

**КАЗАХСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ АЛЬ-ФАРАБИ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
международной научно-практической конференции
«ЮЖНАЯ И ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ: ИСТОРИЧЕСКИЕ,
ПОЛИТИЧЕСКИЕ, СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ
И КУЛЬТУРНЫЕ ВОПРОСЫ СОТРУДНИЧЕСТВА»,
посвященной 80-летию КазНУ им. аль-Фараби и
20-летию отделения инологии и туркологии**

Алматы, 17-18 апреля 2014 года

Қортабасва Г. ОРТААЗИЯЛЫҚ ҮИДЛІК МӘДЕНИ БАЙЛАНЫС: БАБЫР МЕН ОНЫҢ ҮРПАҚТАРЫ	76
Сапашев О.С., Кодар А.А. САКСКИЙ СЛЕД В ИНДИИ.....	79
Әбелдаев Ж.Ә., Сулейменова Д. ОСМАНТАНУДЫҢ ЗЕРТТЕЛУ ТАРИХЫНАН.....	84
Арзыкулов А.А., Шаймерденова Г. АВТОТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР ЗАПАДНАЯ ЕВРОПА - ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ: ПО СЛЕДАМ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ	88
Арин Р.Г. ОРТАЛЫҚ АЗИЯ ЕЛДЕРІ МЕН ЖАПОИИЯ АРАСЫНДАҒЫ ТАРИХИ БАЙЛАНЫСТАР ЖӘНЕ ОНДАҒЫ ҮЛЫ ЖІБЕК ЖОЛЫНЫҢ РӨЛІ.....	91

*ПОДСЕКЦИЯ №4.
ПОЛИТИЧЕСКИЕ И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ
В ЮЖНОЙ И ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ*

Мен Д.В. СОВРЕМЕННАЯ ЮЖНАЯ АЗИЯ ПЕРСПЕКТИВЫ ИА БУДУЩЕЕ.....	95
Губайдуллина М.Ш., Малик М. Б. ПЕРЕКРЕСТОК ЦИВИЛИЗАЦИИ: КАШМИР И ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ НА НОВОМ ЭТАНЕ ОТНОШЕНИЙ	99
Ашинова Ж.Е. МОДЕРНИЗАЦИЯ ПАРТИЙНО-ПОЛИТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН	102
Акын Б.Қ. ҚАЗАҚСТАННЫҢ САЯСН ЖАҒАРУ ҮДЕРІСІНДЕ ЖАПОНИЯНЫҢ БИЛЕУШІ ПАРТИЯСЫИЫҢ ТӘЖІРИБЕСІ	106
Спанкулова Л.С., Конырбай А.Р. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ТРУДА ЖЕИЦИН НА ПРОТЯЖЕНИИ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА: КАЗАХСТАИ В КОНТЕКСТЕ МЕЖСТРАНОВЫХ СРАВНЕНИЙ	110
Исмагулова С.А., Даниярова Л.М. 80-ШІ ЖЫЛДАРДАҒЫ ҮНДІ ЭКОНОМИКАСЫНДАҒЫ ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯЛАУ ҮРДСІ	114
Досова С.Н. Даниярова Л.М. ЖАҒАНДАИУ ЖАҒДАЙЫНДАҒЫ ҮНДІСТАН МЕН ҚАЗАҚСТАННЫҢ ЭКОИОМИКАЛЫҚ БАЙЛАНЫСЫ.....	117
Бахаутдинова Г.И. ИНТЕГРАЦИЯ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ В МИРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ: РОЛЬ ЭНЕРГЕТИКИ И ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	121

*ПОДСЕКЦИЯ №5.
ИНТЕГРАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ В ЮЖНОЙ И ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ*

Камбаров Б.К., Досова С.Н. ПЕРСПЕКТИВЫ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ В ЮЖИОЙ И ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ В СОВРЕМЕННЫХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ	127
Бахаутдинова Г. Н. ИНТЕГРАЦИЯ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ В МИРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ: РОЛЬ ЭНЕРГЕТИКИ И ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	131

*СЕКЦИОННОЕ ЗАСЕДАНИЕ №2
ЯЗЫКОВЫЕ И ЛИТЕРАТУРНЫЕ СВЯЗИ СТРАН ЮЖНОЙ И ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ.
КУЛЬТУРА И РЕЛИГИЯ И СОТРУДНИЧЕСТВО СТРАН ЮЖНОЙ И
ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ В СФЕРЕ НАУКИ И ОБРАЗОВАНИЯ.*

*ПОДСЕКЦИЯ №1.
ЯЗЫКОВЫЕ СВЯЗИ ИНДИИ И КАЗАХСТАНА*

Ессалиева Ж.Ж. КӨНЕ ТУРКІ ЖАЗБА ЕСКЕРТКІШТЕРІНДЕГІ «ТӘҢІР» КОИЦЕПТІСІНІҢ ЛЕКSIКАЛЫҚ ДЕРИВАЦИЯСЫ.....	136
Каримов Б.Р. ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ЯЗЫКОВ ИИДОСТАНСКОГО ПОЛУОСТРОВА, ЕВРАЗИИ И МИРА	139
Kokeyeva D.M., Nergiz Ali IMPORTANCE AND PROLIFERATION OF TEACHING TURKISH LANGUAGE	144
Назым Оспан, Кенжебек Габдуллин ТӘУЕЛСІЗ ҮИДІСТАННЫҢ ТІЛ САЯСАТЫНДАҒЫ ХИНДИ ТІЛІ.....	146
Құрманғазықызы М., Салтанат Расылхан ҚАЗАҚ ЖӘНЕ ХИНДИ ТІЛДЕРИИЕ АҒЫЛШЫН ЛЕКSIКАЛЫҚ ЭЛЕМЕНТТЕРІНІҢ ЕНУ ҮДЕРІСІ	152

грамматики», «Сравнительная хрестоматия турецкого языка, наречий османлы и азербайджана» атты еңбектерімен танылды [5].

Осылайша, Ресейде XIX ғасыр мен XX ғасырдың басына дейін Осман империясының тарихы тілі, әдбисті және мәдениетіне арналған зерттеулер бірінен соң бірі шығып жатты. Бұл еңбектер шығуының бірден бір себебі, ресейлік ғалымдардың Шығысқа деген үлкен қызығушылық танытуы деуге болады, әсіресе Осман империясының әскери күш-қуатының сырын ұғу мәселесі алғашқы кезекте тұрды. Осман мемлекетінің құрамындағы көптеген өзге ұлт өкілдерінің өмірі, олардың бостандық үшін күресі деген желеу орыс саясаткерлерінің басты мақсатына айналғандай.

Пайдаланылған әдебиеттер:

1. История отечественного востоведения, I том. – Алматы, 1995
2. История отечественного востоведения, II том. – Алматы, 1995
3. http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_biography
4. Кайдаров Ә.Т., Оразов М. Түркітануға кіріспе. Алматы, 2004.
5. www.turkacadem.kz

АВТОТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР ЗАПАДНАЯ ЕВРОПА - ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ: ПО СЛЕДАМ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Арзыкулов Аманжан Азкеинович

старший преподаватель кафедры китаеведения КазНУ им.аль-Фараби

e-mail: ajkenamanjol@mail.ru

Шаймерденова Гульвира

магистрант 1 курса кафедры китаеведения КазНУ им.аль-Фараби

e-mail: unknown2704@gmail.com

Аннотация: Развитая логистическая система стала одной из составляющих растущей сплоченности регионов. Великий шелковый путь на протяжении многих веков являлся примером удачного развития экономики между регионами. В статье авторы рассматривают проблемы возрождения этих путей и связей.

Ключевые слова: Великий Шелковый путь, Западный Китай, логистика, транспортный коридор.

Түйіндеме: Дамыған логистикалық жүйе артып келе жатқан аймақтардың жақындасуының құрбан болып кеткендерінің бірі. Ұлы Жібек жолы ғасырлар бойы аймақтар арасындағы экономиканың сәтті дамуының жарқын мысалы болып келді. Мақалада авторлар осы жолдар мен байланыстарды қайта қалпына келтіру мәселелерін қарастырады.

Кілт сөздер: Ұлы Жібек жолы, Батыс Қытай, логистика, қолқ дәлізі.

Summary: The developed logistic system became one of regions making to growing unity. The great silk road throughout many centuries was an example of successful development of economy between regions. In article authors consider problems of revival of these ways and communications.

Keywords: Great Silk way, Western China, logistics, transport corridor.

«География сделала нас соседями. История сделала нас друзьями. Экономика сделала нас партнерами. Необходимость сделала нас союзниками». Эта фраза принадлежит президенту Казахстана Нурсултану Назарбаеву по поводу отношений США и Канады. Данное изречение в полной мере характеризует ситуацию в отношениях Китай – Казахстан – Россия.[1] Ни одну из ныне существующих стран не обошли интеграционные процессы. Пусть это международные организации или таможенные союзы, государства объединяются ради развития экономики, культуры, политических отношений в регионах, и в целом мире.

Одной из основ экономики любой страны является развитая система логистики. Сохранение экономики без укрепления транспортных систем и сопутствующей инфраструктуры в современных условиях немыслима, тем более, если это регион, связывающий Восток и Запад. Одним из таких примеров является Великий шелковый путь, служивший мостом между Европой и Азией на протяжении многих столетий, тем не менее, не утратившего своего значения по сей день.

шелковый путь рождает в воображении каждого из нас наполненные экзотическими странами, которые, минуя знойные пустыни и горные кручи, подвергаясь опасностям в пути, упорно продвигались из загадочных стран Юго-Восточной Азии к цветущим и оазисам Ближнего и Среднего Востока, Средиземноморья и дальше в Европу. Такие маршруты существовали в оба направления.

На тех самых дорогах можно было встретить группы странников, посольские миссии, караваны, караванщики, караванщики, караванщики. Периодически по проторенным мирными купцами дорогам проносились караваны, в пешем и конном порядке продвигались армии очередных завоевателей.

С исторической арены целые народы, гибли города, заносились песком старые тропы. Но на бескрайних пустынных и степных просторах южной части евразийского континента появлялись новые торговые пути. Бесперебойно функционировал южный морской путь через Индийский и Тихий океаны.

Современный момент государства пытаются возродить бывшие тропы, заключают меморандумы и пакты. Сооружаются трубопроводы, по которым переправляют нефть из одних стран в другие. Строятся железнодорожные и автотранспортные магистрали, соединяющие целые страны.

Суть темы заключается в том, что бурная интеграция процессов привела к развитию экономической интеграции регионов. И естественно, что развитая логистическая система стала одной из движущих сил этих процессов. Ведь если бы не было дорог и путей, соответственно не развивались бы торговые системы и инфраструктура, а далее и экономика какой-либо страны. Так как, шелковый путь на протяжении многих веков являлся примером удачного развития именно Китай – Казахстан – Россия стали инициаторами возрождения этих путей и

развития международной торговли и транснационализация крупных компаний стала обеспечивать перемещение ресурсов и товаров, что объективно невозможно без транспортного комплекса. По своей сути транспортные операции являются ключевым элементом реализации внешнеэкономической сделки.

В своей независимости Центрально-Азиатского региона транспорт наряду с другими факторами начал обеспечивать реализацию мировых транспортно-экономических связей, и стал неотъемлемой частью международного товарообмена. В силу того, что в советское время игнорировались в обход Казахстана и стран Центральной Азии, транзитный потенциал этих стран использован до конца. Развитие экономик этих стран привело к значительному росту доли транзитных перевозок.

Это существенно меняет условия работы как автотранспортной, так железнодорожной инфраструктуры некоторых из стран не готова к такому резкому изменению структуры перевозок.

Актуальным становится вопрос о строительстве и развитии приграничных транспортно-логистических зон (ПТЭЗ) и транспортных коридоров (ТК), с помощью которых обеспечивается быстрый и четко отрегулированный пропуск грузопотоков. Важным инструментом управления и оптимизации сложного транспортного процесса является широкое использование информационных технологий.

Актуальность транзитной роли транспортной сети Казахстана и России оставило ряд вопросов, требующих оптимизации работы транспортной сети, обеспечивающей перевозку пассажиров и грузов, и прогнозирования изменений грузопотоков.

В данный момент не достаточно проработаны эффективные логистические механизмы развития автотранспортного коридора.

Исторические возможности транспорта, главное, политическое устройство мира были таковы, что в прошлом веке маршрутами Великого шелкового пути практически не пользовались. С течением времени стало ясно, что ренессанс этой дороги должен состояться. Экономическое развитие этого настоятельно требовало. Может показаться странным, но впервые стремление к интеграции азиатских стран обеспечить более тесные связи и интеграцию своих транспортных систем было отражено в заявлениях, прозвучавших на Международной евроазиатской конференции по транспорту, состоявшейся в мае 1998 года в нашем городе.

По моему мнению, идея создания такого проекта была неизбежна, и сам проект давно витал в воздухе. Исторические предпосылки начались еще во времена Советского Союза. Так на XXIV Генеральной Ассамблее ЮНЕСКО, проходившей в ноябре 1987 г., по инициативе десяти

стран, включая Советский Союз, была принята резолюция об организации и осуществлении крупномасштабного гуманитарного проекта "ВЕЛИКИЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ - ПУТЬ ДИАЛОГА".

Это придало новый импульс в развитии культурного диалога между странами и народами, принадлежащими к различным культурам и общественно-экономическим системам, исповедующим разные религии. Одновременно с организацией научных исторических, археологических и экологических исследований в проекте ЮНЕСКО уделено большое внимание развитию торговли, культурно-туристическому освоению современных трасс древних караванных путей: строительству отелей, создание фольклорно-этнографических центров, музеев, возрождение народных промыслов и ремесел, сотрудничества молодежных организаций, издательско-просветительской деятельности.

Великий шелковый путь во всех его древних проявлениях возродился сегодня к новой жизни и вновь появился на карте мира. Молодое энергичное поколение начала 3-го тысячелетия, развивая традиции своих далеких предков, активно осваивает огромный потенциал международного общения.

32 евроазиатских государства, среди которых Япония, Южная Корея, Китай, Индия и Россия уже подписали соглашение о строительстве Трансазиатской дороги протяженностью более 14 тыс. км. Она свяжет страны бассейнов Атлантического и Тихого океанов. Главные магистрали пройдут от Японии до Турции и от Китая до Болгарии. Кроме того, транзитные скоростные дороги свяжут Санкт-Петербург и Токио, а также Хельсинки и Хабаровск.[2]

В одном из своих посланий народу Казахстана президент страны Нурсултан Назарбаев сказал о необходимости развития логистической составляющей экономики республики. Наша страна не имеет выхода к морю, что значительно усложняет процессы налаживания внешнеэкономических связей. Тем не менее, из 209 стран мира наша страна торгует с 192. Кроме того, по территории республики могли бы проходить маршруты множества стран, заинтересованных в торговле с нашими соседями. Тем более что один из них – Китай - уже несколько десятилетий является самым приоритетным торговым партнером для любой страны мира. Именно так и возникла идея строительства международного транспортного коридора «Западная Европа - Западный Китай».

Создание международных транспортных коридоров является одной из важнейших задач экономической политики любой страны, решение которой позволит интегрироваться в мировую систему грузовых перевозок, а также увеличить транзитный потенциал этого государства и развить экономику этого региона.

Руководствуясь таким понятием как взаимодействие культурных, экономических и транспортных связей, руководство стран Азии и Европы решило создать новый автотранспортный коридор, который положит начало интеграции этих стран. Не маловажным импульсом принятия этого решения стало и не соответствие современным требованиям безопасности и комфорта, построенных в шестидесятые годы прошлого века, автомобильной дороги.

Именно президент Н. Назарбаев стал инициатором нового, революционного проекта строительства дороги «Западная Европа – Западный Китай». 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 азиатские региональные системы автомобильных дорог с выходом на большинство государств Евразии, крупнейшие транспортные узлы и терминалы. В этой связи автотранспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай». [3, с.6]

Реконструкция международного транзитного автомобильного коридора «Западная Европа - Западный Китай» является одним из значимых и масштабных проектов транспортной отрасли. Основная цель – возобновить маршрут Великого Шелкового пути, связывавшего когда-то Восток и Запад.

Интересы Евросоюза, России, Китая в Казахстане и в целом в Центральной Азии сконцентрированы по основным направлениям: торговля и инвестиции; энергетика; транспорт и управление водными ресурсами; региональная интеграция. Эти интересы и создают основу сотрудничества в многостороннем формате. [4]

Предполагается, что создание нового коридора коренным образом изменит существующую конфигурацию международных транзитных путей и серьезно повлияет на позиции некоторых транзитеров на международном рынке.

В заключении хотелось бы сказать, что реализация данного проекта стала бы прорывом для региона Азии, в частности Казахстана, России и Китая, так как это способствовало бы вовлечению большего числа стран региона в торговлю, позитивно повлияло бы на развитие транспортной инфраструктуры, стимулировало бы производство вдоль самой трассы и дорогам к ней прилегающим

қисм. способствовало бы ускоренным темпам развития экономик Азиатского региона. Подразумевал президент Назарбаев, назвав проект «Западная Европа – Западный Китай» международной стройкой.

Литературы:

1. К. К. Взаимодействие Казахстана с Россией, Китаем и Европейским союзом в многостороннем формате // 4 международной научно-практической конференции «ЕС – Казахстан – Россия: перспективы (Китай)». 2011
2. М. Великий шелковый путь! Существовала ли такая дорога в действительности и где она проходила // Шелковых дорог. 2006
3. А. Западная Европа – Западный Китай – проект тысячелетия // Литер. № 129. Алматы, 2011. с.6
4. А. Новый Шелковый путь Литер. №196, 21.10.2011 г. с. 5.
5. Африка Сегодня. Качевская М. В. В. Овчинников: «Возродить Северный Великий шелковый путь». 2007. 47-49

ҚАЗИЯ ЕЛДЕРІ МЕН ЖАПОНИЯ АРАСЫНДАҒЫ ТАРИХИ БАЙЛАНЫСТАР ЖӘНЕ ОНДАҒЫ ҰЛЫ ЖІБЕК ЖОЛЫНЫҢ РӨЛІ

Арин Р.Г.

Әл-Фараби атындағы Қазақ Ұлттық Университеті, Қазақстан, Алматы қ.

E-mail: patriot01.kz@mail.ru

Орта Азия елдері мен Жапонияның арасындағы ежелдегі, орта және жаңа замандағы тарихи байланыстар баяндалады. Орта Азия елдері мен Жапония іргелес орналасқан мемлекеттер болғандықтан Ұлы Жібек жолы мен арада жатқан Қытай өркениетіне үлкен мән беріледі. Сонымен бірге арасындағы байланыстардың сиректігіне карамастан, олар өзінің белгілі бір ерекше ерекшеліктерімен. Осы ерекше сипаттарды біз тек тарихи баяндау арқылы анықтан олардың ортақ жерлерін білуге болады. Және де ол сипаттардың қазіргі Орта Азия елдері мен Жапония арасындағы қарым-қатынастың қалайша тигізіп отырғанын анық көре аламыз.

Терминдер: Орта Азия, Жапония, Ұлы Жібек жолы, Қытай өркениеті, халықаралық қатынастар.

Статья рассматривается контакты и связи между Центрально-Азиатским странами и Японией в древние и новые периоды истории. Учитывая отдаленность Центральной Азии от Японии, оказавшая влияние Великого Шелкового пути и Китайской цивилизации на характер контактов между странами, можно сказать, что эти контакты имеют свою определенную особенность. И для того чтобы выявить эти особенности данных связей, важно рассматривать их общность в исторической перспективе. В заключение мы можем уже наблюдать их влияние на нынешний характер отношений между Центральной Азией и Японией.

Ключевые слова: Центральная Азия, Япония, Великий Шелковый Путь, Китайская цивилизация, международные отношения.

The article examines some contacts between Central Asian states and Japan in ancient, medieval and modern periods. Because of the far distance between Central Asia and Japan, the Silk Road and Chinese civilization had made a contribution to the particular nature of contacts between two sides. Despite the infrequent contacts between them, they have own features. And to define these features and other common points of mutual contacts we need to consider them in long-term perspective and historical context. In the ending part we try to identify the influence of the contacts on the present relations between Central Asian states and Japan.

Keywords: Central Asia, Japan, the Silk Road, Chinese civilization, international relations.

Орта Азия аймағы Жапониядан соншалықты алшақ болмағанымен де, байланыс орнату үшін қиындықтар туғыда қиын аймақ болып табылады. Мысалға, Орта Азиядан әлде қайда алыс Африка құрлығындағы елдер мен Жапония арасындағы экономикалық байланыстар дамыған. Бұның бір себептердің бірі, бұл Жапонияның әлемдегі ең үлкен әрі ең үздік флоттардың бар болуында. Сол себептен Жапония үшін ашық теңіз бен мұхитқа шығу үшін бар әлемнің кез-келген елімен сауда-саттық байланыс орнату қиынға соқпайды. Ал Орта Азия елдерінің ашық теңізге шығу мүмкіндігінің жоқтығынан Жапония ескі әлемнің ашық сауда алпауыт елдермен тығыз сауда-саттық қарым-қатынас орнату мәселесі түрлі тәсілдер арқылы шешіледі. Бұл мәселе тек екі жақты сауда-саттық айналым үшін ғана емес, сонымен бірге Орта Азияның әлемдік нарыққа шыға алмау мәселесі де болып табылады.