинство других стран по маршруту «Шелкового пути» подобной стабильностью похвастаться не могут – а значит, там издержки китайских бизнесменов окажутся более значительными.

По некоторым оценкам, когда «Шелковый путь» начнет работать, через Беларусь может пойти около 10% товарооборота между ЕС и КНР. Это огромная цифра: сегодня товарооборот Китай-ЕС составляет около \$600 млрд, то есть через Беларусь пойдет транзит на \$60 млрд. И ведь в дальнейшем товарооборот еще будет расти.

Потому Китай вкладывает деньги уже сегодня. Только на создание инфраструктуры первой очереди «Великого камня» Китай выделил более \$100 млн. Так, крупнейшая логистическая компания Китая ChinaMerchants планирует инвестировать в логистический центр более \$500 млн. до 2020 года. И уже сейчас она полным ходом ведет строительство собственной инфраструктуры[2].

Интересы Беларуси в китайском проекте, как и в российской модели сопряжения, весьма прозаичны. Как и в случае вступления в ЕАЭС, Минск будет стремиться извлечь для себя максимальную экономическую и, вероятно, политико-дипломатическую (имиджевую) выгоду от участия в обеих инициативах. Тем более что предпосылки для этого наблюдаются уже сейчас. Во-первых, как и страны Центральной Азии, Беларусь в последние годы

старается нарастить торгово-инвестиционное сотрудничество с Китаем. Правда, в отличие от этих стран, темпы и уровень этого сотрудничества пока остается невысоким, особенно по сравнению с белорусско-российским.

Однако в Беларуси активно строится китайско-белорусский индустриальный парк «Великий камень», что в будущем может привлечь в страну больше китайского капитала и нарастить белорусский экспорт. Для бюджета страны и платежного баланса это может стать серьезной поддержкой. Во-вторых, наиболее перспективные маршруты ЭПШП проходят именно через территорию Беларуси (Брест). Наивысшая пропускная способность железнодорожных перевозок относится к маршрутам Китай (Шанхай) – Россия – Беларусь и Китай (Урумчи) – Казахстан – Россия – Беларусь. По мнению экспертов, альтернативные маршруты (например, Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузия – Украина) на сегодняшний день гораздо менее выгодны. Таким образом, Беларусь получает шанс на строительство на своей территории транспортно-логистического хаба, а также увеличение товарооборота с Китаем (не только импорта, но и экспорта). В-третьих, интересы Минска принципиально не противоречат идеям Москвы о сопряжении ЕАЭС и ЭПШП.

При этом, как и в прежние годы, свою «интеграционную лояльность» белорусское руководство может превратить в предмет торга с российскими коллегами по другим вопросам, таким как предоставление кредита. Тем более что Беларусь сейчас превращается в единственного «европейского» участника ЕАЭС (если не относить к Европе кавказскую Армению и саму евразийскую Россию).

«В этом вопросе все будет упираться в глубину сопряжения – насколько много новых полномочий потребуется передавать ЕЭК и как это отразится на свободе действий властей внутри страны. В вопросе масштабного сопряжения и подключения к мегатранспортным проектам Минск едва ли сможет стать инициатором и будет скорее реагировать на политику Пекина и Москвы. Таким образом, сейчас наилучшей стратегией кажется сосредоточение белорусских властей на точечных проектах или отдельных направлениях сотрудничества с Китаем» [3].

Беларусь является одной из основных стран – участниц проекта, по ее территории проходит предполагаемый маршрут из Китая в Европу. Основным объектом Экономического пояса Шелкового пути в Беларуси должен стать строящийся в Смолевичском районе Минской области Китайско-Белорусский индустриальный парк "Великий Камень". Акционерами компании по развитию парка выступают Китайская национальная машиностроительная корпорация "Синомач", ChinaMerchantsGroup, ОАО "Китайская корпорация инжиниринга САМС", Харбинская инвестиционная группа, управляющая компания холдинга "Горизонт", а также Мингорисполком и Миноблсполком. Сейчас в парке полным ходом идет строительство инфраструктуры и закладка новых производств, регистрируются новые резиденты — компании с мировыми именами[4].

Помимо парка "Великий Камень", под Смолевичами также планируется создать новый логистический парк площадью около 94 гектаров. Средства в этот проект будут вкладываться поэтапно, начиная с 2016 года. Планируется, что спектр предоставляемых парком логистических услуг будет значительно шире, чем у стандартных логцентров. В частности, на территории парка будут отведены площади для контейнерной переработки грузов. В перспективе "Великий Камень" должен стать полноценным "сухим портом"[5].

Беларусь также рассчитывает на полномасштабное участие в проектах Экономического пояса Шелкового пути и Белорусской железной дороги. На сегодняшний день по БЖД между Китаем и ЕС курсируют восемь контейнерных поездов, на их долю приходится примерно пятая часть всех контейнерных перевозок[6].

Развитие мультимодальной транспортной связи по линии Азия — Европа является важной основой для построения Шелкового пути, поэтому Китай заявляет о готовности инвестировать средства в создание необходимой инфраструктуры. В рамках реализации проекта Экономического пояса Шелкового пути уже заключено соглашение о долгосрочном сотрудничестве по вопросам развития инфраструктуры Белорусской железной дороги,

в рамках которого будут привлечены кредиты Экспортно-импортного банка Китая на сумму до 500 миллионов долларов. Также подписан пакет кредитных соглашений между БЖД и Эксимбанком Китая, эти средства будут направлены на модернизацию вагонного и электровозного парка БЖД и электрификацию участка железной дороги Молодечно — Гудогай. Общая сумма кредитов, выделенных на проекты в железнодорожной сфере, составляет 175 миллионов долларов.

Обязательства Беларуси по проекту предусматривают, что она создаст на своей территории всю необходимую инфраструктуру для беспрепятственного движения китайских товаров не только в ЕАЭС, но и в Евросоюз[7].

Список использованных источников:

1. 1.Исторические сведения myhistori.ru
2. Интервью с администрацией индустриального парка «Великий камень»
3. sputnik.by/economy и delo.by (интервью с конференций)
4. Евростатистика: авто, динамика импорта/экспорта в Республику Беларусь, страны ЕС [Электронный ресурс]. – 2016. – Режим доступа: <http://www.eurostat.com/services/state/by-road-dinamic.php>
5. Таможенное регулирование // Национальный центр правовой информации Республики Беларусь. ООО"ЮрСпектр". – Минск, 2016.
6. Перевозки грузов по видам транспорта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/otrasli-statistiki/transport-i-svyaz/osnovnye-pokazateliza-period-s-1995-po-2016-gody/perevozki-gruzov-po-vidam-transporta/> - Дата доступа: 05.06.2017.
7. Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества [Электронный ресурс]. – 2016 - <http://evrazes.com/docs/view/68> – Дата доступа: 19.11.2017

УДК 343.25

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ОТМЕНЫ СМЕРТНОЙ КАЗНИ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

Юсубова Сабина Ровшановна

yussubova@gmail.com

Студентка 4 курса специальности «Международные отношения»

Евразийского национального университета им. Л.Н. Гумилева

Научный руководитель: Г.Е.Ибрагимова

«We campaign for a world where human rights are enjoyed by all» – гласитслоган Amnesty International. Сегодня - это всемирная организация и движение людей, выступающих за соблюдение общепризнанных прав каждого человека. Говоря о правах человека, его свободах, о вопросах гуманности, нельзя не затронуть тему смертной казни, которая вызывает обширную волну обсуждений и споров, являясь предметом самых острых дискуссий на международных площадках всего мира.

В современном цивилизованном обществе смертная казнь во многих юрисдикциях является незаконной, а в других — законным уголовным наказанием лишь за чрезвычайно тяжкие преступления. Противники смертной казни указывают на то, что судебные ошибки неминуемо приводят к казням невиновных. Также приводится статистика, показывающая, что отмена или введение смертной казни в стране сами по себе не изменяют количества тяжких преступлений. Казнь не наказывает преступника, а лишь удовлетворяет общество, которое требует жертвоприношения.

Одним из главных принципов международного права является уважение прав и свобод