

□ физикалық құбылыстар кезінде атомдар мен молекулалар өзгермейді;

□ жаңа заттардың түзілуі химиялық реакция деп аталады.

Тестік тапсырмалардың ұсынылған төрт түрі негізгі болып табылады, алайда басқа жаңа түрлерінің қолданылуына шектеулер қойылмайды. Мысалы, бір тарау өткеннен соң мәтінді тест тапсырмаларын құрастырып, оларды сабақта білім сапасын тексеруге тиімді пайдалануға болады.

Мәтінді тест тапсырмалары

I. Химияны оқытудың негізін қалайтын тақырып _____

II. Тақырыпта қарастырылатын түсініктер

1. _____

2. _____

3. _____

III. Бұл түсініктер _____ тілін меңгеруді талап етеді

IV. Химия тілі _____, _____, _____ тұратын жүйе.

Жоғары оқу орнында білімді бағалау – бұл студенттердің оқу материалын игеру, ойлау қабілеттерінің дамуын және өздігінен шешім қабылдау дәрежелерін анықтайтын маңызды көрсеткіштердің бірі болып табылады.

Тестік тапсырмалардың түрін таңдау кезінде әрбір пәннің басқаларына ұқсамайтын өзіндік жеке мазмұны болатынын ескеру керек. Сондықтан тестік тапсырмалардың түрлерін дұрыс таңдауға арналған ортақ ұсыныстар болмауы керек. Мұнда оқытушының іскерлігі, оның тестік тапсырманы құрастыру тәжірибесі мен біліктілігі маңызды болып табылады.

Қазіргі таңда біздің институтымызда пәндердің басымды бөлігі емтихандарды тестілеу арқылы өткізеді, бірақ бұл тестердің барлығыда жабық түрдегі тапсырмалар. Басқа тест тапсырмаларының түрлерін: ағымды, аралық бақылау өткізгенде пайдалану өте тиімді, бұл тест тапсырмаларының нәтижесін шығаратын арнайы бағдарламалар қажет. Келешекте студенттер педагогикалық практика өткенде, осы тестердің түрлерін мектепте және басқада білім саласында қызмет жасағанда пайдалануларына болады дейміз.

Қолданылған әдебиеттер:

1. Қазақстан Республикасында білім беруді дамытудың 2005 – 2010 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы. Астана, 2004. 32 б.

2. 1993 жылы Қазақстан Республикасы Білім беру Министрлігінің “О разработке инструментария аттестации учебных заведений” № 371 бұйрығы.

3. Аванесов В.С. Композиция тестовых заданий // Химия в школе.– 1993.– № 1, с.24–28.

«ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ XXI ВЕКА»

*Исмагомбетова Л.Ж., Кубенова А.А.,
студентки 3 курса специальности «География»*

Научный руководитель: Коваль В.В., магистр географии, старший преподаватель

Костанайский государственный педагогический институт

Транспорт – это совокупность всех видов путей сообщения, транспортных средств, технических устройств и сооружений на путях сообщения, обеспечивающих процесс перемещения людей и грузов различного назначения из одного места в другое. Огромная территория страны (2,7 млн км²), низкая плотность населения, разобщенность центров промышленности и сельского хозяйства, а также удаленность от мировых рынков делают обладание развитой транспортной системы жизненно необходимым для Казахстана. Развитие транспортного комплекса является одной из приоритетных задач экономической политики государства. С эффективным развитием транспорта связано полноценное функционирование всей экономической системы, успешная интеграция Казахстана в мировую экономику, стабильное социально–экономическое положение страны.

Доля транспортно–коммуникационного комплекса Казахстана в ВВП страны составляет – 10–12%. Каждый вид транспорта имеет свою сферу выгодного применения в зависимости от характера перевозимых грузов и дальности расстояния перевозки. В Казахстане по народнохозяйственной значимости, после железнодорожного и трубопроводного, на третьем месте стоит автомобильный транспорт. Роль автотранспорта неопределима для развития межобластных и внутриреспубликанских перевозок. Дороги и их инфраструктура в использовании автотранспорта имеют исключительно важное значение. [1]

История Казахстана как транспортного моста между Востоком и Западом уходит в далекие 6–7 века нашей эры. Более 7 столетий Казахстан считался перекрестком Великого Шелкового Пути, соединяющую юго–восточную Азию со странами ближнего Востока и Европы. Сегодня идея возрождения караванного маршрута, 2/3 территории которой пройдет по территории Казахстана, вновь приобретает смысл благодаря инициативе Президента Казахстана Назарбаева Н.А.[2]

В своем Послании народу Казахстана «Социально–экономическая модернизация – главный вектор развития Казахстана» Президент Республики Казахстан Назарбаев Н.А. отметил: «Важное значение имеет завершение строительства казахстанского участка международного автомобильного коридора «Западная Европа – Западный Китай», это будет артерия, которая сделает положение Казахстана интересным транзитным коридором от Европы в Азию. Это действительно народная стройка века. Где еще за три года было построено 2700 км качественной автомобильной дороги. Мы должны в следующем году эту работу закончить».[3]

Казахстан, расположенный в центре Евразийского континента, последовательно осуществляет формирование и развитие современной

транспортной инфраструктуры, в частности, автомобильных магистралей международного значения. Идет активный процесс интеграции в Европейскую и Азиатскую региональные системы автомобильных дорог с выходом на большинство государств Евроазиатского континента, крупнейшие транспортные узлы и терминалы. В этой связи трансконтинентальный автодорожный коридор «Западная Европа – Западный Китай» является главным проектом отрасли начала этого столетия. В его развитии заинтересованы главные торговые партнеры Казахстана.

Идея создания нескольких транспортных коридоров между Россией и Казахстаном обсуждалась как на двустороннем уровне, так и в рамках различных международных конференций. [4]

В настоящее время подписаны межправительственные меморандумы с Россией, Китаем и Европейским Союзом. 22 сентября 2008 года в городе Актобе подписан меморандум между Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Министерством транспорта Российской Федерации о сотрудничестве и развитии автомобильных дорог по маршруту «Санкт–Петербург– Казань–Оренбург–Актобе–Алматы–гр. КНР». 16 апреля 2009 года в Пекине подписан меморандум о взаимопонимании между Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Министерством коммуникаций Китайской Народной Республики о создании автотранспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай». 11 июня 2009 года в городе Алматы был подписан меморандум о взаимопонимании в области развития транспортных сетей между Европейской Комиссией и Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

Общая протяженность коридора по маршруту Санкт–Петербург – Москва – Нижний Новгород – Казань – Оренбург – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Тараз – Кордай – Алматы – Хоргос – Урумчи – Ланьчжоу – Чжэнчжоу – Ляньюньган составляет 8 445 км. Из них 2 233 км по территории Российской Федерации, 2 787 км – Республики Казахстан, 3 425 км – Китайской Народной Республики. [4]

Несмотря на мировой финансовый кризис, достигнута договоренность о предоставлении займов ведущих мировых финансовых институтов. Всемирный банк (МБРР) выделяет средства на сумму 2 млрд. 125 млн. долл. Это крупнейший заем в истории банка, выданный какой–либо стране мира. С учетом займов Азиатского, Европейского и Исламского банков развития, общая сумма заемных средств по проекту составит 3,5 млрд. долл. Выделение значительных средств на выгодных условиях сроком до 25 лет свидетельствует о высочайшем уровне доверия мировых финансовых институтов казахстанской экономике. [5]

По Казахстану коридор проходит по территориям 5–ти областей (Актюбинской, Кызылординской, Южно–Казахстанской, Жамбылской и Алматинской). Реконструкцию подлежит 2452 км дороги. Стоимость проекта казахстанского участка составляет – 825,1 млрд. тенге, в рамках которых

предусмотрен перевод на I техническую категорию с 4-х полосным движением 1390 км дороги (Кызылорда – Туркестан – Шымкент – Тараз – Алматы – Хоргос), остальные участки протяженностью 1062 км будут переведены на II техническую категорию (гр.РФ – Мартук – Актобе – Карабутақ – Кызылорда). По всему коридору предусматривается улучшение геометрических параметров трассы (повороты, видимость, уклоны), в целях улучшения экологической и санитарной обстановки предусматривается обходы крупных населенных пунктов (Актобе, Шаган, Аральск, Кызылорда, Шиели, Жанакорган, Туркестан, Икан, Темирлан, Шымкент, Тараз, Кулан, Ташкарасу, Жаркент, перевалы Кордай, Машат, Куюк). [7]

Основными положительными показателями данного проекта по сравнению с существующими альтернативными коридорами (автодорожный Трансиб через Российскую Федерацию, морской через Суэцкий канал) является его протяженность, время нахождения в дороге, а так же путь из Китая в Европу с минимальным количеством границ. Если при использовании морского коридора время нахождения в пути доходит до 45 суток, а по «Трансибу» 14 суток, то по коридору «Западная Европа – Западный Китай», от порта Ляньюньгань до границ с Европейскими государствами, время в пути составит порядка 10 суток. Это позволит увеличить объемы грузоперевозок к 2020 году в 4 раза – с 13 млн. до 33 млн. тонн в год. Проект обеспечит грузоперевозки по трем основным направлениям Китай – Казахстан, Китай – Центральная Азия, Китай – Казахстан – Россия – Западная Европа. [8]

Проект имеет высокую важность для казахстанской экономики. Значительное региональное развитие получают пять крупных областей страны (Актюбинская, Кызылординская, Южно-Казахстанская, Жамбылская и Алматинская, включая г. Алматы), где в общей сложности проживает 7,5 млн. человек или почти половина населения страны. [4] Также экономический эффект будет достигнут как за счет значительного расширения грузопотоков, так и за счет экономии на высоком качестве транспортных услуг, на качестве дорожного полотна, который обеспечит экономию на эксплуатации транспортных средств, ускорение перевозок, т.е. экономию времени на товаров в пути. Будет получен большой эффект, причем не только республикой Казахстан, Россией и Китаем, он будет получен также соседними странами, потому что этот коридор будет подсоединен к транспортным сетям соседних государств. [6]

По оценкам аналитиков товарооборот между регионами уже через год достигнет 1 трлн. дол. Если этот поток пройдет через Казахстан, то потенциальный доход составит более 1 млрд. дол. ежегодно. Для сравнения на эти деньги можно будет построить 80 школ или 32 больницы. Увеличение грузопотока дает мощный толчок для развития прилегающих районов. Значительный импульс будет дан развитию малого и среднего бизнеса, сервисной индустрии, туризма и другим секторам экономики. Уже сегодня

строительство и реконструкция автомобильных дорог в Республике Казахстан производится по современным мировым технологиям. [9]

Все автодороги международного и республиканского значения реконструируются по усиленным параметрам с расчетом на более высокую весовую нагрузку (13 тонн на ось) и интенсивность движения. Также на работах по реконструкции и строительстве трассы задействовано более 40000 граждан страны. [10] Особое внимание уделено и применяемым строительным материалам. В ходе реализации проекта в строительстве и реконструкции дорог будут применяться современные технологии, апробированные на других казахстанских участках. [4]

Казахстан является активным участником таких международных транспортных коридоров, как ТРАСЕКА, Север–Юг, Среднеазиатский коридор, Трансазиатская железнодорожная магистраль. Налажено сотрудничество с нашими соседями в рамках интеграционных структур и международных организаций, таких как ШОС, СНГ, ЕврАзЭС, ЕЭК и ЭСКАТО ООН, ЦАРЭС, СПЕКА и др. [10]

На сегодняшний день Республика Казахстан и Китай успешно воплощают в реальность совместный грандиозный проект по строительству Международного центра приграничного сотрудничества «Хоргос». Это будет бизнес–центр XXI века в виде прекрасного города, расположенного по обе стороны казахстанско–китайской границы. Осуществление этого без преувеличения величайшего проекта вписывается в идеологию евразийской интеграции и содействует реализации назначения единого экономического пространства Казахстана, России и Беларуси как моста, соединяющего Европу и Азиатско–Тихоокеанский регион.

Вопрос упрощения торговли и создания логистической инфраструктуры международного класса всегда был в фокусе внимания отечественной экономики. До настоящего времени 99 % китайского экспорта в Европу отправляется морем и лишь 1% – сухопутным транспортом. Расширение пропускной способности сухопутных путей предусмотрено созданием автокоридора Западная Европа – Западный Китай и строительством МЦПС «Хоргос». При этом Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос» является стартовой точкой для международных транспортных коридоров. От него транспортные оси будут созданы по всей протяженности автокоридора Западная Европа – Западный Китай, а также железной дороги Жетыген – Хоргос. Реализация мега–проекта будет способствовать созданию реальных условий для выхода Казахстана на мировые рынки, эффективного позиционирования республики в системе мирового хозяйствования. 2018 год – начало полномасштабного функционирования Центра. Для обеспечения нормальной его деятельности по всем направлениям будет сформирован эффективный механизм координации работ управляющих органов частей Центра (китайской и казахстанской), созданы единый банк данных, единая информационная система и другие внутренние нормативы и правила МЦПС «Хоргос». [11]

В 2013 году планируется построить и открыть движение на 806 километрах дороги по коридору «Западная Европа–Западный Китай». В результате проведенных строительных работ мегапроекта «Западная Европа –Западный Китай» завершено строительство 700 километров дороги, для чего были привлечены 35 тысяч человек и 4 тысячи единиц техники. В 2013 году планируется построить и открыть движение на 806 километрах дороги. Кроме того, предусмотрены дорожно–строительные работы на 548 километрах новых участков. [12]

Сегодня Казахстан имеет хорошие шансы стать крупным межрегиональным транзитным центром, который заинтересован в создании и функционировании комплексного евразийского трансконтинентального моста.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. http://mugalim.info/load/1/1/transport_i_svjaz_kazakhstan/423-1-0-2166
2. "Великий Шёлковый путь. Страницы из истории Шёлкового пути". <http://www.europe-china.kz/>
3. Послание Президента Республики Казахстан – Лидера Нации Н.А.Назарбаева народу Казахстана "Социально–экономическая модернизация – главный вектор развития Казахстана». Январь 2012 года
4. Экономические и социальные эффекты от реализации проекта. <http://www.europe-china.kz/>
5. Новый путь в Европу – от мечты к реальности. Трансконтинентальный коридор «Западная Европа – Западный Китай» – новый путь в Европу: от мечты к реальности». <http://www.europe-china.kz/>
6. Видеоролик о проекте «Западная Европа – Западный Китай»
7. Карта проекта, слайды, схемы, модели <http://www.europe-china.kz/>
8. БРЮССЕЛЬ. 28 июня. КАЗИНФОРМ /ДимашСыздыков/ – Европейский союз положительно оценивает текущий процесс строительства международного транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай».
9. Специальные выпуски телевизионных программ> Как строится автомагистраль "Западная Европа – Западный Китай" (видео)
10. Газета «Литер». Шелковый путь.21/10/2011 г.
11. Торговый оазис Шелкового пути. <http://www.mcps-khorgos.kz/kz/node/506>
12. Казинформ. В 2013 году планируется открыть движение на 806 километрах дороги по коридору «Западная Европа–Западный Китай» – МТК РК. 01/04/2013 г.

Қазақстандағы білім беруде дәстүрлі оқыту формасын озық үлгілерімен сабақтастыра оқыту

Автор: Арғынбайқызы Т.А., география 3 курс студенті