

Литература:

1. Сулейменов О. Глубина прошлого, широта настоящего и высота будущего // Дружба народов.-2009.-№ 11 / magazines.russ.ru/druzhba/2009/11/su.html
2. Договор о создании Единого экономического пространства между Республикой Казахстан и Республикой Узбекистан // Бюллетень МДСА РК.- 1997.- № 3.- С.31-37.
3. Договор о создании Единого экономического пространства между Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой и Республикой Узбекистан // Казахстан – международные договоры с государствами СНГ / Авт.-сост.: Э.Б. Мухамеджанов, И.В. Межибовская.- Алматы, 1997.- С.293-297.
4. Протокол о присоединении Республики Таджикистан к Договору о создании Единого экономического пространства между Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой и Республикой Узбекистан от 30 апреля 1994 г. В кн.: Примбетов С. Центральная Азия: Реалии и перспективы экономической интеграции.- М., 2000.- С.429-430.
5. Совместное заявление в связи с 10-летием Евразийского экономического сообщества. В кн.: Мансуров Т. Евразийский проект Нурсултана Назарбаева, воплощенный в жизнь.- М., 2011.- С.209.
6. Материалы заседания Межгоссовета Евразийского экономического сообщества 5 июля 2010 г. в Астане // Известия.-2010.-27 июля.
7. Совместное заявление. В кн.: Мансуров Т. Евразийский проект Нурсултана Назарбаева, воплощенный в жизнь.- М., 2011.- С.239.
8. Омар Б. Союз на равноправных началах // Казахстанская правда.-2014.-29 марта.-С.15
9. Таможенный союз растет с низкой базы [Электронный ресурс] //www.tks.ru/reviews/2010/11/29/03
10. К экономике знаний через инновации и образование. Лекция Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаева в Евразийском национальном университете им. Л.Н. Гумилева // Казахстанская правда.-2006.-27 мая.
11. Юбилейная сессия СВМДА: теория без практики мертва [Электронный ресурс] <http://www.ru.journal-neo.com/node/118785>
12. Соглашение между Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой, Российской Федерацией, Республикой Таджикистан и Китайской Народной Республикой об укреплении мер доверия в военной области и в районе границы. Шанхай, 26 апреля 1996 г. // Сборник документов по международному праву. Под общ.ред.К.К. Токаева. Сост. Атанов М.М., Ибрашев Ж.О. и др. Т.2.-Алматы, 1998.- С.269-277.
13. Соглашение между Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой, Российской Федерацией, Республикой Таджикистан и Китайской Народной Республикой о взаимном сокращении вооруженных сил в приграничных районах. Москва, 24 апреля 1997 г. // Сборник документов по международному праву. Под общ.ред.К.К. Токаева. Сост. Атанов М.М., Ибрашев Ж.О. и др. Т.2.-Алматы, 1998.- С.277-283.
14. Мухамеджанова Д.Ш. Казахстан и международные интеграционные процессы: монография.-Алматы, 2011.- С.190.

ОРТАЛЫҚ АЗИЯЛЫҚ АЙМАҚТЫҚ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ҰНТЫМАҚТАСТЫҚ БАҒДАРЛАМАСЫ ШЕҢБЕРІНДЕГІ КӨЛІК-КОММУНИКАЦИЯ МӘСЕЛЕСІ

Смағұлова Г.М., т.ғ.к., доцент; Сердхан А., х.к.магистрі
Академик Е.А. Бөкетов атындағы Қарағанды мемлекеттік университеті
Қарағанды қ. Қазақстан Республикасы

Мақалада Орталық Азиялық аймақтық экономикалық ынтымақтастық бағдарламасы ұйымы және оған мүше-мемлекеттер арасында ұйым шеңберінде жүріп жатқан көлік-коммуникация саясаты қарастырылған. Осы саясатты іске асырудағы Қазақстанның халықаралық көлік дәліздеріне қатысуы баяндалады.

Кілт сөздер: ОААЭЫ бағдарламасы, Орталық Азия аймағы, инфрақұрылым, көлік-коммуникация, көлік дәлізі

Қазіргі жаһандану кезінде халықаралық қатынастарға қатысушылардың өзара әрекетін бейнелейтін жаңа акторлар - халықаралық ұйымдар, қауымдастықтар, түрлі бірлестіктер, топтар және бағдарламалар пайда болуда. Олар өз аймақтары мен әлемдік қауымдастықтағы жағдайларға өз ықпал тигізуде. Солардың қатарында Орталық Азиялық аймақтық экономикалық ынтымақтастық бағдарламасы (ОААЭЫ - авт.) да бар.

Орталық Азиялық аймақтық экономикалық ынтымақтастық бағдарламасы 1997 ж. Азиялық Даму Банкі (АДБ - авт.) бастамасының негізінде қаланған болатын. Алғашқыда бағдарламаға Қытай Халық Республикасымен бірге Орталық Азия мемлекеттерінен Қазақстан, Қырғызстан және Өзбекстан Республикалары кірсе, уақыт өте олардың қатары Тәжікстан (1998 ж.), Моңғолия (2002 ж.),

Әзірбайжан (2003 ж.), Ауғанстан (2005 ж.), Түркменстан және Пәкістан (2010 ж.) мемлекеттерінің қосылуы арқылы оның шеңбері кеңейе түсті. АДБ-мен қатар бағдарламаға Еуропалық Қайта құру және Даму Банкі (ЕКДБ - авт.), Халықаралық валюта қоры (ХВҚ - авт.), Ислам Даму Банкі (ИДБ - авт.), Біріккен Ұлттар Ұйымының Даму Бағдарламасы (БҰҰДБ - авт.) мен Дүниежүзілік Банкі (ДБ - авт.) сияқты беделді халықаралық ұйымдар әріптес көпжақты институттар ретінде қатысады [1].

ОААЭЫ бағдарламасының басты мақсаты - көлік-коммуникация, сауда, энергетика салалары бойынша Орталық Азия мемлекеттерінің экономикалық көрсеткіштерін жақсарту мақсатында аймақтық бастамаларға қолдау көрсету, тұрғындарының өмір сүру деңгейлерін көтеру. Бағдарламаның мақсатында айқындалғандай көлік-коммуникация мәселесі оған қатысушы барлық мемлекеттер үшін өзекті. Осы ретте мүше-мемлекеттер бағдарлама шеңберінде көпжақты ынтымақтастықты дамыту арқылы көлік-коммуникация бағытына арналған жобаларға қатысуда. Солардың - бірі көлік және сауда қолайлылығы жөніндегі ОААЭЫ стратегиясы. Бұл маңызды құжат 2007 жылы 3 қарашада ОААЭЫ елдерінің Душанбеде өткен 6-шы министрлер кездесуінде қабылданған болатын [2] және ол 2017 жылға дейінгі уақытқа арналды. Стратегия көлік саласы бойынша Орталық Азия аймағы үшін үш мақсатты айқындады:

- ОААЭЫ шеңберінде бәсекеге қабілетті көлік дәліздерін құру;
- шекара арқылы адамдар мен тауарлардың тасымалына тиімді ықпал ету;
- адамдар үшін қауіпсіз әрі ыңғайлы көлік жүйесін дамыту.

Аталған мақсатқа жету үшін ОААЭЫ шеңберінде арнайы төрт бағыттағы алты дәліздің жоспары жасалды:

- 1 дәліз: Еуропа – Шығыс Азия;
- 2 дәліз: Жерорта теңізі – Шығыс Азия;
- 3 дәліз: Ресей Федерациясы – Таяу Шығыс және Оңтүстік Азия;
- 4 дәліз: Ресей Федерациясы – Шығыс Азия;
- 5 дәліз: Шығыс Азия – Таяу Шығыс және Оңтүстік Азия;
- 6 дәліз: Еуропа – Таяу Шығыс және Оңтүстік Азия [3].

Бұдан байқайтынымыз көрсетілген дәліздердің барлығы жер шарындағы ең үлкен құрылық - Еуразияны қамтитындығы. Бұл дәліздерді жасау барысында аймаққа әсер ететін негізгі экономикалық, әлеуметтік және саяси факторлар ескерілді әрі олар көрсетілген мерзімге дейін халықаралық стандарттарға сәйкестендірілуі керек. Сонымен бірге бұл көлік дәліздері Орталық Азия елдерінің үстін басып өтетін болғандықтан, аймақ елдері үшін маңызды.

Қазақстан Республикасы Орталық Азиядағы мемлекеттердің бірі болғандықтан, біздің республика үшін аталған дәліздердің алғашқы үшеуі ерекше қызығушылық тудырады. Өйткені олар Қазақстанға қатысты. Енді соларды қарастырып өтейік.

1 дәліз «Еуропа – Шығыс Азия» деп аталып, көрсетілген алты дәліздің ішіндегі ең белсендісі болып табылады, яғни ол Еуропа елдерін Қытай Халық Республикасымен байланыстырып, сол арқылы Шығыс Азияға шығады. Оның шекарасы Ресей Федерациясынан басталып, Қытай Халық Республикасына дейін жетеді және ол Орталық Азияның екі мемлекеті – Қазақстан мен Қырғызстан Республикаларының территорияларын басып өтеді. Ресми мәліметтер бойынша ол «13 600 км. автокөлік және 12 000 км. темір жолдарды, 1 логистикалық орталықты және 3 аэропортты» қамтиды [3]. Қазақстандық учаскеде Халықаралық қайта құру және даму банкінің қолдауымен Алматы-Қорғас автокөлік жолы жетілдірілу үстінде. Сол сияқты Астана-Қарағанды ақылы автокөлік жолының жобасы өз жұмысын жүргізіп жатыр.

«Жерорта теңізі – Шығыс Азия» деп аталатын ОААЭЫ-ның 2-ші дәлізі Кавказ және Жерорта теңізі елдерін Шығыс Азиямен байланыстырады. Бұл маршрут Әзірбайжан және Орталық Азияның барлық бес мемлекетін Қытаймен байланыстырады. Ол 9 900 км. автокөлік және 9 700 км. темір жолдарды құрайды [3]. Аталған дәлізден ОААЭЫ-ның 10 мемлекетінің 7-нің үстінен өтетін көлік жолдарының мүмкіндіктері қарастырылған. Қазақстанға қатысты жағына келетін болсақ, бұл бағытта Бейнеу (Қазақстан) мен Тұрпанды (Қытай) байланыстыратын темір жол салынады. Сол сияқты автокөлік және темір жолдар өтетін Достық (Қазақстан) арқылы өткізу пунктінің жұмысы жетілдіріледі. Бұдан басқа Мойынты мен Достық арасындағы қазақстандық учаске электрлендіріледі.

«Ресей Федерациясы – Таяу Шығыс және Оңтүстік Азия» деген 3 дәліз ұзындықтары 6 900 км. автомобиль және 4 800 км. темір жолдар арқылы Ресей Федерациясының Сібір өлкесін Қазақстан, Қырғызстан, Өзбекстан, Түркіменстан, Тәжікстан және Ауғанстан арқылы Таяу Шығыспен әрі Оңтүстік Азиямен байланысуға мүмкіндік туғызады [3]. Бұл бағыттағы Қазақстандағы көлік-коммуникация мәселесіне келетін болсақ, қазіргі кезде Алматы-Қапшағай бағытында автокөліктер жүретін ақылы жолдың жобасы іске асырылуда.

2012 ж. Қытайдың Ухань қаласында өткен ОААЭЫ бағдарламасы ұйымының 11-ші министрлер конференциясында Орталық Азияда транспорттық инфрақұрылымды дамытуға арналған ең көлемді жоспарлардың бірі - Ухань жоспары (Wuhan Action Plan) қабылданды. Жоспарға сәйкес автокөлік және темір жолдар, аэропорттар, теңіз порттарын салу және қайта қалпына келтіру көзделді. Жоспардың 2020 жылға дейін іске асырылуы тиіс және ол үшін 22,5 млрд. доллар мөлшерінде қаржы жұмсалуды қарастырылған [4]. Осы кезден бастап жоспардың жаңартылуына дайындақ басталды. ОААЭЫ бағдарламасы ұйымына мүше 10 мемлекеттің үкіметінде 2008 жылдан бергі жүрген өтпелі кезеңдегі атқарылған іс-шараларға баға беріліп, жоспардың толықтырылуы туралы айтылды. Нәтижесінде 2013 жылы қазан айында Астана қаласында өткен ОААЭЫ бағдарламасы ұйымының 12-ші министрлер конференциясында Азия даму банкінің қолдауына сүйене отырып, «Көлік және сауда қолайлылығы жөніндегі стратегия – 2020» (СТСТ-2020 – Стратегия по транспорту и содействию торговле – авт.) қабылданды [5].

Көлік-коммуникация саласындағы үлкен табыстардың бірі Қазақстан-Түрікменстан-Иран арқылы өтетін Өзен-Қызылқия-Берекет-Этрек-Горган теміржол желісінің ресми түрде ашылуында. Қазақстан үшін маңыздылығы еліміздің Парсы шығанағына теміржол арқылы тікелей шығу мүмкіндігіне ие болуында. Яғни, 2008 жылы бастау алып, жақында құрылысы аяқталған осынау жобаның арқасында Қазақстан Еуропаға 600 шақырымға жақындай түсті. Осы оқиға аясында 2014 жылдың желтоқсан айында Қазақстан Президенті Нұрсұлтан Назарбаев, Иран Ислам Республикасының Президенті Хасан Рухани, Түркіменстан Президенті Гурбангулы Бердімұхамедов Иран мен Түркіменстан шекарасында бас қосты. Кездесу барысында Қазақстан Президенті Н.Назарбаев былай деді: «Бүгінгі істің тарихи мәні бар. Біріншіден, үш елдің халқы үшін жолдың бойында неше түрлі елді мекендер пайда болып, халық жұмыспен қамтылады, қарым-қатынас жанданады. Екіншіден, үш мемлекеттің арасындағы сауда-саттық ұлғаяды. Биылғы жылдың басында біз Түрікменстан мен Қазақстан арасындағы жолды іске қосқанбыз. Осы аз уақыттың ішінде сауда-саттық 40 пайызға өсті. Енді, міне, теміржол арқылы өзара сауда-саттық ісіне үш мемлекет қатынасатын болды. Үшіншіден, бұл жол біздің төңірегіміздегі барлық көршілерімізге өз ықпалын тигізеді» [6].

Үш мемлекеттің территориясы арқылы өтетін «Өзен-Қызылқия-Берекет-Этрек-Горган» темір жол желісі «Солтүстік-Оңтүстік» жаңа халықаралық көлік дәлізінің бір бөлігі болып саналады. Жолдың 146 шақырымы Қазақстанның, 700 шақырымы Түркіменстанның, ал қалған 82 шақырымы Иранның территориясы арқылы өтеді. Бұл теміржол желісі Еуропа мен Азия елдеріне, Орталық Азия мен Парсы шығанағына шығуға, сонымен бірге Оңтүстік Азия елдеріне өз жүктерін Солтүстік және Шығыс Еуропаға жеткізуге мүмкіндік береді. Аталған учаскелер халықаралық көлік инфрақұрылымының маңызды бөлігі. Жаңа көлік дәлізі ғасырлар бойы Еуразия халықтарын байланыстырып келген Ұлы Жібек жолын жаңғырту идеясын жүзеге асыруы болып табылады.

Қазақстанда ОААЭЫ бағдарламасы негізінде Қытай-Қазақстан, Қытай – Орталық Азия, Қытай – Ресей – Батыс Еуропа секілді негізгі үш бағыты бойынша жүк тасуды қамтамасыз ететін «Батыс Еуропа-Батыс Қытай» жобасы жүзеге асырылуда. Бұл жоба көлік-коммуникация саласындағы Қазақстан қатысып отырған ірі халықаралық жобалардың бірі болып табылады. «Батыс Еуропа-Батыс Қытай» жобасындағы көлік дәлізінің жалпы ұзындығы 8 445 км. құрайды. Бұл көлік жолының аумағы Қазақстанның бес облысы (Ақтөбе, Қызылорда, Оңтүстік Қазақстан, Жамбыл, Алматы – авт.) арқылы өтеді. Мұдай жобаның іске асырылуы, біріншіден, Қазақстанға субъект ретінде әлемдік қауымдастықта өзінің лайықты орнын айқындауға мүмкіндік береді, екіншіден, әлемдік экономикалық нарыққа шыға алады.

Жалпы Қазақстан Республикасының территориясы арқылы бірнеше халықаралық көлік дәліздері өтетіні белгілі. Олар:

- Трансазиялық темір жол магистралінің (ТАТМ - авт.) солтүстік дәлізі: Батыс Еуропа - Ресей Федерациясы мен Қазақстан Республикасы (Достық-Ақтоғай – Саяқ – Мойынты – Астана - Петропавл (Пресногор) учаскесінде) арқылы Қытай, Корей түбегі және Жапония;

- ТАТМ оңтүстік дәлізі: Оңтүстік Шығыс Еуропа - Түркия, Иран, Орталық Азия елдері мен Қазақстан (Достық – Ақтоғай – Алматы – Шу - Арыс- Сарыағаш учаскесінде) арқылы Қытай және Оңтүстік-Шығыс Азия;

- ТРАСЕКА: Еуропа-Кавказ-Азия (Достық - Алматы - Ақтау учаскесінде);

- Солтүстік – Оңтүстік дәліз: Солтүстік Еуропа - Ресей мен Иран арқылы Парсы шығанағының елдері, Ақтау теңіз порты - Ресейдің Орал өңірлері және Ақтау -Атырау учаскелерінде Қазақстанның қатысуымен;

- Орта Азиялық дәліз: Сарыағаш – Арыс – Қандыағаш - Озинки бағыты бойынша Орталық

Азияға шығу [7].

Қазақстан Еуразия құрлығының дәл кіндігінде орналасқандықтан, дүниежүзілік мұхитқа тікелей шыға алмаса да, Еуропа мен Азияның арасын жалғайтын көпір ретіндегі оның геосаяси орны мен рөлін айқындап береді. Сондықтан аталған көлік дәліздері арқылы Қазақстан Қытай, Еуропа, Ресей, ТМД елдерінің ірі нарықтарын жалғастырып, Орталық Азия мен Парсы шығанағы елдеріне тасымал бағытын қамтамасыз ете алады. Сонымен бірге аталған халықаралық көлік дәліздері арқылы әлемдік экономикалық нарықтарға қол жетекізуі әбден мүмкін.

«Қазақстан – 2050» стратегиясында Қазақстан арқылы 2020 жылға қарай транзит тасымалын екі есеге, ал 2050 жылға қарай 10 есеге ұлғайту қажеттігі айтылған болатын. Бұл Қазақстанды Орталық Азия аймағындағы ірі іскерлік және орталық хабқа, Еуропа мен Азияны жалғайтын өткелге айналады дегенді білдіреді.

Көлік-коммуникация инфрақұрылымын дамытудың деңгейін, тасымалдаушылардың көліктік қызметтерінің сыртқы нарығындағы бәсекеге қабілеттілігін, сондай-ақ транзиттік әлеуетті пайдалану тиімділігін арттыру жолымен Қазақстанның көліктік тасымалы халықаралық көлік жүйесіне қарай интеграциялануы қазіргі заманның талабынан туындап отыр. Сол себепті Қазақстан ОААЭЫ бағдарламасы шеңберінде және басқа да халықаралық ұйымдар мен бағдарламалар аясында көлік-коммуникация саясатын дамытуға үлкен мән береді.

Жалпы алғанда Орталық Азиялық аймақтық экономикалық ынтымақтастық бағдарламасы шеңберіндегі өзара ықпалдастықтың дамуына көлік-коммуникация саласындағы атқарылып жатқан шаралар оң әсерін тигізуде. Бағдарлама әзірге тек экономикалық мәселелерге назар аударып отырғандықтан, қазіргі әлемдік экономикалық дағдарыс жағдайында оның болашағына ОААЭЫ бағдарламасына қатысушы мемлекеттердің барлығы да мүдделі. Сол себепті Қазақстан да әлемдік көлік-коммуникация жүйесінің бір бөлігі бола отырып, елдегі барлық көлік инфрақұрылымын жеделдете дамытуды мақсат етеді.

Литература

1. Что такое ЦАРЭС? // <http://www.carecprogram.org/ru/index.php?page=carec-institute>
2. Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле // <http://www.carecprogram.org/ru/uploads/docs/CAREC-Transport-TradeFacilitation-Strategy-ru.pdf>
3. <http://www.carecprogram.org/ru/index.php?page=transport>
4. Верхотуров Д. Куда ведут дороги CAREC? // <http://ru.hrsu.org/archives/4062>
5. Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле до 2020 года. Одобрена на 12-й Министерской конференции по Центральноазиатскому региональному экономическому сотрудничеству 23-24 октября 2013 года, Астана, Казахстан / <http://www.carecprogram.org/uploads/docs/CAREC-Publications/CAREC-Transport-TradeFacilitation-Strategy-ru.pdf>
6. Парсы шығанағына жол ашылды - Апталық шолу / <http://www.inform.kz/kaz/article/2724128>
7. Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясы / <http://adilet.zan.kz/kaz/docs/U060000086>

КАТЕГОРИЯ «БЕЗОПАСНОСТЬ» В СОВРЕМЕННОЙ РОССИЙСКОЙ ЮРИДИЧЕСКОЙ НАУКЕ

Степанов А.В., к.ю.н., доцент,
заместитель начальника по научной работе
ФКОУ ВПО «Пермский институт ФСИН России»
г. Пермь, Российская Федерация

В данной статье рассматриваются различные определения категории «безопасность», содержащиеся в словарях, нормативно-правовых актах. Дается анализ точек зрения ученых о содержании данной категории. Формулируется мнение автора о дефиниции «безопасность».

Ключевые слова: безопасность, правовая доктрина, национальная безопасность, Стратегия национальной безопасности, общечеловеческие ценности, внешний и внутренний аспекты безопасности.

В условиях глобализации в современном мире происходят процессы интеграции и унификации, межгосударственные границы постепенно утрачивают свое значение, что приводит к возникновению новых угроз, усиливается действие угроз существовавших ранее, меняется их характер и степень опасности. Об этом в частности говорится, в Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года: «в условиях глобализации процессов мирового развития, международных