



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»**



14<sup>th</sup> 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.enu.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

Үкіметаралық конференция шақырылды. 1996 ж Туриндегі және 1997 ж Амстердамдағы конференциялардың нәтижесі – Еуропалық одақ туралы келісімінің жаңа редакциясының қабылдануы болды. Бұл келісім «Амстердам келісімі» болып аталынды. Бұл саммитте осыдан бұрын қабылданған экономикалық және валюталық одақты құру мерзімі белгіленіп, тұрақтылық және даму пактісіне қол қойылды. [3]

Маастрихт келісімі бойынша(1992 ақпан) ЕЭҚ 1994 ж 1 қаңтардан Еуропалық Одаққа айналды. ЕО шеңберінде бірыңғай ішкі нарық қалыптасады. Евро 2001 ж қаңтарынан бастап экономикалық және валюталық одаққа енген мемлекеттердің ақша бірлігі болып танылды.

Еуропалық интеграция кезеңдерін анализдеу арқылы біз келесі тұжырымға келе аламыз «ЕО өзінің пайда болу кезеңінен бастап интеграциялану үрдісі жеңіл формадан, еркін сауда аймағынан – кедендік одақ пен ортақ нарыққа – экономикалық және валюталық одаққа трансформацияланды».

Шығыс бағытына кеңею арқылы ЕО өзінің ресурстық потенциалын арттырды: шекарасы 34 %-ға, ал халқы – 104,9 млн адамға көбейді. [3]

Осылай, ЕО бүгінде ірі нарықтардың біріне айналды. Еуропадағы ортақ нарықтың құрылуы іс жүзінде жарты ғасырдай уақытты алып, саяси қатынастарда ЕО-ның Еуропа кеңістігінде гегемониясын орнатты. Бұл жағдай оның халықаралық статусына жаңа сапа беріп, позициясына басыңқы рөл ұсынды. Өзінің құрамына Орталық және Шығыс Еуропа елдерін қосу арқылы ЕО жаһандық шешімдерді қабылдауда ірі халықаралық ұйымдар арасында(ХСҰ, ХВФ, НАТО) айрықша белсенді рөлге ие бола бастады.

#### **Қолданылған әдебиеттер тізімі:**

1. Еуропалық экономикалық қауымдастықты(1957 ж) құрушы келісім мазмұны.// [http://eurlex.europa.eu/en/treaties/new\\_founding\\_treaties.htm#founding](http://eurlex.europa.eu/en/treaties/new_founding_treaties.htm#founding)
2. Рим келісімінің электронды мазмұны./ <http://eulaw.ru/content/569>
3. Гагарина Г.Ю, Громько В.В., Окрут З.М., Сагинова О.В. Экономика Европейского союза: - М.: Экономисть,2003.
4. Панин В. Европейская интеграция: проблемы и перспективы. Мн: ЕГУ, 2006.
5. Секенова Б.Н. История становления и развития Европейского союза//Тұран университетінің хабаршысы №4, 2011, б.78-80  
[http://www.ceusr.sfedu.ru/files/monofrafi/1Borko\\_Butorina\\_Istoriya\\_ES.pdf](http://www.ceusr.sfedu.ru/files/monofrafi/1Borko_Butorina_Istoriya_ES.pdf)
6. Тимофеев П. Эволюция институтов ЕС и роль Франции (1990-2000)/ Мировая экономика и международные отношения №7, 2011, б.58-70
7. Троицкий М. Европейский союз в мировой политике // <http://intertrends.ru/five/004>
8. Бірыңғай еуропалық акт (1986 ж) мазмұны.// <http://eurlex.europa.eu/treaties/index.htm#founding>
9. Алеманн Э. Политическая система ЕС// Актуальные проблемы Европы, №4,2007
10. Шмелев Н.П. Европа:вчера, сегодня, завтра. // - М.: Экономика, 2004.
11. Маастрихт келісімінің электронды текстi (1992) // <http://eulaw.ru/treaties/teu>

УДК 327.(51)

### **НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ: ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ**

**Беккалиева АнараСагатовна**

[anara-bekkalieva@mail.ru](mailto:anara-bekkalieva@mail.ru)

Студент ЕНУ им. Л. Н. Гумилева, факультета международных отношений,  
специальности «Регионоведение», Астана, Казахстан

Научный руководитель - Касенова Б.Б.

Китайская пословица гласит: «Хочешь быть богатым – строй дороги» Новый шёлковый путь - супермагистраль для перемещения грузов и пассажиров по суше, по морю

из Китая в страны Европы. Новый Шелковый Путь – это путь, где караваны сменяют железные дороги и автомагистрали, а на смену караван-сараям и рынкам придут современные города, со всеми производствами, коммуникациями и торговлей.

Великий Шелковый путь являлся торговым маршрутом, который играл роль связующего звена между Востоком и Западом и стал причиной возникновения множества уникальных городов, исторических памятников, обычаев и даже государств. Название «Великий Шелковый путь» — это не древнее название. Термин «Великий шелковый путь» вошел в историческую науку в конце в 1877 году и придумал его известный немецкий географ Фердинанд фон Рихтгофен. Шелк, изобретенный в Китае, был главным предметом торговли, он и определил название пути.

Великий Шелковый Путь всегда привлекал внимание, и за последнее десятилетие было предложено множество проектов, программ и инициатив, которые были направлены на возрождение древнейшего торгового пути. Например, Япония разработала стратегию «дипломатия шелкового пути». В 2008 году Министерство таможен и торговли Турции предложило «Проект Шелковый Путь». Особенность турецкого проекта заключалась в том, что он, в первую очередь, обращал внимание на вопросы транспорта, логистики и таможенных процедур на границе. Турецкое видение возрождения Великого шелкового пути заключалось в том, чтобы «оживить Шелковый путь через обширную сеть железных дорог, транспортных узлов, таможенных ворот, энергетических коридоров и газопроводов, делая эту сферу важной частью в мировой экономике». Китай также активно начал заниматься воссозданием Шелкового пути, который рассматривается им как транспортный маршрут Евразии. Он должен пройти через центральную часть Евразии и связать Китай с другими частями континента, в том числе с Европой, Ближним Востоком, Юго-Восточной и Южной Азией. В сентябре 2013 г. в столице Казахстана в Астане, выступая в Назарбаев Университете Председатель КНР Си Цзиньпин выдвинул концепцию «Экономический пояс Шелковый Путь». Идея создания Экономического пояса Шелкового пути развивается по пяти основным направлениям: расширение торговли в национальных валютах, укрепление политических контактов, инфраструктурная связанность, содействие торговле, как с помощью создания зон свободной торговли, так и с упрощением процедур, укрепление межчеловеческих контактов.

В Пекине считают, что проект служит мостом между Азиатско-Тихоокеанским экономическим кольцом и Европейским экономическим кольцом. В его основе реализация «Пяти соединений»:

— укрепление экономических связей, сбалансированного развития Запада и Востока, в том числе на уровне регионального сотрудничества;

— усиление коммуникационных связей в Евразии, создание транспортного коридора от Тихого океана до Балтийского моря и создание транспортной сети, соединяющей Восточную, Западную и Южную Азию;

— обеспечение бесперебойной торговли и упрощение торгово-инвестиционной деятельности, укрепление торговых отношений и экономическое сотрудничество с Центральной, Западной и Южной Азией;

— усиление денежного обращения на основе расчетов в национальных валютах и повышение международной экономической конкурентоспособности регионов;

— расширение открытости Китая к Евразии и сближение народов на основе активизации и укрепления дружбы между ними.

Экономический коридор Шелкового пути, который будет создан на основе многостороннего подхода «Пяти соединений», способствует взаимовыгодному международному сотрудничеству. В основе этих задач лежит «китайский регионализм», то есть не создание очередного регионального союза, а процесс постепенного движения вперед на основе экономического взаимодействия, разностороннего сотрудничества и консультаций.

Центральная Азия рассматривается Китаем шире в экономическом и интеграционном

планах. Фактически предлагается мегапроект экономического развития от Восточной Азии до Европы, который объединит 21 государство. И тут Китай выступает в роли главного исполнителя проекта.

Возрождение Шелкового пути принесет крупные изменения в экономику стран Центральной Азии. Уже началось масштабное китайское инвестирование в автомобильное строительство и другие инфраструктурные и транспортные проекты на территории стран Центральной Азии. Этого требует логика проекта восстановления древней торговой артерии. Также активно строится автомобильная магистраль, соединяющая Китай и Европу через территорию стран Центральной Азии, в частности Казахстана. Центральной Азии отводится роль важного транзитного хаба. В настоящее время китайская инициатива Экономического пояса Шелкового пути – это единственный международный проект, направленный на развитие транзитного потенциала Центральной Азии. Ключевую роль в нем будет играть Казахстан, через территорию которого будут проходить новые маршруты. Причем следует подчеркнуть, что Казахстан, не имеющий выхода к морю, так или иначе заинтересован в реализации всех проектов по строительству транспортных коридоров. В таком случае он получает возможность стать по-настоящему транзитным хабом для путей по направлениям «Север-Юг» и «Запад-Восток». В перспективе это может обеспечить рывок в экономическом развитии Казахстана.

На сегодняшний день существует минимум три основных направления, связывающие Китай и Европу через Центральную Азию. Первый маршрут – северный, идущий через территории Казахстана и России. Начальной точкой считается либо Урумчи, административная столица Синьцзян - Уйгурского автономного района, либо Ляньюньган на побережье Восточно-Китайского моря. Дальше маршрут заходит в Казахстан и через Достык выходит на Омск, а далее в Москву и ЕС. В настоящий момент этот маршрут запущен и уже сделаны пробные рейсы поездов.

Второй маршрут – средний, который идет также через территорию Казахстана в порт Актау и далее в Баку. Далее маршрут идет в Грузию и заходит в ЕС через Турцию или через Черное море. Но реализация этого маршрута требует инвестиций в развитие портовой инфраструктуры, как на Каспийском море, так и на Черном море.

И третий маршрут Экономического пояса Шелкового пути проходит через Казахстан и Туркменистан на Иран, и далее в Турцию.

При этом КНР не ограничивается участием в инфраструктурных проектах лишь в Центральной Азии. География реальных экономических проектов и преобразований расширяется еще дальше к Восточной Европе. Так, во время визита в столицу Сербии премьер-министр Китая Ли Кэцян объявил об инвестициях в самый амбициозный инфраструктурный проект на Балканах — строительство скоростной железной дороги, которая соединит морские порты Восточного Средиземноморья с Центральной Европой. В строительстве первого участка Белград—Будапешт китайцы уже намерены инвестировать от 1,5 до 2 млрд. евро. Затем новая дорога будет продлена в столицу Македонии Скопье, а из нее — в Афины.

В данный момент китайские инвесторы уже занимаются развитием инфраструктуры в регионе. Так, Ли Кэцян присутствовал в Белграде на церемонии открытия моста через Дунай, построенного китайскими компаниями за счет кредита, предоставленного КНР. В Черногории по той же схеме строится первая в стране автомагистраль. В Хорватии Китай намерен модернизировать аэропорт и тепловую электростанцию.

Ряд экспертов полагают, что столь масштабные инвестиции преследуют единственную цель — ускорить и упростить путь для реализации китайского Шелкового пути. «Балканская ветка», как ожидается, должна сократить путь китайских товаров в Центральную Европу примерно с двух месяцев до одной-двух недель.

Для финансирования этого грандиозного проекта Китай создает новые финансовые институты — Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и Фонд Шелкового пути (ФШП).

Азиатский банк инфраструктурных инвестиций был создан по инициативе КНР. Основными целями являются расширение сотрудничества и повышение экономической взаимосвязанности стран в азиатском регионе, также преодоление инфраструктурных ограничений экономического развития как в Азии, так и за ее пределами.

Капитал Азиатского банка инфраструктурных инвестиций составляет 100 млрд. долларов. Крупнейшими соучредителями являются Китай, Южная Корея, Индия, Россия и Германия. Кроме развития инфраструктуры, деятельность банка сосредоточена на развитии других отраслей экономики, включающих транспорт, энергетику, телекоммуникацию, водоснабжение и проекты по защите окружающей среды.

8 ноября 2014 г. лидер КНР Си Цзиньпин выдвинул идею создания Фонда для финансирования масштабных инфраструктурных проектов в рамках экономического пояса Шелкового пути. Предположительно капитал Фонда составит 40 млрд. долларов. В отличие от крупных китайских банков, которые выделяют кредитные ресурсы, как в долларах, так и в юанях, ФШП осуществляет поддержку проектов только в долларах и евро. Чтобы привлечь к совместному инвестированию иностранные и международные финансовые организации, они отказались от финансирования в юанях.

Основной задачей деятельности организации объявлены вложения в крупномасштабные проекты в странах, расположенных вдоль экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути. Средства должны направляться на развитие инфраструктуры, разработку месторождений природных ископаемых, обеспечение сбыта китайской высокотехнологичной продукции.

Всего с момента своего создания в конце 2014 г. Фонд Шелкового пути принял участие в трех основных инвестиционных проектах.

20 апреля 2015 г. ФШП, China Three Gorges Corporation и Private Power and Infrastructure Board of Pakistan подписали меморандум о строительстве ГЭС на северо-востоке Пакистана. Этот проект входит в стратегию создания китайско-пакистанского экономического коридора, считающегося одной из важнейших составляющих экономического пояса Шелкового пути. Строительство гидроэлектростанции будет завершено к 2020 г. После ввода в эксплуатацию ГЭС в течение 30 лет будет находиться в собственности КНР, а затем перейдет к Пакистану.

ФШП выкупил 25% акций China National Tire & Rubber Co. (CNRC). На вложенные деньги выкупались акции итальянской компании Pirelli, специализирующейся на производстве шин. Это делается с целью выйти на европейский рынок.

Активные переговоры о привлечении средств ФШП ведет Казахстан. 14 декабря 2015 г. фонд заключил рамочное соглашение с Kaznex Invest по формированию Китайско-казахстанского фонда промышленной кооперации. Китайский финансовый институт в перспективе может предоставить новой структуре средства в размере до 2 млрд. дол. на финансирование совместных промышленных проектов.

В итоге можно сказать, что в данном проекте, на первое место выйдет инфраструктурная и транспортная составляющая, на второе - содействие внутреннему социально-экономическому развитию стран-партнеров. На это будут направлены огромные средства. Проект «Новый Шелковый Путь: Один пояс - Один путь» - один из самых перспективных и амбициозных экономических проектов КНР, в котором центрально-азиатским государствам отведена весьма важная роль. Благодаря реализации заявленных проектов Центральная Азия приобретает огромные возможности. Во-первых, строительство новых железных и автомобильных дорог и создание сопутствующей инфраструктуры будут способствовать развитию экономики. Во-вторых, у стран региона появятся транзитные доходы. В-третьих, создание путей позволит преодолеть континентальную изолированность Центральной Азии и сделать товары наиболее конкурентоспособными. Если проект «Шелковый путь» удастся, он объединит рынки с почти половиной населения планеты и значительно облегчит торговые, энергетические, транспортные и технологические потоки.

### Список использованных источников:

1. «Великий Шелковый путь (на территории Казахстана)» Байпаков К.
2. «Геоэкономика Евразии: новые вызовы, новые возможности» Нуреханов С. стр. 10-12
3. «Россия вступила на Шелковый путь» Полурос Т.  
1. <http://blog.kitcargo.com/?p=579> 14.01.2016
4. «Китай создает Новый Шелковый Путь» Верхотуров Д.  
2. [http://expert.ru/kazakhstan/2007/21/novyi\\_shelkovyi\\_put/](http://expert.ru/kazakhstan/2007/21/novyi_shelkovyi_put/)
5. Азиатский банк инфраструктурных инвестиций подводит первые итоги. Грибова Н.  
3. <https://riss.ru/analytics/38619/>

УДК 327.5 (73+510)

## СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ СПОРОВ В ЮЖНО-КИТАЙСКОМ МОРЕ. ВЗАИМООТНОШЕНИЯ США И КИТАЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИХ РАЗВИТИЯ

Губайдуллина Румия Шамильевна

Rumiya96@mail.ru

Студент ЕНУ имени Л.Н. Гумилева, факультета международных отношений,  
специальности «Регионоведение», Астана, Казахстан  
Научный руководитель: Касенова Б.Б.

Говоря о территориальных спорах в Южно-Китайском море, то можно четко проследить не только динамику отношений, развивающихся между ведущими мировыми державами, их позиции, а также попытки региональных игроков каким-то образом повлиять на ситуацию, вовлекая мировую общественность, что превращает конфликт в зону повышенного внимания и боеготовности. Спор о территориальной принадлежности многочисленных островов, расположенных в акватории Южно-Китайского моря, в который вовлечены Китай и ряд стран АСЕАН, на данный момент является источником потенциально наиболее серьезного конфликта в регионе [1]. Этому свидетельствует наращивание военного потенциала задействованных сторон, а также проведение военных учений, что только накаляет обстановку.

Целью данной работы является выявление причин и оценка происходящей ситуации, а также определение того, как данный спор отражается на взаимоотношениях ведущих государств мира, таких как США и Китай. Перспектива мирного урегулирования спорных территориальных вопросов напрямую касается дальнейшего развития отношений между этими сверхдержавами. Задачами данного исследования являются: проследить динамику отношений между США и Китаем на протяжении конфликта и построить предполагаемые варианты эволюции отношений между ними. Так как регион имеет высокий геостратегический потенциал, исход событий в нем может значительно повлиять на текущее положение во всем Азиатско-Тихоокеанском регионе [2]. Развитие ситуации во многом определяется не только позициями сторон, но и факторами извне, например изменение цен на углеводороды, и таким образом актуальность этой аналитической работы заключается в прогнозировании дальнейших возможных событий, которые в той или иной мере могут способствовать либо налаживанию отношений, либо их обострению.

В последнее десятилетие ситуация вокруг Южно-Китайского моря (ЮКМ) приобретает все более обостренный характер, и если во второй половине XX века споры ограничивались рамками региона, то сейчас проблема охватывает все большее число участников (так же и внерегиональных). Значимость ЮКМ обосновывается несколькими факторами, и в первую очередь это выгодное геостратегическое положение [3]. Конкретными примерами политических маневров и попыток осуществления хозяйственной деятельности являются архипелаг Спратли и Парасельские острова, которые имеют немаловажное значение в