ISSN 1998 – 7838

«“ПАРАСАТ” ҰЛТТЫҚ ҒЫЛЫМИ-ТЕХНОЛОГИЯЛЫҚ ХОЛДИНГІ» АҚ
«ГЕОГРАФИЯ ИНСТИТУТЫ» ЖШС

АО «НАЦИОНАЛЬНЫЙ НАУЧНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ХОЛДИНГ “ПАРАСАТ”»
ТОО «ИНСТИТУТ ГЕОГРАФИИ»

JSC «NATIONAL SCIENTIFIC AND TECHNOLOGICAL HOLDING “PARASAT”»
LLC «THE INSTITUTE OF GEOGRAPHY»

ГЕОГРАФИЯ ЖӘНЕ ГЕОЭКОЛОГИЯ МӘСЕЛЕЛЕРІ

♦

ВОПРОСЫ ГЕОГРАФИИ И ГЕОЭКОЛОГИИ

♦

Issues of Geography and Geoecology

1

ҚАҢТАР – НАУРЫЗ 2019 ж.
ЯНВАРЬ – МАРТ 2019 г.
JANUARY – MARCH 2019

ЖУРНАЛ 2007 ЖЫЛДАН ШЫҒА БАСТАҒАН
ЖУРНАЛ ИЗДАЕТСЯ С 2007 ГОДА
THE JOURNAL WAS FOUNDED IN 2007

ЖЫЛЫНА 4 РЕТ ШЫҒАДЫ
ВЫХОДИТ 4 РАЗА В ГОД
PUBLISHED 4 TIMES A YEAR

АЛМАТЫ
АЛМАТЫ ALMATY

Б а с р е д а к т о р ы
география ғылымының докторы, ҚР ҰҒА академигі **И. В. Северский**

Б а с р е д а к т о р д ы ң о р ы н б а с а р ы:
география ғылымының докторы **И. Б. Скоринцева**, география ғылымының кандидаты **С. К. Алимкулов**

Р е д а к ц и я а л қ а с ы:
география ғылымының докторы **Ф. Ж. Акиянова;** география ғылымының докторы **Н. А. Амиргалиев;** география ғылымының докторы **В. П. Благовещенский;** Еуропа мен Азиядағы Халықаралық ғылым академиясының академигі (IASEA), докторы, профессоры **Цуи Вэйхун** (Қытай); география ғылымының докторы **Г. В. Гельдыева;** жаратылыстану ғылымдарының докторы **Я. Ленчке** (Германия); география ғылымының докторы **О. Б. Мазбаев**; ӘҰҒА академигі, техника ғылымының докторы **Р. М. Мамедов** (Әзірбайжан); география ғылымының докторы **И. М. Мальковский;** ҚР ҰҒА академигі, география ғылымының докторы **А. Р. Медеу;** география ғылымының докторы **У. И. Муртазаев** (Тәжікстан); геология-минералогия ғылымының кандидаты **Э. И. Нурмамбетов;** география ғылымының докторы **Р. В. Плохих**; география ғылымының кандидаты **Т. Г. Токмагамбетов;** география ғылымының докторы **Л. С. Толеубаева;** география ғылымының кандидаты **Р. Ю. Токмагамбетова;** докторы, климатологияның қауымдастырылған профессоры **М. Шахгеданова** (Ұлыбритания); докторы, профессоры **Ю. Шур** (АҚШ); география ғылымының докторы **А. А. Эргешов** (Қырғызстан); география ғылымының кандидаты **В. С. Крылова** (жауапты хатшы)

Г л а в н ы й р е д а к т о р
академик НАН РК, доктор географических наук **И. В. Северский**

З а м е с т и т е л и г л а в н о г о р е д а к т о р а:
доктор географических наук **И. Б. Скоринцева**, кандидат географических наук **С. К. Алимкулов**

Р е д а к ц и о н н а я к о л л е г и я:
доктор географических наук **Ф. Ж. Акиянова;** доктор географических наук **Н. А. Амиргалиев;** доктор географических наук **В. П. Благовещенский;** академик Международной академии наук Европы и Азии (IASEA), доктор, профессор **Цуи Вэйхун** (Китай); доктор географических наук **Г. В. Гельдыева;** доктор естественных наук **Я. Ленчке** (Германия); доктор географических наук **О. Б. Мазбаев;** академик НАНА, доктор технических наук **Р. М. Мамедов** (Азербайджан); доктор географических наук **И. М. Мальковский;** академик НАН РК, доктор географических наук **А. Р. Медеу;** доктор географических наук **У. И. Муртазаев** (Таджикистан); кандидат геолого-минералогических наук **Э. И. Нурмамбетов;** доктор географических наук **Р. В. Плохих;** кандидат географических наук **Т. Г. Токмагамбетов;** доктор географических наук **Л. С. Толеубаева;** кандидат географических наук **Р. Ю. Токмагамбетова;** доктор, ассоциированный профессор климатологии **М. Шахгеданова** (Великобритания); доктор, профессор **Ю. Шур** (США); доктор географических наук **А. А. Эргешов** (Кыргызстан); кандидат географических наук **В. С. Крылова** (ответственный секретарь)

E d i t o r - i n - C h i e f
Academician of the NAS of the RK, Doctor of Geographical Sciences **I. V. Severskiy**

D e p u t y E d i t o r - i n - c h i e f:
Doctor of Geographical Sciences **I. B. Skorintseva**, Candidate of Geographical Sciences **S. K. Alimkulov**

E d i t o r i a l B o a r d:
Doctor of Geographical Sciences **F. Zh. Akiyanova**; Doctor of Geographical Sciences **N. A. Amirgaliyev**; Doctor of Geographical Sciences **V. P. Blagoveshchenskiy**; Academician of the International Academy of Sciences for Europe and Asia (IASEA), Doctor, Full professor **Cui Weihong** (China); Doctor of Geographical Sciences **G. V. Geldyyeva**; Doctor Rerum Naturalium **J. Lentschke** (Germany); Doctor of Geographical Sciences **O. B. Mazbayev**; Academician of the ANAS, Doctor of Technical Sciences **R. M. Mamedov** (Azerbaijan); Doctor of Geographical Sciences **I. M. Malkovskiy**; Academician of the NAS of the RK, Doctor of Geographical Sciences **A. R. Medeu**; Doctor of Geographical Sciences **U. I. Murtazayev** (Tajikistan); Candidate of Geological and Mineralogical Sciences **E. I. Nurmambetov;** Doctor of Geographical Sciences **R. V. Plokhikh**; Ph.D. **T. G. Tokmagambetov**; Doctor of Geographical Sciences **L. S. Toleubayeva**; Ph.D. **R. Yu. Tokmagambetova**; Dr., Associate Professor in Climate Science **M. Shahgedanova** (UK); Doctor, Full professor **Yu. Shur** (USA); Doctor of Geographical Sciences **A. A. Ergeshov** (Kyrgyzstan); Candidate of Geographical Sciences **V. S. Krylova** (Senior Secretary)

«Вопросы географии и геоэкологии» ISSN 1998 – 7838
Собственник: **ТОО «Институт географии»**

Подписной индекс для юридических лиц: **24155**

Свидетельство о регистрации издания № 8243-Ж от 5 апреля 2007 г. и перерегистрации № 11303-Ж от 22 декабря 2010 г. выдано Министерством связи и информации Республики Казахстан

А д р е с р е д а к ц и и:
050010, г. Алматы, ул. Кабанбай батыра / Пушкина, 67/99
Тел.: +7(727)291-81-29, факс: +7(727)291-81-02
E-mail: geography.geoecology@gmail.com, ingeo@mail.kz, сайт: http://www.ingeo.kz

© ТОО «Институт географии», 2019

УДК 339.9

Ш. М. Надыров[1], А. Т. Мылкайдаров[2], Р. Ж. Келинбаева[3]

[1]Д. г. н., профессор кафедры географии, землеустройства и кадастра
(Казахский национальный университет им. аль-Фараби, Алматы, Казахстан)
[2]К.г.н., доцент кафедры географии, землеустройства и кадастра
(Казахский национальный университет им. аль-Фараби, Алматы, Казахстан)
[3]PhD., старший научный сотрудник лаборатории географии туризма и рекреации
(Сатпаев Университет, Институт географии, Алматы, Казахстан)

ТУРКСИБ В РАКУРСЕ НОВОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Аннотация. Строительство одной из великих строек первой пятилетки – Туркестано-Сибирской железной дороги имело огромное значение для индустриализации не только Казахстана и Средней Азии, но и Западной Сибири и других регионов СССР. Определены роль и место важнейшей транспортной артерии, именуемой «Турксибом», в освоении природно-ресурсного потенциала стран Центральной Азии. В этой связи рассматривается историческая миссия Турксиба в настоящее время и в будущем в контексте строительства нового экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП). Изучены страны Центральной Азии с точки зрения их внутреннего инновационно-экономического потенциала, его соответствия международным стандартам экономической эффективности и конкурентоспособности как важнейших ресурсов для внешнеэкономических отношений со странами трассы ЭПШП, ЕАЭС и мировой экономики.

Ключевые слова: Турксиб, Сибирь, Туркестан, Центральная Азия, новый экономический пояс Шелкового пути, геополитика, грузопоток, региональная интеграция.

Введение. Проект экономического пояса Шелкового пути является важнейшей инициативой КНР и затрагивает различные области развития многих государств и регионов мира: безопасность, социокультурные, политико-дипломатические и цивилизационные аспекты их существования. Особенно это касается регионов, за которые идет конкурентная борьба между центрами силы [1]. Именно таким регионом выступает Центральная Азия, в частности Казахстан, и первый на пути ЭПШП участок железной дороги, именуемый Турксибом.

Ситуация в странах Центральной Азии. В настоящее время суммарная величина ВВП стран Центральной Азии по паритету покупательной способности равна $240, 9 млрд, что составляет около 0,37% от мирового ВВП (рисунок 1). С учетом сырьеориентированной экономики и емкости рынка это слишком низкий показатель в масштабе мировой экономики.

Вместе с тем государства Центральной Азии входят в число 43 стран мира, не имеющих выхода к морю. Ежегодно из-за анклавного положения эти страны при осуществлении внешнеэкономических связей теряют до 0,5% ВВП и вынуждены испытывать влияние более мощных в экономическом отношении соседей [2].

Кроме того, Центральная Азия не проявляет свои специфические черты в качестве регионального образования в подлинном смысле этого слова, то есть как геополитическая и культурно-цивилизационная целостность [3].

Это одна из причин того, что за годы обретения суверенитета Казахстаном объем товарооборота между им и остальными странами Центральной Азии так и остался на уровне 2%, что свидетельствует об отсутствии усиления экономического сотрудничества. Он остался наименее интегрированным регионом в мире [4].

СТРАНЫ	Размер ВВП ($ млрд)	В % к итогу	ВВП на душу населения (по паритету покупательной способности) в $ тыс
Страны Центральной Азии в том числе:	240,9	100	
Республика Казахстан	120,1	49,9	7,2
Республика Узбекистан	66,1	27,4	2,6
Туркменистан	41,6	17,3	7
Республика Таджикистан	8,5	3,5	1,2
Кыргызская Республика	4,7	1,9	1

Рисунок 1 – Валовой внутренний продукт стран Центральной Азии

Турксиб, оказав огромное влияние в довоенные и послевоенные годы на жизнь обширного края, стал промышленным и культурным центром Советского Союза. Наряду со старыми населенными пунктами родились новые города и рабочие поселки: Новосибирск, Бердск, Искитим, Черепаново, Новоалтайск, Барнаул, Алейск, Рубцовск, Локоть, Семей, Чарск, Жангызтобе, Аягоз, Актогай, Акбалык, Матай, Уштобе, Коксу, Айнабулак, Сарыозек, Капшагай, Алматы, Узун-Агач, Берлик, Шу, Луговая, Тараз, Бурное, Шымкент, Арысь, Ташкент и многие другие. В истории Турксиба особую роль сыграли влиятельные центральные институты в лице Наркомпути и текстильной промышленности, объединившись с выразителями интересов Сибири, Туркестана и Казахстана для лоббирования строительства железнодорожной магистрали [5].

Безусловно, Турсиб в значительной мере оказал содействие в решении острых народнохозяйственных проблем, намного сократив пути перевозки важнейших грузов и снизив транспортные расходы [6], а затем ускорив создание и формирование единого народнохозяйственного комплекса СССР.

Вместе с тем динамика грузооборота по трассе Турксиба отличалась постоянными колебаниями. Так, в первые годы его существования грузовые перевозки удваивались каждые пять лет. Это было связано с большим грузопотоком, создаваемым Урало-Кузнецким комбинатом. Но вскоре Турксиб перестал справляться с грузопотоком, что создавало трудности для развития экономики региона. В годы Великой Отечественной войны грузопоток Турксиба упал. Бурный рост грузопотоков в послевоенные годы сменился резким спадом, особенно к концу девяностых и началу 2000-х годов. В настоящее время Турксиб, являясь небольшим по протяженности, но важным по значению участком ЭПШП, выполняет громадные объемы грузоперевозок из Китая в Европу. По этому поводу Си Цзиньпин, Председатель КНР, заявил, что сейчас Казахстан можно смело назвать «чемпионом» трансконтинентальных перевозок. На евразийском пространстве это мост между Востоком и Западом [7]. Но, несмотря на это, сохраняется зависимость транспортных коммуникаций Казахстана от транспортных систем, прежде всего железнодорожных, России и Китая.

Известно, что китайское руководство выделяет немалые средства на создание экономического коридора Шелкового пути. Так, проект будет финансироваться из организованного недавно Азиатского банка инфраструктурных инвестиций с уставным капиталом 50 млрд долларов и общим объемом средств 100 млрд долларов, а также из Фонда Шелкового пути объемом 40 млрд долларов. Этот проект является вызовом стран – участниц проекта существующим геополитическим реалиям.

Центральная Азия в контексте ЭПШП. При складывающейся конфигурации трассы нового экономического пояса Шелкового пути Россия и страны ЦА, с одной стороны, выступают как очень важный, но всего лишь участок ЭПШП, богатый энерго и другими стратегическими природными ресурсами район. С другой стороны, это основа возрождения экономической мощи бывшего Советского Союза, но уже в рамках ЕАЭС. В. В. Путин отметил: «Евразийский союз будет строиться на универсальных интеграционных принципах как неотъемлемая часть Большой Европы, объединенной едиными ценностями свободы, демократии и рыночных законов». Кроме того, необходима и некая специфика, которая сделала бы подключение к евразийской интеграции более предпочтительным, чем прямая ориентация на ЕС. При этом возникают вопросы: новый экономический пояс Шелкового пути это подключение к евразийской интеграции или усиление роли ЕАЭС? Насколько совместимы два суперпроекта исходя из геополитических мотивов России и Китая?

Ответы на них следует искать в решении, принятом в 2013 году председателем КНР Си Цзиньпином, которое предусматривает реанимировать этот проект на основе концепции "Один пояс – один путь" ("Экономический пояс Шелкового пути" и "Морской путь XXI века"). Новый путь должен соединить Китай со странами Европы, укрепить сотрудничество с Азией и Африкой, создать одну из самых масштабных инфраструктурных сетей в мире. Для этого в Китае уже учредили Фонд Шёлкового пути с бюджетом в 40 млрд долларов и возможностью докапитализации. Реализация сухопутной части проекта предполагает создание до нескольких сотен инфраструктурных проектов: железные дороги, автотрассы, электростанции и индустриальные парки. Вместе с тем экономический пояс вдоль нового Шелкового пути предполагает создание 24 городов в 8 странах и объединение усилий по созданию "экономического пояса" зон свободной торговли согласно Урумчийскому соглашению, подписанному на Форуме кооперации и развития городов – участников проекта. Основные города, которые участвуют в проекте: Алматы (Казахстан), Бишкек (Киргизия), Мешхед (Иран), Урумчи, Сиань, Ляньюнган (КНР). Также города Грузии, Турции, Таджикистана и Туркмении. К этим городам примыкают территории Узбекистана, Афганистана, арабских государств Аравии и субсахарского региона. Следует отметить, что Турксиб в складывающейся ситуации выполняет роль западных ворот для ЭПШП со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Примечательно, что несущей конструкцией для городов «экономического пояса» свободной торговли выступает Турксиб, создавая, во-первых, условия для полного использования транспортно-логистических возможностей данного региона, во-вторых, способствуя региональной интеграции в странах Центральной Азии и на территории ЕАЭС.

Технологическая увязка железнодорожных линий Жетеген – Коргас и Жезказган – Бейнеу, автомобильного коридора Западная Европа – Западный Китай, порта «Актау» и СЭЗ «Хоргос – Восточные Ворота» формирует важный центр консолидации и дистрибуции грузопотоков на новом Шелковом пути и обеспечивает дальнейшую интеграцию Казахстана в мировую транспортную и торговую систему. Выгодное географическое расположение СЭЗ «Хоргос – Восточные Ворота» на пересечении важных маршрутов из Китая и Юго-Восточной Азии в страны СНГ, а также в Европу, Персидский залив и в другие регионы, создающие предпосылки для развития мультимодальной логистики, организации крупных промышленных производств и торговли, позволяют региону стать перспективным дистрибуционным центром мирового уровня [8].

Однако слабым звеном экономического пояса выступают недостаточно развитая транспортная инфраструктура, некомпактность территорий, в частности постсоветских стран, низкий суммарный потребительский спрос населения, разрыв в цивилизационном развитии и технологическом укладе по сравнению не только с постиндустриальными странами, но и с Китаем и Россией.

Рисунок 2 – Города экономического пояса свободной торговли

Безусловно, ЭПШП создаст условия для экономической интеграции стран Центральной Азии, может повлиять на усиление общеевропейской интеграции, причем основным интегратором будет выступать Китай, если эти процессы будут протекать в русле его интересов. Большинство исследователей ЭПШП задают вопрос: что даст этот проект его участникам? На наш взгляд правомерно ставить вопрос: что могут взять участники проекта от реализации этого проекта, опираясь на собственные силы? При этом имеется в виду, какие методы, технологии управления экономическими процессами они могут противопоставить геополитическим мотивам и геостратегическим устремлениям ведущих стран мира, включая Китай? И здесь возникает главный вопрос: насколько возможно совмещение интересов ЕС, ЕАЭС, КНР и стран Центрально-Азиатского региона?

Ответы на эти и другие вопросы нельзя искать в сфере одной лишь теории. Хотя в теоретических и в ряде практических исследований последних лет, по нашему мнению, явно вырисовываются тенденции дифференциации геополитического развития на основе трех индикаторов, каковыми являются геополитические мотивы, геостратегические устремления и геоэкономические интересы. Они выступают в единстве в геополитике ведущих стран мира и являются неотъемлемой частью их геополитической функции, реализуемой руководством этих стран на практике. Как правило, геополитические мотивы и экономические интересы всегда имеют земные корни. Мы попытались рассмотреть, какие практические решения могут быть заложены в основе используемых теоретических подходов. В статье [9] мы отмечали, что в современных условиях для стран – участниц ЭПШП, включая Казахстан, необходима принципиально новая парадигма социально-экономического развития, адекватная решению непростых задач формирования нового экономического пояса Шелкового пути на основе:

– разработки единых и национальных стратегий социально-экономического развития с соответствующим механизмом перехода к новым технологическим укладам;

– разработки инновационных схем пространственного развития Казахстана с акцентуацией внимания на реконфигурацию территорий городов и регионов как градостроительной основы функционирования национальной экономики;

– формирования системы расселения населения в рамках городских агломераций – инкубаторов инновационных технологий и финансовых центров мирового, субрегионального и регионального уровней, оказывающих экономическое влияние на значительную часть экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза [10].

Исходя из сказанного хотя бы в первом приближении необходимо знать:

какими будут хозяйственная парадигма мира и соответственно характер международного разделения труда и международной конкуренции в ближайшие 5–10 лет и смогут ли страны Центральные Азии подготовиться к ней;

– какими параметрами должна обладать экономика стран Центральной Азии, включая Казахстан, чтобы уверенно чувствовать себя в мировой экономике к этому времени;

– кто будет основными противниками и основными союзниками в экономической конкуренции между странами Центральной Азии в ракурсе формирования нового экономического пояса Шелкового пути;

– какова будет роль транспортно-коммуникационной системы Казахстана, в частности Турксиба, в реализации проекта ЭПШП.

В этой связи необходимо принципиально изменить сам подход к выстраиванию экономической парадигмы/стратегии. Сегодня важно рассматривать страны Центральной Азии с точки зрения их внутреннего инновационно-экономического потенциала или, иначе, его соответствия международным стандартам экономической эффективности и конкурентоспособности как важнейших ресурсов для внешнеэкономических отношений государств Центральной Азии со странами трассы ЭПШП, ЕАЭС и мировой экономики.

Что касается прикладных аспектов новой парадигмы социально-экономического развития, то это создание единой трансконтинентальной системы таможенного транзита. Эта идея была неоднократно озвучена с разных площадок за последние несколько лет [11].

Думаем, что такое предложение будет реализовано на Западе с Евросоюзом и на Востоке в рамках китайской инициативы по созданию экономического пояса Шелкового пути, поскольку без этого сама идея ЭПШП столкнется с большими трудностями двух- и многостороннего сотрудничества. Для стран Центральной Азии это означает поиски новых технологий/ресурсов, переход на новые технологические уклады, устранение как внутристрановых, так и межстрановых проблем и противоречий. Логически такая направленность в развитии стран Центральной Азии не всегда будет соответствовать геостратегическим устремлениям Китая, России и стран Запада, и их геополитические мотивы останутся прежними. Используя особенности рыночной модели, китайские корпорации будут усиливать лидерство во многих отраслях и регионах ЭПШП, на ведущих направлениях научно-технического прогресса. Но поскольку Китай является инициатором концепции "Один пояс – один путь" ("Экономический пояс Шелкового пути"), сотен инфраструктурных проектов, правомерно считать экономическое положение стран ЦА, во-первых, как основу создания гигантской инфраструктуры, необходимой для развития ЭПШП. Во-вторых, как источник освоения природно-ресурсного потенциала, страны ЦА формируют геополитическую мотивацию для основных геополитических игроков с целью реализации их геостратегических устремлений [12]. Что этому можно противопоставить?

Подходы к формированию интеграционной модели стран ЦА в контексте развития ЕАЭС. Какой в современных условиях должна быть интеграционная модель стран ЦА? При этом обнаруживаются поразительные аналогии с современной ситуацией, сложившейся в странах ЦА и Европы еще 150 лет тому назад, когда это касалось Германии, Австрии и Пруссии в трудах Ф. Листа [13]. Он открыл следующий закон: «Повсеместное и тотальное установление принципа свободной торговли, максимальное снижение пошлин и способствование предельной рыночной либерализации на практике усиливает то общество, которое давно и успешно идет по рыночному пути (в нашем случае это Китай и Западная Европа). Но при этом ослабляет, экономически и политически подрывает общество, которое имело иную хозяйственную историю и вступает в рыночные отношения с другими, более развитыми странами тогда, когда внутренний рынок находится в зачаточном состоянии». Ф. Лист впервые указал на необходимость сопоставления рыночной модели с конкретными историческими обстоятельствами, переводя проблематику из абстракций научной сферы в область конкретной политики. Он предложил ставить вопрос следующим образом: мы не

должны решать «рынок или нерынок», «свобода торговли или несвобода торговли». Мы должны выяснить, каким путем можно развить рыночные отношения в конкретной стране таким образом, чтобы при соприкосновении с более развитым в рыночном смысле мире не утратить политического могущества, хозяйственного и промышленного суверенитета, национальной независимости.

И опять-таки ответы мы находим в трудах Ф. Листа. Этим ответом стала его знаменитая теория «автаркии больших пространств» [14]. Он совершенно справедливо посчитал, что для успешного развития хозяйства государство и нация должны обладать максимально возможными территориями, объединенными общей экономической суверенностью (для этого он предложил объединить Австрию, Германию и Пруссию в единый «таможенный союз», в котором будут интенсивно развиваться интеграционные процессы и рыночные отношения). Страны ЦА неоднократно пытались с 1991 по 2000 год последовательно создавать ЦАС, ЦАЭС, ЕврАзЭС-5, но ни одна из этих региональных интеграционных организаций не состоялась. При этом Ф. Лист настаивал на том, чтобы внутренние ограничения на свободу торговли в союзе были минимальны или вообще отменены. Ведь это то, к чему стремились, но не могли осуществить страны ЦА [15].

Заключение. Процессы трансформации экономик центрально-азиатских стран и либерализация их внешнеэкономических отношений в настоящее время еще далеки от завершения. С одной стороны, либерализация внешнеэкономических связей способствует более активному вхождению азиатских стран СНГ в мировое хозяйство, с другой – ведет к достаточно противоречивой по своим результатам переориентации экспортно-импортных связей на торговлю с третьими странами. При сохранении сложившейся товарной структуры экспортно-импортных операций (в экспорте – сырье и энергоносители, в импорте – готовые изделия) такое развитие внешнеэкономических связей вряд ли можно считать оптимальным, поскольку зачастую импорт является фактором, противодействующим развитию собственного производства. Поскольку часть стран ЦА входит в ЕАЭС, то и противоречия могут возникнуть не только с остальными странами ЦА, но и с ЕС. Так, наблюдаются случаи, когда европейские инвестиции носят политически мотивированный характер, а основная цель оказываемой финансовой помощи – одностороннее открытие рынков стран региона для товаров из ЕС [16]. В данном случае Турксиб вновь должен наполниться новым содержанием и реанимировать свои первоначальные функции по развитию экономической интеграции в рамках ЕАЭС, а затем с остальными постсоветскими странами Центральной Азии. В этом его историческая миссия.

ЛИТЕРАТУРА

[1] Сыроежкин К.Л. Транспортные коридоры на евразийском пространстве: экономика или геополитика // Материалы международной конференции, г. Астана, 2015 г. – Астана, 2015.

[2] Доклад о мировом развитии 2009. Новый взгляд на экономическую географию. – М.: Изд-во «Весь мир», 2009. – 97 с.

[3] Ерекешева Л.Г. Идентичность и интеграция в Центральной Азии в постиндустриальный период (постановка проблемы) // Интеграционные процессы в Евразии: политико-правовой аспект. – Алматы, 2003. – С. 15.

[4] Казахстан в системе новейших геополитических и региональных трансформаций в Центральной Азии. – Алматы, 2014. – С. 45.

[5] Очерки истории народного хозяйства КазССР. – Алма-Ата, 1962. – Т. 2. – 189 с.

[6] Исингарин Н.К. Железные дороги Казахстана. – Алматы: ТОО «Экономтрансконсалтинг», 2004. – 416 с.

[7] РТРК «Қазақстан». – Источник: https://kaztrk.kz/ru/news/portal

[8] Надыров Ш.М. Теория и практика нового экономического пояса Шелкового пути // Вестник АРГО. – 2017. – № 6. – С. 64-74.

[9] Надыров Ш.М., Гельдыева Г.В. Водные ресурсы Центральной Азии и их использование // Материалы международной научно-практической конференции, посвященной подведению итогов объявленного ООН десятилетия «вода для жизни». Алматы, Казахстан, 22–24 сентября 2016 года. – Алматы, 2016. – Кн. 2. – С. 281-287.

[10] Nadyrov Sheripzhan Road New Economic Zone and Turkish -Speaking Countries//International Congress on Afro-Eurasianresearchi. "State, Society, Knowledge and Information Technology in Afro-Eurasian Countries" Proceedings. – 12-15 October 2016. – Almaty, 2016.

[11] Советская Белоруссия. – 2015. – № 219.

[12] Надыров Ш.М. Новый пояс Шелкового пути в ракурсе геоэкономики // Материалы международного форума «Ұлы Дала Елі», посвященного 550-летию казахского ханства. – Тараз, 2015. – С. 93-100.

[13] www.geopolitica.ru/article/geopolitika-sushi-germaniya-i-evropeyskiy-kontinentalizm-haushofer-shmitt. Геополитика суши: Германия и европейский континентализм (Хаусхофер, Шмитт)

[14] Национальная система политической экономии. – Аугсбург, 1841.

[15] Дугин А. Русская вещь: Очерки национальной философии. – В 2 т. – М.: Арктогея, 2001. – 624 с.

[16]https://www.gazeta.ru/business/news/2017/03/

REFERENCES

[1] Syroezhkin K.L. Transport corridors in the Eurasian space: economics or geopolitics // In materials of the international conference. Astana 2015, Kazakhstan Institute for Strategic Studies under the President of the Republic of Kazakhstan. Astana 2015 (in Rus.).

[2] World Development Report 2009. A New Look at Economic Geography. Published for the World Bank. Moscow, 2009. 97 p. (in Rus.).

[3] Erekesheva L.G. Identity and integration in Central Asia in the postindustrial period (problem statement) // Integration processes in Eurasia: political and legal aspect. Almaty: Iskander Printing House, 2003. P. 15 (in Rus.).

[4] Kazakhstan in the system of the latest geopolitical and regional transformations in Central Asia. Almaty, 2014. 45 p. (in Rus.).

[5] Essays on the history of the national economy of the Kazakh SSR. Alma-Ata, 1962. Vol. 2. 189 p. (in Rus.).

[6] Isingarin N.K. Railways of Kazakhstan. Almaty: "Economtransconsulting" LLP, 2004. 416 p. (in Rus.).

[7] RTKR Kazakhstan. "Source: https://kaztrk.kz/ru/news/portal

[8] Nadyrov Sh.M. Theory and Practice of the New Economic Belt of the Silk Road // Herald ARGO. 2017. N 6. P. 64-74 (in Rus.).

[9] Nadyrov Sh.M., Geldiyeva G.V. Water resources of Central Asia and their use // Proceedings of the international and scientifically-practical conference devoted to summarizing the results of the UN decade "water for life". Almaty, Kazakhstan, September 22-24, 2016. Book 2. Almaty, 2016. P. 281-287 (in Rus.).

[10] Nadyrov Sheripzhan Road New Economic Zone and Turkish-Saving Countries // International Congress on Afro-Eurasianresearchi. "State, Society, Knowledge and Information Technology in Afro-Eurasian Countries" Proceedings. 12-15 October 2016. Almaty, 2016.

[11] Soviet Belorussia. 2015. N 219 (in Rus.).

[12] Nadyrov Sh.M. New Belt of the Silk Road from the Geo-Economic Perspective // Proceedings of the International Forum "Yly Dala Eli" dedicated to the 550th anniversary of the Kazakh Khanate. Taraz, 2015. P. 93-100 (in Rus.).

[13] www.geopolitica.ru/article/geopolitika-sushi-germaniya-i-evropeyskiy-kontinentalizm-haushofer-shmitt Geopolitics of land: Germany and European Continentalism (Haushofer, Schmitt)

[14] The National System of Political Economy. Augsburg, 1841 (in Rus.).

[15] Dugin A. Russian thing Essays on national philosophy. In 2 vol. M.: Arktogeya, 2001. 624 p. (in Rus.).

[16] https://www.gazeta.ru/business/news/2017/03/

Ш. М. Надыров[1], Ә. Т. Мылқайдаров[2], Р. Ж. Келінбаева[3]

[1]Г. ғ. д., профессор, География, жерге орналастыру және кадастр кафедрасы
(әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті, Алматы, Қазақстан)
[2]Г. ғ. к., доцент, География, жерге орналастыру және кадастр кафедрасы
(әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті, Алматы, Қазақстан)
[3]PhD, Туризм және рекреация географиясы зертханасының аға ғылыми қызметкері
(Сәтбаев Университеті, География институты, Алматы, Қазақстан)

ЖІБЕК ЖОЛЫНЫҢ ЖАҢА ЭКОНОМИКАЛЫҚ БЕЛДЕУІНДЕГІ ТҮРКІСІБТІҢ ЖАҢА ҚЫРЫ

Аннотация. Мақалада бірінші бесжылдықтағы ұлы құрылыстардың бірі Түркістан-Сібір темір жолы құрылысы Қазақстанның және Орта Азияның ғана емес, Батыс Сібірдің және КСРО-ның басқа да өңірлерін индустрияландыруда маңызды рөл атқарғандағы маңызы ашылады. Орталық Азия елдерінің табиғи-ресурстық әлеуетін игерудегі "Түркісіб " деп аталатын маңызды көлік артериясының рөлі мен орны анықталды. Осыған байланысты Түркісібтің тарихи миссиясы қазіргі уақытта және болашақта Жібек жолының жаңа экономикалық белдеуін (ЖЖЭБ) салу контекстінде қарастырылуда. Осыған байланысты авторлар Орталық Азия елдерін олардың ішкі инновациялық-экономикалық әлеуетін, оның экономикалық тиімділік пен бәсекеге қабілеттіліктің халықаралық стандарттарына сәйкестігі тұрғысынан және әлемдік экономикада ЖЖЭБ трассасының бойы мен ЕЭО елдерін сыртқы экономикалық қатынастар үшін маңызды ресурстар ретінде қарастырады.

Түйін сөздер: Түркісіб, Сібір, Түркістан, Орталық Азия, Жібек жолының жаңа экономикалық белдеуі, геосаясат, жүк ағыны, аймақтық интеграция.

Sh. M. Nadyrov[1], A. T. Mylkaidarov[2], R. Zh. Kelinbayeva[3]

[1]Doctor of geographical science, professor, Department of geography, land management and cadastre
(al-Farabi Kazakh National University, Almaty, Kazakhstan)
[2]Candidate of geographical science, docent, Department of geography, land management and cadastre
(al-Farabi Kazakh National University, Almaty, Kazakhstan)
[3]PhD, Senior Researcher Laboratory of Geography of Tourism and Recreation
(Satbayev University, Institute of geography, Almaty, Kazakhstan)

TURKSYB IN THE VIEW OF A MODERN ECONOMICAL PART OF SILK WAY

Abstract. Article shows an importance of building one of the greatest railroads TurkSyb, which has played a great role in an industrialization not only of Kazakhstan,but also of West Syberia and other regions of the USSR. The role and place of one of the gretest transport arteries called TurkSyb in a natural resourceses potential's mastering of Central Asia is defined. Because of this a historical mission of TurkSyb in a modern world and in a future context of building a New Economical part of Silk Way(NESW) is being considered. Due to it autors consider counties of a Central Asian region from their interior innovation-economical potential's and it's worldwide economical efficiency and competitiveness standart's conformity's point of view, because they are important sources of external economical relations of a counties of NESW, EAEU and world's economy.

Keywords: TurkSyb, Syberia, Turkestan, Central Asia, new economical part of Silk Way, geopolitics, cargo flow, regional integracy.

СОДЕРЖАНИЕ

Рекреационная география и туризм

Ткачук Л.Н. Геополитическая ситуация как фактор развития международного туризма.....3
Жаксыбекова Д.К. Стратегическое управление развитием делового туризма в условиях глобализации.....13
Имангулова Т.В., Губаренко А.В. Методика создания паспортов объектов туристского интереса в работе экскурсовода.....19
Имангулова Т. В., Ушкулакова Г.М. Значимость ресурсного потенциала этнокультурного туризма на особо охраняемых природных территориях.....24
Имангулова Т.В., Кадырбекова Д.С., Ушкулакова Г.М., Маратулы Ш. Туристский потенциал Жетысу..... 29

Экономическая география

Надыров Ш.М., Мылкайдаров А.Т., Келинбаева Р.Ж. Турксиб в ракурсе нового экономического пояса Шелкового пути..... 34
Сансызбаева А.Б., Саипов А.А. Экономическая интеграция приграничной Павлодарской области и областей России..... 42

Гидрология

Таиров А.З. Сохранность природных комплексов наряду с обеспеченностью водными ресурсами – основное условие устойчивого развития..... 49
Таиров А.З., Сорокина Т.Е., Толекова А. Дельтовые озера Сырдарии – уникальные объекты Арало-Сырдариинского трансграничного бассейна.....53
Абдуллаев Б.Д., Отакулова Ю.А. Основные природные факторы, формирующие состав подземных вод Приташкентского региона..... 63

Геоморфология и экзогенные процессы

Вейсов С.К., Хамраев Г.О., Акыниязов А.Д. Теоретические основы закрепления подвижных песков Каракумов.....68

Внедрение результатов исследований

Алимаев И.И., Крылова В.С. Цифровая модель управления пастбищными ресурсами в практическом применении..... 76

Хроника

Благовещенский В.П., Жданов В.В. Тренинг по оценке риска и прогнозированию снежных лавин..... 83

Керемкулов Вахит Арынович 86

Горбунов Алдар Петрович 87

Редактор *Т. Н. Кривобокова*
Верстка на компьютере *Д. Н. Калкабековой*

Подписано в печать 28.03.2019.
Формат 60x88 1/8. Бумага офсетная.
Печать – ризограф. 5,9 п.л. Тираж 300.

Отпечатано в типографии ТОО «Нурай Принт Сервис»
050026, г. Алматы, ул. Муратбаева,75, оф. 3. Тел.: +7(727)234-17-02