



**СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В НАУКЕ:  
НОВЫЙ ВЗГЛЯД**  
часть 5

ТАМБОВ 2011

УДК 001.1  
ББК 60  
С56

**С56** **Современные тенденции в науке: новый взгляд:** сб. науч. тр. по мат-лам Междунар. заоч. науч.-практ. конф. 29 ноября 2011 г.: в 9 частях. Часть 5 ; М-во обр. и науки РФ. Тамбов: Изд-во ТРОО «Бизнес-Наука-Общество», 2011. 163 с.

ISBN 978-5-4343-0076-6  
ISBN 978-5-4343-0083-4 (Часть 5)

В сборнике научных трудов рассматриваются современные вопросы науки и практики применения научных результатов по материалам международной заочной научно-практической конференции «Современные тенденции в науке: новый взгляд» (29 ноября 2011 г.).

Приведены научные достижения ведущих ученых, докторантов, аспирантов и студентов, определяющих возможности решения актуальных научных проблем, а также повышение эффективности использования научного потенциала научных организаций и предприятий в решении приоритетных научно-методических задач развития Российской и зарубежной науки.

Сборник предназначен для преподавателей, аспирантов и студентов с целью использования в научной и учебной деятельности.

**УДК 001.1**  
**ББК 60**

ISBN 978-5-4343-0083-4 (Часть 5)

*Сборник научных трудов подготовлен по материалам, представленным в электронном варианте, сохраняет авторскую редакцию*

Григорьева Е.А. Компетентностный подход к обучению иностранным языкам в учреждениях СПО .....	48
Докучаева С.В. Особенности формирования социо-культурных компетенций студентов вуза физической культуры.....	50
Елистратов С.А., Чичерин А.А., Косенко М.А. Выделение параметров речевого сигнала.....	52
Есипенко И.А., Колмогоров Г.Л. Новый подход к оценке несущей способности автомобильных дорог .....	53
Ефимова Ю.А. Понятие современного профессионального иноязычного образования бакалавров финансово-экономических дисциплин.....	56
Жалсанова Ж.Б. Межкультурная коммуникация – взаимодействие разных языковых сознаний.....	57
Жданов Ф.А. Психологические проблемы людей с ограниченными физическими возможностями .....	65
Жукова А.А. Модель социально-педагогической работы с многодетными семьями, находящиеся в трудной жизненной ситуации, в малом территориальном образовании (на примере поселка Сокол).....	66
Каюмов Р.А., Страхов Д.Е. Исследование деформации высокопрочных полиэтиленовых волокон при различной температуре и длительном времени эксплуатации .....	70
Кирякова С.П. Роль личности мастера производственного обучения в формировании ученического коллектива .....	73
Ковалев О.А. Внутреннее и внешнее в нарративных стратегиях Ф.М. Достоевского.....	77
Кожухов А.Д., Гурин А.Г. Утилизация отходов спиртового производства в качестве использования вторичного материального ресурса в земледелии.....	78
Кононенко М.В. Сложности создания универсальной методики оценки конкурентоспособности предприятия.....	79
Корень З.П. Проектно-исследовательская деятельность учащихся как одна из форм внеклассной работы.....	81
Кошечкина Е.С. Политическая практика России по созданию и использованию линейных элементов территориальной структуры на Дальнем Востоке (конец XIX – начало XX в.) .....	83
Крайнова Ю.С., Куликова С.А., Жутов А.С., Рогачева С.М. Использование E. Canadensis для фиторемедиации засоленных водоемов, загрязненных тяжелыми металлами.....	87
Краснова О.В. Технологии формирования навыков здорового образа жизни у школьников (здоровьесберегающие компетентности).....	88

Систематизацию и анализ полученного материала удобно осуществлять с помощью таблиц, схем, графиков и т.п. – они позволяют визуально определить необходимые связи, свойства, соотношения, закономерности.

4) Выдвижение гипотез. Полезно прививать учащимся стремление записывать гипотезы на математическом языке, что придаст высказываниям точность и лаконичность. Не нужно ограничивать число предлагаемых учащимися гипотез.

5) Проверка гипотез позволяет укрепить веру или усомниться в истинности предложений, а может внести изменения в их формулировки. Чаще всего проверку гипотез целесообразно осуществлять посредством проведения еще одного испытания. При этом результат новой пробы сопоставляется с ранее полученным результатом. Если результаты совпадают, то гипотеза подтверждается, и вероятность ее истинности возрастает. Расхождение же результатов служит основанием для отклонения гипотезы или уточнения условий ее справедливости.

6) На последнем этапе происходит доказательство истинности гипотез, получивших ранее подтверждение; ложность же их может быть определена с помощью контрпримеров. Поиск необходимых доказательств часто представляет большую трудность, поэтому учителю важно предусмотреть всевозможные под-сказки.

В результате использования исследовательской работы в процессе обучения учащихся формируется у них устойчивый интерес к знаниям, стремление самостоятельно добывать необходимую информацию, расширять свой кругозор по изучаемым вопросам. Такие учащиеся успешно участвуют в муниципальных, областных и Всероссийских конкурсах, олимпиадах, конференциях, где занимают призовые места.

---

**Кошечкина Е.С.**  
**Политическая практика России по созданию и**  
**использованию линейных элементов территориальной**  
**структуры на Дальнем Востоке**  
**(конец XIX – начало XX в.)**

*Владивосток*

Строительство транспортных путей является неотъемлемой чертой колониальной политики, именно их наличие гарантирует осуществление процесса освоения и закрепления территории, чем выше будет её значение для государства, и чем лучше будет развита транспортная сеть, тем выше будет роль транспортных линий, и тем результативней будет политика управления ею (территорией). Наиболее ярко значение территории и роль инфраструктуры в качестве геостратегических линий российского присутствия демонстрирует период железнодорожного строительства на юге Дальнего Востока.

Транспортная инфраструктура региона конца XIX – начала XX века не обеспечивала развитие России на востоке, поскольку политика русского правительства в области управления регионом осуществлялась с помощью единственно ключевых линейных элементов\* территориальной структуры. Они представ-

лены следующими типами дорог: сквозной почтовый тракт между Благовещенском и Хабаровском (Амурская колесная дорога); зимний выючной тракт между Благовещенском и Покровским хутором; колесный были почтовый тракт между станцией Черняевой и Зеей-Пристанью, почтовый тракт между Владивостоком и Камнем Рыболовом, Раздольным и Посьетом [1].

Основным видом транспорта был Амур, он создавал единую речную магистраль для всего региона. Первые поселения, промышленно-хозяйственные центры были основаны на этой реке: Николаевск, Благовещенск, Хабаровск. Именно по нему наиболее интенсивно осуществлялось судоходство.

Относительно слабое освоение региона вследствие несовершенства дорог, затрудняло и делало, как полагают И.И. Уваров, А.Д. Данилов «невозможным дальнейшее его экономическое развитие» [2; 6]. Трудные транспортные условия вызывали необходимость незамедлительного принятия политического решения о строительстве железных дорог, используя их в качестве линий геостратегического притяжения уникальной в экономико-географическом отношении территории. Строительство магистралей правительством осуществлялось на тех участках, которые представляли экономическое, политическое и стратегическое значение для России. Соединяя важные, с точки зрения экономико-географического положения, населенные пункты: Благовещенск, Хабаровск, Владивосток – Уссурийская железная дорога; Верхнеудинск, Чита, Пограничный, Мукден, Владивосток – Восточно-Китайская дорога; Владивосток, Мукден, Дальний, Порт-Артур – Южно-Маньчжурская дорога [2; 4]. Масштабное возведение линейных элементов территориальной структуры началось со строительства Уссурийской магистрали, первоначально имевшей лишь местное значение, что объяснялось её оторванностью от общероссийской сети железных дорог. Уссурийской железной дороги было недостаточно ввиду наличия и качества имеющихся, что создавало не только проблему повсеместного освоения колонизируемой территории, препятствуя её экономическому, промышленному развитию, но и угрозу её национальным интересам в Юго-Восточной Азии, которую возможно было преодолеть с помощью развитой системы транспортных коммуникаций. Тяжелые транспортные условия заставили серьезно задуматься российское правительство о дальнейшем продвижении и отстаивании своих национальных интересов на востоке России, применяя при этом решительные политические меры, которые в случае конфронтации позволят ей укрепить восточные границы региона и закреплиться на слабо освоенной территории.

Основным способом осуществления намеченного плана, по мнению экономиста и политика А. Брукса, могло стать «грандиозное трансконтинентальное железнодорожное строительство с конечным пунктом в Порт-Артуре и Циндао» [7, с. 375]. Однако для достижения столь глобального по своим масштабам политического плана необходимо было наладить и укрепить политико-экономические отношения с правительством Цинской Империи. Практическим результатом данной деятельности должно стать совместное строительство геостратегических коммуникативных линий, выполняющих функцию геополитического притяжения уникальных по своим особенностям территорий: юг Дальнего Востока, Маньчжурия, Квантунский полуостров. Для осуществления намеченного плана Россия продолжает политику сооружения магистралей, о чем свидетельствуют рассматриваемые правительством два варианта прокладки железнодорожного полотна

на Восток. Первое, по русской территории от Сретенска до Хабаровска параллельно Амуру (Амурская железная дорога) и второе, по иностранной, кратчайшим путём на соединение Забайкалья с Приморьем. Русское правительство склонилось к последнему варианту, объясняя свой выбор необходимостью изменить сложную конфигурацию юго-восточной границы России для обеспечения более надежной связи с Приморьем.

Условием реализации выбранного правительством варианта прокладки железнодорожного полотна явилось соблюдение, выдвинутого С.Ю. Витте, «принципа целостности Китайской империи», придерживаясь которого российской власти удалось соорудить Южно-Маньчжурскую, Китайско-Восточную железные дороги [4; 5]. Политическая особенность КВЖД заключалась в том, что она кратчайшим путём связала Приморье и Забайкалье. С её строительством Уссурийская дорога вошла в общий состав российских железных дорог, так сформировалась единая геостратегическая коммуникативная сеть от Челябинска до Хабаровска. ЮМЖД обладала основной политической функцией, которая сводилась к соединению стратегически важных в политико-экономическом отношении населенных пунктов, расположенных на побережье Желтого моря в юго-восточной части Ляодунского полуострова с основной магистралью, т.е. она являлась связывающим звеном, обеспечивая более надежную связь Квантуна с Европейской частью России. Параллельно с их строительством шел процесс формирования центров (фокусов), специализирующихся в основном на ремонтно-строительных работах.

В итоге на территории юга Дальнего Востока, Маньчжурии и Квантуна к 1913 году сформировалась относительно устойчивая каркасная конструкция, включающая около 406 населенных пунктов и представляющая собой систему, опирающуюся на основные населенные пункты, обладающие большим набором функций: Благовещенск, Хабаровск, Уссурийск, Владивосток, Мукден, Харбин, Порт-Артур, Дальний, и связывающие их геостратегические линии – Уссурийская, Китайско-Восточная, Южно-Маньчжурская. Строительство магистралей обеспечило Российской Империи устойчивое геополитическое положение, сферу влияния, безопасности и продвижения национальных интересов государства на восточном рубеже. Несмотря на заметные результаты от реализации царским правительством политики зарубежного строительства магистралей, избежать конфликтных ситуаций не удалось. Здесь стоит упомянуть восстание ихэтуаней, территориальное противостояние с Японией относительно территории Северной Маньчжурии, которое вылилось в русско-японскую войну 1904-1905 года и завершилось полным поражением России и потерей территорий п-ва Квантун, Северной Маньчжурии, и возведенных на них населенных пунктов и магистралей [3; 5]. Вследствие этого правительство возвратилось к рассмотрению первоначального варианта прокладки стального полотна по русской территории от Читы до Владивостока, с ответвлением на Благовещенск, получившего название Амурская железная дорога, строительство которой в кратчайшие сроки закрепило регион в составе Российского государства.

Таким образом, в результате реализации правительством России политики строительства линейных элементов территориальной структуры на территории юга дальневосточного края, Северной Маньчжурии, п-ва Квантун были созданы геостратегические магистрали: Уссурийская, Восточно-Китайская, Южно-



Маньчжурская, и Амурская железные дороги. Однако появление линий геополитического притяжения не изменило отношения царского правительства к югу Дальнего Востока, он по-прежнему оставался далекой окраиной и форпостом на востоке России, интерес к которому возобновлялся в зависимости от ситуации, сложившейся на территории восточной Азии.

В конечном итоге, политическая практика России по созданию и использованию линейных элементов территориальной структуры на Дальнем Востоке способствовала формированию слабой, но устойчивой каркасной конструкции, состоящей как из узловых элементов территориальной структуры (Благовещенск, Хабаровск, Уссурийск, Владивосток, Харбин, Мукден, Порт-Артур, Дальний), выполнявших структурообразующие и структуроорганизующие функции по отношению к прилегающей территории, так и соединяющих их линейных элементов территориальной структуры (Амурская, Уссурийская, Китайско-Восточная, Южно-Маньчжурская магистрали, являющиеся линиями геополитического притяжения). Её создание способствовало юридическому закреплению территорий юга Дальнего Востока, Северной Маньчжурии, Ляодунского полуострова в составе России; обеспечило соблюдение национальных интересов и безопасность государственных границ России на востоке Азии.

\*\*\*

1. Волынчук А.Б. Роль КВЖД в формировании территории Российского государства на его Дальневосточных рубежах / Н.М. Пржевальский и современное страноведение: мат. научно-практической конференции. Смоленск: изд-во СГУ, 1999. С. 34-36.

2. Данилов А. Д. Дальний Восток. М.: Знание, 1957. 40с.

3. Дацышин В.Г. Боксерская война Военная компания русской армии и флота в Китае в 1900-1901 г. Красноярск: РИО КГПУ, 2001. 336 с.

4. Ковальчук М.А. История транспорта Дальневосточной России (вторая половина XIX века – июнь 1941г). Кн. 2 Исторические аспекты транспортного освоения региона. Хабаровск, Приамурское географическое общество, 1997. 155 с.

5. Тарлей Е.В., Политика: История территориальных захватов XV-XX века: Сочинения. М.: Изд-во ЭКСМО-Пресс, 2001. 800 с.

6. Уваров И.И. Сельское хозяйство. Хабаровск: ХКИ, 1972. 37с.

7. Хаусхофер К. Геополитика. Работы разных лет. М.: Мысль, 2001. 426 с.

*\* Линейные элементы (ЛЭ) – этот тип группирует в себе все элементы территориальной структуры, главным типологическим признаком которых является протяженность. К ним относятся вектор проникновения, первичная, структурная и затухающая ось, а также магистраль. Обычно их функции ограничены обеспечением взаимодействия между узловыми и ареальными элементами. Однако значение ЛЭ гораздо шире. С их помощью оформляется пространственное единство территории, которая приобретает определяющую черту системы – управляемость. Прим. автора.*

Научное издание

**СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В НАУКЕ:  
НОВЫЙ ВЗГЛЯД**

**Сборник научных трудов  
по материалам  
Международной заочной научно-практической конференции**

**29 ноября 2011 г.**

Часть 5

ISBN 978-5-4343-0076-6



9 785434 300766

ISBN 978-5-4343-0083-4



9 785434 300834

Подписано в печать 12.12.2011 г. Формат 60×84/16. Бумага офсетная. Гарнитура Times.  
Усл. печ. л. 9,47. Уч.-изд. л. 13,12. Тираж 500 экз. Заказ 0422.

Отпечатано с готового оригинал-макета в  
Издательстве ТРОО «Бизнес-Наука-Общество»  
392000, г. Тамбов, ул. Советская, 6.