



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

исследования и математико-картографического моделирования [1].

Список использованных источников

1. Малхазова С.М. Медико-географический анализ территории: картографирование, оценка, прогноз. – М.: Научный мир, 2001. – 240 с.
2. Аналитический материал Расширенной коллегии Министерства здравоохранения Республики Казахстан [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.rcrz.kz/docs/broshura.pdf>.
3. Национальный атлас Республики Казахстан. Том 3: Окружающая среда и экология / Под. ред. А.Р. Медеу. – 2-е изд., перераб. и доп. – Алматы, 2010. – 158 с.
4. Официальный сайт Комитета по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан [Электронный ресурс]. Режим доступа: www.stat.gov.kz.

УДК 91

ҰЛЫ ЖІБЕК ЖОЛЫ - ӘЛЕМДІК НАРЫҚҚА ШЫҒУ БРЕНДІ

Серикова Акерке Азаматовна, Кеңес Шолпан Мұратқызы

sholpan.10.12.1998@mail.ru

Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университетінің физикалық және экономикалық кафедрасы, география мамандығының 3 курс студенті, Астана, Қазақстан
Ғылыми жетекшісі: г.ғ.к., профессор м.а., Ауезова З.Т.

XIX ғасырдың екінші жартысында неміс шығыстанушысы Фердинанд Рихгофен, өзінің «Қытай» атты еңбегінде ғылыми ортаға «Жібек жолы» терминін енгізгенде, бұл бір жарым ғасырдан кейін, «Ұлы Жібек жолы» термині әлемдік тарихи брендке айналады деп ойламағанда еді.

Жаһандану дәуірінде, трансұлттық компаниялар қарқынды дамып келе жатқанда, континенталды бағытты жаңғырту қоғамдық қажеттілікке, уақыттың императивіне айналды.

1988 жылы ЮНЕСКО-ның «Жібек жолы интеграциялық зерттеу - диалог жолы» атты жобасы қабылданды. Осы жоба шеңберінде Шығыс пен Батыстың мәдени байланыстарын қалыптастыру және дамыту, сондай-ақ Еуразия құрлығында тұратын халықтардың қарым-қатынасын жақсарту ежелгі маршруттың тарихын кеңінен әрі егжей-тегжейлі зерттеу жоспарланды.

Болашақта туризмді дамыту және оны «Ұлы Жібек Жолы» бойында көтермелеу бастамасын БҰҰ-ның Бүкіләлемдік туристік ұйымы ұсынғанын атап өту керек. Сонымен бірге, Қазақстан мен Өзбекстанға Ұлы Жібек жолының бойында бірыңғай трансұрлықтық тұжырымдаманы қалыптастыру және трансшекаралық бағыттарды ұйымдастыру ұсынылды.

1993 жылы БҰҰ Бас Ассамблеясында Ұлы Жібек Жолын дипломатиялық, мәдениет, ғылым, сауда және туризм саласындағы халықаралық ынтымақтастықтың маңызды арнасы ретінде қайта құру туралы шешім қабылданды.

«Жібек жолы» брендінің ең басты құрауыштары – көлік жолдары және туризм болды. Бүгінде ежелгі тас жолын жаңғыртудағы жетекші рөл Дүниежүзілік туристік ұйымына (ДСҰ) тиесілі және ол «Жібек жолы бойында туризмді жаңғырту» атты ұзақ мерзімді жобасын жүзеге асыруда. Трансконтиненталды туризмнің бірыңғай тұжырымдамасы құрылып, оны Ұлы Жібек Жолының құрамына кіретін он тоғыз елдің туристік ұйымдары жұмыс істеуде, ол елдерді атап өтсек, Қазақстан, Қырғызстан, Түркменстан, Тәжікстан, Иран, Грузия, Армения, Әзірбайжан, Қытай, Пәкістан, Түркия, Жапония, Үндістан және тағы басқалары.[1]

Ұлы Жібек жолындағы тарихи кезеңдерге - Араб тарихшыларымен «қалалардың әкесі» деп аталатын Түрікменстанда орналасқан көне Мерв қаласы, Әмір Темір билеушісі кезінде салынған Түркістан қаласындағы Қожа Ахмет Яссауи кесенесі; Иран аумағындағы

ескерткіштер - Зороастрияның құдайы Анахиттің ғибадатханасымен танымал Тахте-Сулейман қаласы, Исфахан қаласының орталығындағы Мейдан-Имам кешені, Чога-Зембил ауданында табылған ежелгі Елам қаласының орнындағы қираған жерлер жатады.

Ұлы Жібек жолындағы туризмнің өз ерекшеліктері бар. Бүгінде трансұлттық туризм танымал болуда. Бұл тұжырымдама өткен ғасырдың тоқсаныншы жылдарында, бір елде дәстүрлі іс-тәжірибе көрші елдерге туристік сапарлармен толықтырылған кезде пайда болды. Мұндай аймақтық туризм ұйымдастырушылар мен саяхатшылар үшін ыңғайлы және пайдалы, көрші елдердің жақындасуына, туристік нарықта ынтымақтастыққа ықпал етеді. Бұл туризмнің танымал тәсілі - туристік үшбұрыш, яғни турист өзі тандаған үш көрші елге, мысалы, Өзбекстан - Қазақстан - Қырғызстан немесе Өзбекстан - Түрікменстан - Иранға бару ұсынылады.

Ұлы Жібек жолы бойында саяхаттың басқа түрлері де бар. «Ұлы Жібек жолының әлемдік мұрасы» экскурсиясы туристерге Қазақстан - Өзбекстан - Түрікменстан - Иран бағыты бойынша экскурсия немесе «Орталық Азия елдері» экскурсиясы ұсынылады.

Бірақ Ұлы Жібек жолы тек керуен жолдары және оның бойындағы қалалар ғана емес. Сонымен қатар, бұл керемет табиғи ландшафтар - Тянь-Шань мен Памир тауларының альпілік тау шыңдары, жасанды өзені Қарақұм каналы бар шөл құмдары, Ыстықкөл «нәзік маржаны» және реликті қарағайлы ормандары бар Бурабай, Чимган және Белдерсай тау шаңғысы курорттары, көркем Чарвак су қоймасы, Арсланбоб шатқалындағы жаңғақ тоғайлары және басқа да көптеген керемет жерлер. Экстремалды туризмді ұнататындар өздерінің альпинистік өрмелеуде күш-қуатын сезіне алады, тау өзендерінен биіктен қайықтармен түсе алады, көне саяхатшылар сияқты аттармен серуендеп немесе шөл барқандарында түйелер арқылы сапарға шыға алады.

Ұлы Жібек Жолын қайта жандандыру көлік пен коммуникацияның дамуымен қамтамасыз етілді. Тәуелсіздік жылдарында Өзбекстан, Қазақстан, Қырғызстан және Түркменстанның көлік байланыстары Қытайға, Иранға және Грузияға, Түркияға жаңа жолдарды ашты.[2]

Өз кезегінде батысқа қарай, атап айтқанда, Ляньюньган (Қытай) - Санкт-Петербург және Ляньюньган - Роттердам қалаларына жаңа бағыттар салу жоспарланып отыр. Қазіргі уақытта іске асырылып жатқан маңызды жоба - Еуропа-Кавказ-Азия көлік дәлізі (ТРАСЕКА). Ол оңтүстіктен Транссібір темір жолын айналып өтіп, Еуропадан Қытайға және кері қарай туристер мен жүктерді қабылдауды қолға алуға дайын. Осы жобалардың барлығында Ұлы Жібек жолын жаңғырту идеясы - екі құрлықты кесіп өтетін көліктік желі құру.

Біздің міндетіміз - туристерді бір тур шеңберінде Қазақстан және Өзбекстанға аралату, біздің халықтарымыздың бай және әртүрлі мәдениетін, экотуризмнің әлеуеті мен көшпенділердің бай дәстүрлерін жалпы маркетингте біріктіру. Біз үшін трансшекаралық экскурсияларды бірлесіп құру, оларды брендингтеу және дамыту өте маңызды. Олай болса екі ел - бір туристік өнім шығаруға бағытталуы керек.

Ұлттық компания деректемелері бойынша, турдың өзбекстандық бөлігі Самарқан, Бұқара, Хиуа және Ташкентті қамтитын болады. Ал Қазақстанда - Түркістан, Алматы, Шымкент, Тараз, Сауран және Отырар, Сайрам-өгем, Ақсу Жабағылы және Іле-Алатау, Тамғалы Тас ұлттық парктері болып табылады. Сонымен қатар, туристерге қазақстандық аймақта ұмытылмас әсерлердің жиынтығымен қамтамасыз етіледі: мұнда белсенді туризммен шұғылдануға, киіз үйде түнеуге, треккингпен айналысуға, тауға баруға, шаңғы жарысына қатысуға, сондай-ақ, Қожа Ахмет Яссауи кесенесі, Айша-бیبі, Қарахан сияқты қасиетті тораптарын аралауға және, әрине, ұлттық тағамдардан дәм татуға болады.

Қазақстан Қытайдың стратегиялық бастамасын жариялау үшін кездейсоқ таңдалған жоқ. Еуропа мен Азияның қиылысында орналасқан Қазақстан өте маңызды геостратегиялық жағдайға ие және екі экономикалық алыптар арасындағы (Қытай және Еуропалық одақ) маңызды байланыстырушы буынға айналуы мүмкін. Сонымен қатар, Қазақстан (Ресейден кейін) аймақтағы ірі экономикасы бар және Орталық Азия елдерімен Қытайдың тауар айналымының 70%-дан астамын байланыстырады.

2015 жылдан бастап Ляньюньган (Цзянсу өлкесі) теңіз портында орналасқан қазақстандық – қытайлық логистикалық терминал өз жұмысын бастады. Бұл терминал арқылы қазақстандық тауарларды Жапония, Оңтүстік Корея, Азия – Тынық мұхиты аймағы елдеріне экспортқа шығаруға мүмкіндік ашылды.



1 – сурет. Ляньюньган теңіз портының тармақтары

Қытайдың Жаңа Жібек жолы көліктік дәлізін құру туралы стратегиялық бастамасы қазақстандық өнімдер үшін әлемдік нарықтарға жол ашады және де экономикалық зор табыс әкеледі. ҚХР төрағасының «Жібек жолының экономикалық белдеуін» құру туралы идеясы Қазақстан үшін аса табысты болмақ, себебі инфрақұрылымдық жобаларға көп инвестиция салынбақ. Еліміздің стратегиялық мақсаты - Орталық Азия өңірінің ірі іскерлік және транзиттік орталығына, Еуропа мен Азияны жалғайтын халықаралық көпірге айналдыру. Көлік дәліздерінің Орталық Азия өңірі арқылы өтетін кез-келген нұсқасында Қазақстан транзиттік және логистикалық үдерістердің орталығы болмақ, бұл зор экономикалық нәтижелерге ие болуға мүмкіндік береді. Қазақстан үшін әлемдік нарықтарға қолжетімділікке ие болу маңызды болмақ [3].

Сауда жолдарында жолдар құрылысы өңірлерді байланыстырып, ауыл мен қаланы жақындатуға, еліміздің транзиттік әлеуетін айтарлықтай арттыруға мүмкіндік береді. Шағын және орта бизнеске, сондай-ақ, азаматтарға өндіруші нарықты қолжетімді етудің арқасында сауда-саттық жанданады.

Жаңа Жібек жолы экономикалық белдеуі аясында Қазақстанның табиғи-тарихи туризмін дамытуға мүмкіндіктер туып отыр. Туризмді Түркістан, Алматы, Шымкент, Тараз, Сауран, Отырар қалаларында, Сайрам-Өгем, Ақсу Жабағылы және Іле-Алатау, Тамғалы Тас ұлттық парктерінде дамытуға болады. Сонымен қатар, туристерге қазақстандық аймақта ұмытылмас әсерлердің жиынтығымен қамтамасыз етіледі: мұнда белсенді туризммен шұғылдануға, киіз үйде түнеуге, треккингпен айналысуға, тауға баруға, шаңғы жарысына қатысуға, сондай-ақ, Қожа Ахмет Яссауи кесенесі, Айша-бibi, Қарахан сияқты қасиетті тораптарын аралауға және, әрине, ұлттық тағамдардан дәм татуға болады.

Қазақстан – географиясы бойынша транзитті мемлекет. Жібек жолы экономикалық белдеуі шеңберіндегі барлық көлік бағыттары біздің аумағымыз бойынша өтеді. Біріншіден, Қытайдың мүддесін қазақстандық көліктік-логистикалық инфрақұрылымды дамыту үшін пайдалануға мүмкіндік, екіншіден, транзиттік дәліз үшін ақша, үшіншіден, жаңа жұмыс

орындары, төртіншіден, Қытаймен ынтымақтастық салаларын кеңейту болмақ. Жібек жолы экономикалық белдеуі арқылы тек жол құрылысы саласында емес, экономиканың нақты секторында да ынтымақтастықты арттырамыз. Ең бастысы, бұл жобада Қазақстан өз ұлттық мүддесін қатаң ұстана білуі тиіс және тиісті болмақ.

Егер Қазақстан үшін, Жібек жолы бағыттарын қайта жаңғырту республиканың тиімді геосаяси орналасуын ескере отырып, ең алдымен республиканың транзиттік әлеуетін ашу болса, көлік дәлізінің шығыс жартысын құруға бастамашы болған ҚХР үшін «Жібек жолының экономикалық белдеуі» жобасы бұл маңызды дипломатиялық қадам болмақшы.

«Жаңа Жібек жолы» жобасының артықшылығы «5С принципі – жылдамдық, сервис, баға, сақталу және тұрақтылықты» жүзеге асыруға негізделеді. Жаңа Жібек жолы Қазақстанға әлемдік нарықтарға қолжетімділіктің бірегей мүмкіндіктерін ашады.

Жібек жолы экономикалық белдеуі жобасы Қазақстан үшін мына мүмкіндіктерге жол ашпақ:

- ЖЖЭБ мүше елдердің теңіз порттарына жол ашу;
- Қазақстандық тауарларды дүниежүзілік нарыққа тасымалдаудағы шығындардың азаюы;
- сыртқы және Қытаймен ортақ тауар айналымының көлемінің жоғарылауы;
- транспорттық оқшауланудан шығуға мүмкіндік болмақшы.

«Батыс Еуропа – Батыс Қытай» халықаралық транзиттік автомобиль дәлізін қайта салу көлік саласындағы маңызды және үлкен жобалардың бірі болып табылады. Оның негізгі мақсаты – Батыс пен Шығысты байланыстырған Ұлы Жібек жолының бағдарын қайта жаңғырту.

Қазақстан үшін бұл жоба елдің транзиттік әлеуетін жүзеге асыру, сондай-ақ, оңтүстік және батыс өңірлердің сенімді көліктік байланысын құру мүмкіндіктерімен тартымды.

Жоба үш басты бағыт бойынша жүк тасымалдарын қамтамасыз етеді: Қытай – Қазақстан, Қытай – Орталық Азия, Қытай – Ресей – Батыс Еуропа. 2020 жылы жүк тасымалдарының көлемі 33 млн. тоннаға жетеді деп жоспарлануда. «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» құрлықаралық дәлізі, яғни Санкт-Петербург -Мәскеу – Нижний Новгород – Қазан – Орынбор – Ақтөбе – Қызылорда -Шымкент – Тараз – Қордай – Алматы – Қорғас – Үрімші – Ланьчжау - Чжэнчжау – Ляньюнган бағыты бойынша дәліздің жалпы ұзындығы – 8 445 шақырым. Оның 2 233 шақырымы Ресей аумағы арқылы өтсе, 2 787 шақырымы – Қазақстан, ал 3 425 шақырымы Қытай арқылы өтеді. Ал біздің елімізде осы бағытта 2452 шақырым жол қайта салынады. Жоба бойынша 1390 шақырым жолды 4 жолақты бірінші техникалық санатқа өткізу көзделсе, қалған 1062 шақырым екінші техникалық санатқа өткізіледі.

Ал, «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» дәлізін салу жұмыстары аяқталған кезде жүк көлігі бұл жолды 10 тәулікте өтетін болады.

«Батыс Еуропа – Батыс Қытай» мега-жобасы Қазақстан Республикасы Президенті Нұрсұлтан Назарбаевтың бастамасымен көршілес елдермен бірқатар меморандумдарға қол қойылып, жобаны жүзеге асыруды бастау жөнінде келісімдерге қол жеткізілді.

Қазақстан – географиясы бойынша транзитті мемлекет. Жібек жолы экономикалық белдеуі шеңберіндегі барлық көлік бағыттары біздің территориямызбен өтеді. Біріншіден, Қытайдың мүддесін қазақстандық көліктік-логистикалық инфрақұрылымды дамыту үшін пайдалануға мүмкіндік; екіншіден, транзиттік дәліз үшін ақша; үшіншіден, жаңа жұмыс орындары; төртіншіден, Қытаймен ынтымақтастық салаларын кеңейту. Жібек жолы экономикалық белдеуі арқылы тек жол құрылысы саласында емес, экономиканың нақты секторында да ынтымақтастықты арттырамыз. Ең бастысы, бұл жобада Қазақстан өз ұлттық мүддесін қатаң ұстана білуі тиіс [4].

«Жол құрылысы, көпір құрылысы өте қайырымды іс саналады. Бұл біздің Құранда да айтылған. Біз, халқымыз үшін зор іс атқардық. Біріншіден, темір жол төңірегінде әр уақытта да тіршілік жанданып, адамдар жұмыс табады, елдің өзі де дамиды. Екіншіден, елдер арасындағы сауда дамиды. Үшіншіден, әлемнің басқа да барлық елдерімен жүк тасымалы дамиды. Яғни, бүгін біз елдер арқылы Қазақстаннан Қытай арқылы Тынық мұхитына

шығатын жаңа Жібек жолын құрдық», - деді Н.Назарбаев.

Қолданылған әдебиеттер тізімі

1. Ярмухамедов М.Ш. Қазақстанның экономикалық және әлеуметтік географиясы // Алматы «Рауан», 2004 ж.
2. Туркебаев Е.А. Рыночная экономика// Алматы, 1998 ж.
3. Ахметова К.Б. «Қазақстанның экономикалық және әлеуметтік географиясы» // Алматы, «Рауан», 2004 ж.
4. Усиков.В., Казанская Т., Усикова А., Забенова Г. Қазақстанның экономикалық және әлеуметтік географиясы // Алматы, 2005 ж.

УДК 556.5

НЕОБХОДИМОСТЬ ПРОВЕДЕНИЯ ИССЛЕДОВАНИЙ ПО ОЦЕНКЕ ВОЗНИКНОВЕНИЯ КАТАСТРОФИЧЕСКИХ НАВОДНЕНИЙ

Токсанбаева Сабина Турсыновна

Sabina.toksanbaeva@mail.ru

Преподаватель кафедры физической и экономической географии,
магистр естественных наук

ЕНУ имени Л.Н.Гумилева, Астана, Казахстан

Катастрофические паводки, которые произошли в 2009, 2010, 2012 и 2013 гг. на реках Юга и Юго-востока Республики Казахстан доказывают необходимость проведения исследований по оценке возникновения катастрофических наводнений на реках страны, особенно в горных и предгорных районах. Для этих целей, разрабатываются методики и расчеты максимального стока рек.

Около 30 % чрезвычайных ситуаций в Казахстане происходят по причине наводнений. В отдельные же годы наводнению подвержены огромные территории. Примером может быть 1993 год. Тогда дождевые паводки сформировались практически во всех бассейнах равнинного Казахстана – в 16-ти административных областях от наводнений пострадало 669 населенных пунктов, затоплены и разрушены 7 тысяч домов, пострадали посевы, хозяйственные объекты, коммуникации. Более того, погибло 6 человек, а 12700 человек были эвакуированы. Только прямой ущерб оценивается в 500 – 600 млн. долларов [1].

Если в мире свыше 90 % наводнений вызваны дождевыми паводками, то в Казахстане большинство таких случаев связано с половодьем. В равнинном Казахстане - это весеннее половодье.

К территориям, подверженным наводнениям, относятся все административные области республики. От наводнений непосредственно страдают не менее 75 сельских районов и более 800 населенных пунктов с общим числом жителей свыше 5 миллионов человек. Причинами наводнений в республике являются сильные и продолжительные дожди, интенсивное таяние снежного покрова на равнинах, снега и ледников в горах, прорывы озер и водохранилищ, нагоны воды на крупных водоемах, наледи, заторы и зажоры льда на реках и др. Особенно явления интенсивного таяния снежного покрова происходят в северной части Казахстана.

Высокие наводнения в Казахстане отмечаются почти ежегодно, и их масштабы весьма существенно варьируют. С повторяемостью 1 раз в 50-100 лет, 1 раз в 1000 лет катастрофические наводнения происходят в отдельности, а иногда и на многих реках Казахстана, сопровождающиеся гибелью людей и значительными ущербами.

Наибольший ущерб приносят наводнения в бассейнах рек Жайык, Тобыл, Ертіс, Сырдария, Есиль, Нура, Жем, Торгай, Сарысу, Буктырма, Шу, Балкаш-Алакольском бассейне и др., а также на многочисленных притоках указанных рек. Наводнения также случаются из-