

последствия радиационной аварии на Чернобыльской АЭС/ Под ред. Л.А. Ильина и Л.А. Булдакова. - М.: Министерство Здравоохранения СССР, 1987. - 92 с.

6. Chernobyl: The True Scale of the Accident : Joint News Release by the International Atomic Energy Agency and the World Health Organization. - Vienna-Geneva, 2005. - 15 p.

7. Наследие Чернобыля: Медицинские, экологические и социально-экономические последствия// Шутов В.Н., Базюкин А.Б., Кадука М.А. Сообщение для Чернобыльского Форума (2004). - 86 с.

8. International Atomic Energy Agency; Nuclear Energy Agency (2002). Chernobyl - 10 Years On: The Chernobyl Legacy. OECD, Paris.

9. Сообщение ТАСС о аварии на Чернобыльской АЭС // Правда. - 1986. - 29 апреля. - № 120 (26686). - С. 1.

10. Nuclear Energy Agency (NEA) (2006). Chernobyl: 10 years on - Chapter III. Reactions of national authorities. OECD/NEA.

11. Rosenstiel, T. B. (1986, May 10). Soviet Secrecy Blamed for Exaggerated American Reports on Chernobyl Disaster. Los Angeles Times.

12. Дипломатические материалы и доклады (архивы США / Reagan Library) о реакции Запада и оценках советской информационной политики.

ҚАЗАҚСТАННЫҢ ЖАҒАНДЫҚ ГЕОСАЯСИ ҚАҚТЫҒЫСТАР ЖАҒДАЙЫНДАҒЫ ТРАНЗИТТІК ОРТАЛЫҚ РЕТІНДЕГІ ДАМУ ПЕРСПЕКТИВАЛАРЫ

Кужекова Д.Е.

Ғылыми жетекшісі: аға оқытушы, тарих магистрі Аймахов Е.Н.

Академик Е.А. Бөкетов атындағы Қарағанды Ұлттық зерттеу университеті

kuzhekova.12@gmail.com

Қарағанды қ.

Аннотация: Қазақстан Еуразияның географиялық ортасында орналасқан стратегиялық транзиттік хаб ретінде ерекше рөл атқарады. Елдің теміржол, автомобиль, теңіз және мультимодальды инфрақұрылымы Қытай, Еуропа, Ресей, Таяу Шығыс елдері арасындағы халықаралық жүк ағымдарын тиімді өткізуін қамтамасыз етеді. Хоргос пен Алтынкөл құрғақ порттары, Ақтау мен Құрық теңіз терминалдары және Транскаспий, Солтүстік-Оңтүстік дәліздері Қазақстанды маңызды транзиттік нүктеге айналдырады. Елдің транзиттік әлеуеті геосаяси жағдай, инфрақұрылымның дамуы және халықаралық ынтымақтастық арқылы артып, жаһандық логистикалық желілерде маңызды рөл атқаруда, Дегенмен, кедендік рәсімдердің кешігуі, порттардың шектеулі өткізу қабілеті және аймақтық саяси тәуекелдер әлі де сақталуда.

Кілт сөздер: Қазақстан; транзит; геосаясат; хартленд; Орта дәліз; Транскаспий бағыты; инфрақұрылым; логистика; Орталық Азия; «Солтүстік-Оңтүстік» дәлізі; Каспий теңізі; Хоргос; Алтынкөл; Ақтау және Құрық порттары; мультимодальды тасымалдар; халықаралық жүк ағындары; транзиттік әлеует; халықаралық көлік дәліздері.

Қазақстан Еуразия континентінің қақ ортасында орналасып, бірегей географиялық жағдайға ие болып отыр. Бұл тарихи тұрғыдан оның аумағын сауда, әскери және мәдени жолдарының қиылысуының маңызды торабына айналдырды. XX ғасырдың көптеген классикалық геосаяси тұжырымдамалары Орталық Азия өңірінің, оның ішінде қазіргі Қазақстанның ерекше стратегиялық маңызы бар екенін атап көрсетеді. Сондықтан елді жиі «Еуразия жүрегі», «транзиттік орталық» немесе «географиялық тірек нүктесі» (pivot) деп атайды. Аймақтың осындай рөліне назар аударған алғашқы ойшылдардың бірі Британдық географ және саясаттанушы Хэлфорд Джон Маккиндер болды. Өзінің әйгілі «Тарихтың географиялық осі» (1904) атты еңбегінде ол «хартленд» (heartland) - «жердің өзегінің» болуы туралы идеяны алға тартты. Хартленд терминін Маккиндер Еуразияның ішкі материгінде, мұхиттар мен теңіздерден алыс орналасқан кең аумақ деп түсінді. Ол бұл аумақты басқаратын мемлекет бүкіл «Дүниежүзілік арал жүйесіне» (World-island) - Еуропа, Азия және Африка жиынтығына әсер ете алатындықтан экономикалық және әскери тұрғыдан шешуші артықшылыққа ие болады деп сенді. [1] Орталық Азия, қазіргі Қазақстанның көп бөлігін қоса алғанда, бұл теорияның негізгі өзегі болып табылады және оны бақылау бүкіл континентке ықпал етуді қамтамасыз етеді. Кейінірек американдық геосаясатшы Николас Спикмен бұл идеяны өзінің «римленд» (rimland) тұжырымдамасы - Еуразияның «жағалау аймағы» шеңберінде дамытып, толықтырды. Ол өзінің «Әлем

географиясы» және «Әлемдік саясаттағы американдық стратегия» кітаптарында жаһандық бақылау үшін орталық құрлық қана маңызды емес, сонымен қатар оның айналасындағы аймақтар - Оңтүстік-Шығыс Азия, Таяу Шығыс, Шығыс Еуропа және Каспий бассейні аймақтары маңызды деп тұжырымдады. [2][3] Дәл осы логика ішкі Еуразиялық аумақтарды жағалаудағы логистикалық дәліздермен байланыстыратын Каспий бағытын, Транскаспий бағытын және Қазақстанның теңіз порттарын стратегиялық маңызды етеді. XX ғасырдың аяғында, КСРО ыдырағаннан кейін Орталық Азияның геосаяси рөліне деген қызығушылық күшейе түсті. Збигнев Бжезинский «Ұлы шахмат тақтасы» (1997) кітабында Еуразияны ұлы державалардың өзара әрекеттесуінің негізгі аренасы ретінде қарастырды. Ол Орталық Азия мемлекеттері, соның ішінде Қазақстан да маңызды көлік, энергетика және саяси бағыттардың қиылысында тұрғанын атап өтті. Оның пікірінше, бұл елдердегі тұр. [4] Бұл авторлар практикалық логистикаға теориялық негіз береді: аумақты, тасымалдау пункттерін және «дәліз» инфрақұрылымын (рельстер, порттар, құрғақ порттар, автожолдар) бақылау экономикалық артықшылықты да, саяси ықпалды да қамтамасыз етеді. Ал бұл теориялық тәсілдер қазіргі жағдайды түсінуге көмектеседі. Яғни, Қазақстан Еуразияның географиялық орталығындағы ірі ел ғана емес, ол Қытай, Еуропа, Ресей, Кавказ, Түркия және Таяу Шығыс елдері арасындағы негізгі маршруттар өтетін нақты және әлеуетті транзиттік хаб болып табылады. Ресей мен Батыс арасындағы қатынастардың шиеленісуі, санкциялық шектеулер, АҚШ пен Қытайдың өсіп келе жатқан бәсекелестігі сияқты қазіргі жаһандық геосаяси қақтығыстар жағдайында Қазақстанның баламалы логистикалық жол ретіндегі маңызы күшейе түсуде.

Бүгінде Қазақстан инфрақұрылымды белсенді дамытуда, жаңа темір жол тармақтарын, құрғақ порттарды құруда, Каспий порт терминалдарын жаңғыртып, мультимодальды логистикалық дәліздерді кеңейту үшін жағдай жасауда. Осылайша, ел геосаясаттың классикалық теорияларында сипатталған өзінің тиімді позициясын нақты экономикалық артықшылыққа айналдыруға тырысуда. Жаһандық жеткізу тізбегін қайта құру аясында Қазақстан Еуразияның негізгі транзиттік орталықтарының біріне айналуға, яғни халықаралық саясат пен экономикада жаңа мәнге ие болуға бірегей мүмкіндік алады. 2015-2025 жылдар аралығында Қазақстан заманауи көлік-логистикалық жүйені қалыптастыруда елеулі жолдан өтті. Бұл жүйе елді біртіндеп Еуразиялық жүк ағындарының негізгі тораптарының біріне айналдырып келеді. Мұндай қарқынды даму кездейсоқ емес: ол мемлекеттің географиялық артықшылықтарына да, экономиканы әртараптандыруға және шикізат экспортына тәуелділікті азайтуға бағытталған Үкіметтің саналы ұзақ мерзімді стратегиясына да негізделген. Елді транзиттік хабқа айналдыру үшін Қазақстан инфрақұрылымға жүйелі түрде инвестиция салды. Соның ішіндегі ең ауқымды бағдарлама - «Нұрлы Жол», ол жолдарды жедел салуға, темір жолдарды жаңғыртуға, жаңа логистикалық орталықтар құруға, Каспий порттарын дамытуға және кедендік рәсімдерді цифрландыруға бағытталған. Қазақстанның осы саладағы негізгі жетістіктері - Қытаймен шекарада Хоргос және Алтынкөл құрғақ порттарын салуы және кеңейтуі; Транскаспий маршрутының толыққанды теңіз компонентін құрған Каспийдегі Ақтау және Құрық порттарын жаңғыртуы; Қазақстанды Өзбекстанмен, Қырғызстанмен және Ресеймен байланыстыратын жаңа автожол магистральдарын пайдалануға беруі; «Қытай-Қазақстан-Еуропа» және «Қытай-Орталық Азия» бағыттарының өткізу қабілетін арттыратын учаскелерді қоса алғанда, теміржол дәліздерін нығайтуы болып табылады. Осы шаралардың барлығы Қазақстан аумағы арқылы өтетін транзиттік жолдардың сенімділігін, жылдамдығын және коммерциялық тартымдылығын арттыруда.

Қазақстан жүктерді ресімдеудің электрондық жүйелері, жеделдетілген кедендік рәсімдер, контейнерлер мониторингі жүйелері, стратегиялық маңызды жүктерге арналған «жасыл дәліздер» сияқты цифрлық шешімдерді белсенді енгізуде. Бұл шаралар шекарадағы кідірістерді азайтады, сыбайлас жемқорлық тәуекелдерін азайтады және Қазақстан арқылы транзитті болжамды етеді. Ірі халықаралық логистикалық компаниялар үшін болжамдылық маңызды, өйткені ол операциялық шығындарды азайтады және жеткізу уақытын дәл жоспарлауға көмектеседі.

Әлемдік банк, Халықаралық даму банктері, Еуроодақ және АХҚО (Астана халықаралық қаржы орталығы) Қазақстан аумағындағы жобаларды белсенді талдайды және қаржыландырады. Олардың болжамдары бойынша, жеткілікті инвестициялар кезінде Орта дәліз 2030 жылға қарай өткізу қабілетін 6 млн тоннадан 11 млн тоннаға дейін және одан да көп арттыра алады; «тар жерлерді» жою (порт қуаты, паром желілері, тарифтік үйлестіру) жеткізу жылдамдығын екі есеге арттырады; Қазақстан орта мерзімді перспективада Еуропа мен Қытай арасындағы басты балама маршрутқа айналуы мүмкін. [5] Халықаралық институттарды қолдау маршруттарға деген сенімділікті арттырады, оларды бизнес үшін қауіпсіз және болжамды етеді. Ресей - Украина қақтығысы, санкциялық қысым, сондай-ақ АҚШ пен Қытай арасындағы бәсекелестіктің артуы логистикалық байланыстардың жаһандық жаңаруына әкелді. Еуропалық және азиялық компаниялар жаңа, тезірек, қауіпсіз, саяси тәуекелдері аз жолдарды іздейді.

Бұл тұрғыда Қазақстан ең тартымды нұсқалардың біріне айналды, өйткені ол бейтараптықты, тұрақтылықты қолдайды және ашық көлік дәліздерінің саясатын жүргізеді.

Қазақстанның қазіргі заманғы көлік жүйесі теміржол, автомобиль, теңіз және мультимодальды маршруттардың күрделі желісі болып табылады, соның арқасында ел Еуразиялық логистиканың негізгі тораптарының біріне айналды. Бұл жүйенің негізі республика аумағы арқылы өтетін және Қытайды Еуропамен, Ресейді Таяу Шығыспен, ал Орталық Азияны Каспий өңірімен байланыстыратын халықаралық транзиттік дәліздер болып табылады. Бұл дәліздер құрылымы, өткізу қабілеті, көлік түрлері, тасымалданатын жүк түрлері және олардың геосаяси маңыздылығы бойынша ерекшеленеді. Қазақстанның инфрақұрылымы оқшауланбай, ішкі техникалық мүмкіндіктерге де, халықаралық ынтымақтастыққа да байланысты транзиттік коммуникациялардың бірыңғай жүйесінің бөлігі ретінде жұмыс істейтінін атап өту маңызды. 2020 жылы Қазақстан аумағы бойынша 11 халықаралық транзиттік дәліз өтетін, оның ішінде 5 теміржол және 6 автомобиль дәлізі болатын. [8] Ал 2025 жылы халықаралық дәліз саны 13-ке өскен, оның ішінде 5 теміржол және 8 автомобиль дәлізі өтеді. [9]

Ең қарқынды дамып келе жатқан бағыттардың бірі - Транскаспий бағыты, ол орта дәліз деп те аталады. Ол TITR (Транскаспий халықаралық көлік бағыты) және TRACECA (Еуропа-Кавказ-Азия халықаралық көлік дәлізі) жүйелеріне біріктірілген және Қазақстан арқылы өтетін теміржолды, содан кейін Каспий теңізі (Ақтау және Құрық порттары) арқылы теңіз өткелін, одан әрі Әзірбайжан, Грузия және Түркия арқылы Еуропаға дейінгі қозғалысты қамтитын мультимодальды тізбек болып табылады. Мультимодальдық дегеніміз - әр түрлі көлік түрлерінің - теміржол, теңіз және автомобильдердің үйлесімі, бұл әсіресе мұхиттарға тікелей шыға алмайтын аймақтар үшін өте маңызды. Бұл бағыт ең алдымен контейнерлерді тасымалдау үшін қажет: тұтыну тауарлары, электроника, тоқыма бұйымдары, автомобиль бөлшектері, өнеркәсіптік компоненттер. Жекелеген жағдайларда ол бойынша азық-түлік жүктері, астық және металдар жіберіледі. Транскаспий бағытының басты артықшылығы - Ресей аумақтарын айналып өту мүмкіндігі, бұл әсіресе санкциялар мен жоғары саяси тәуекелдер жағдайында маңызды. Порттарды, терминалдарды және теміржол инфрақұрылымын модернизациялау арқылы Орта дәліз арқылы жеткізу уақыты соңғы жылдары қысқарып келеді және халықаралық институттар нақты логистикалық схемаға байланысты 14-23 күнге жетуі мүмкін деп есептейді. [11]

Екінші маңызды бағыт - Қытай, Қазақстан және Ресей арқылы Еуропаға өтетін дәстүрлі Солтүстік дәліз. Осы жылдар ішінде бұл Шығыс Азия мен Еуропалық Одақ арасындағы тауарларды тасымалдаудың негізгі бағыты болды. Солтүстік дәліз үлкен өткізу қабілеттілігі мен тұрақты инфрақұрылымға ие, бірақ санкциялар мен геосаяси шектеулерге байланысты жүктердің бір бөлігі баламалы маршруттарға, соның ішінде Орта дәлізге қайта бағытталды. Солтүстік бағыт бойынша контейнерлік жүктер, өнеркәсіптік жабдықтар, көмір, металдар және шикізат тасымалданады. Қиындықтарға қарамастан, бұл бағыт Қазақстанның транзиттік жүйесінің маңызды бөлігі болып қала береді, өйткені ол тасымалдардың едәуір көлемін қамтамасыз етеді. [11]

Үшінші стратегиялық бағыт - «Солтүстік-Оңтүстік» дәлізі, атап айтқанда, Қазақстанды Каспий теңізі арқылы Иранмен байланыстыратын және одан әрі Парсы шығанағы мен Үнді мұхиты елдеріне жол ашатын оның шығыс тармағы. Ол INSTC (Солтүстік-Оңтүстік халықаралық көлік дәлізі) халықаралық жобасының бөлігі болып табылады. 2024-2025 жылдары Қазақстан Иран, Түрікменстан және Ресеймен маршрут инфрақұрылымын дамыту бойынша бірқатар жол карталарына қол қойды. Бұл құжаттар алдағы жылдары Шығыс тармағының өткізу қабілетін ондаған миллион тоннаға дейін арттыруды көздейді. «Солтүстік-Оңтүстік» дәлізі Қазақстан үшін маңызды, өйткені ол әлемдік нарықтарға балама жол ашады және жүктерді Еуропаға ғана емес, оңтүстікке - Үндістанға, Пәкістанға, Таяу Шығыс елдеріне тасымалдауға мүмкіндік береді. [11]

Халықаралық автомобиль жолдары да маңызды рөл атқарады. Өзбекстанмен, Қырғызстанмен және Түрікменстанмен шекаралық өткелдер арқылы шұғыл, тез бұзылатын және ұсақ тоннажды жүктер: жемістер, көкөністер, тоқыма бұйымдары, жеңіл өнеркәсіп, өндіріске арналған компоненттер тасымалданады. Автомобиль көлігі икемділікті қамтамасыз етіп қана қоймай, сұраныс пен маусымдық өзгерістерге де тез жауап беруге мүмкіндік береді.

Сонымен қатар, теңіз бағыттары да ерекше маңызға ие. Ақтау, Құрық және Атырау порттары Каспий теңізі арқылы мұнай, астық, металдар мен контейнерлерді ауыстырып тиеудің жіне тасымалдаудың негізгі нүктелері болып табылады. Бұл жүктер одан әрі Әзірбайжанның Баку портына және одан әрі Грузияға, Түркияға және Еуропаға жіберіледі. Соңғы жылдары ВТС (Баку - Тбилиси - Джейхан) мұнай құбыры бойынша қазақстандық мұнай экспортын кеңейту туралы талқылаулар жүргізілуде, және де бұл Ресей аумағынан айналып өтетін маршруттарды күшейтетіні сөзсіз. [11]

Қазақстан арқылы өтетін жүктердің асортименті өте алуан түрлі. Контейнерлік жүктерге тұрмыстық техника, электроника, киім, компоненттер кіреді. Олардың негізгі жолы - темір жол, Хоргос

және Достық құрғақ порттары, онда Қытай және Қазақстан темір жол жүйелері арасында шамадан тыс жүктеме жүзеге асырылады. Хоргос - Еуразияның ең ірі құрғақ порттарының бірі және жүздеген мың TEU (жиырма футтық контейнер баламасы) өңдейді. Ауыл шаруашылығы жүктері - астық, майлы дақылдар, тұқымдар - негізінен Таяу Шығыс пен Еуропа елдеріне түсетін Каспий порттарына жіберіледі. Қазақстан ірі ресурстық базаға ие бола отырып, темір жол көлігімен тасымалданатын минералды ресурстарды: мыс, уран, темір рудасын белсенді экспорттайды. Габаритті емес және жобалық жүктер мамандандырылған платформалар мен маршруттарды пайдалануды талап ететін арнайы мультимодальды схемалар бойынша тасымалданады.[11]

Аталған бағыттар тасымалдау көлемінің өсуі жағдайында дамиды. Соңғы жылдары Қытай мен Қазақстан арасында тасымалдау көлемінің, сондай-ақ Еуропа, Закавказье, Түркия және Таяу Шығыс бағытындағы транзиттің айтарлықтай өсуі байқалды. 2024 жылы Қазақстан арқылы өтетін жалпы теміржол жүк айналымы 34,6 млн тоннадан асты. [10] 2025 жылдың алғашқы үш айының деректері бойынша Қытай мен Қазақстан арасындағы ең ірі шекаралық өткелдердің бірі - Хоргос арқылы жүктердің рекордтық көлемі өтті. Өткізу пункті 2024 жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда пойыздар саны бойынша 2 375-ке жетіп, 28,5% - ға және тасымалдау көлемі бойынша 3,336 миллион тонна болып, 26% - ға өсуді тіркейді. [6] Бұл Хоргосты Еуразияның ең ірі құрғақ порттарының бірі ретінде бекітеді. Ақтау және Құрық порттары Қытай мен Орталық Азияны Кавказ бен Түркиямен байланыстыратын мультимодальды маршруттардың негізгі элементтеріне айналууда. Бұл порттардың маңызды бағыттары - контейнерлер мен астықты Әзірбайжанға және одан әрі Грузияға/Еуропаға жіберу; металдар мен жабдықтардың транзиті; Каспий арқылы мұнай экспортының біртіндеп ұлғайту және ВТС (Баку-Тбилиси-Джейхан) мұнай құбырына апаратын бағытты кеңейтуді талқылау. Каспий бағыты өте маңызды, өйткені ол ресейлік маршруттарды айналып өтуге мүмкіндік береді және Еуропаға жеткізудің саяси тәуекелдерін азайтады.

Соңғы жылдары Қазақстан халықаралық келіссөздерге белсенді қатысып, жаңа жобаларға бастамашы болды. Әзірбайжан мен Грузиямен жасалған инвестициялық келісімдер Каспий арқылы өтетін паром желілерінің жұмысын жақсартуда, қытайлық логистикалық операторлармен жасалған жобалар Хоргосты кеңейтіп жатыр, ал Иран мен Түрікменстанмен бірлескен жоспарлар Солтүстік-Оңтүстік бағытын қарқынды дамытуда. Сонымен қатар, Қазақстан ВТС (Баку-Тбилиси-Джейхан) мұнай құбырын пайдалану бойынша келіссөздер жүргізуде және «жасыл дәліздер» деп аталатын цифрлық шешімдерді және жүктерді ресімдеу уақытын қысқартатын бірыңғай электрондық құжаттарды енгізуде. Осылайша, Қазақстанның транзиттік дәліздер жүйесі серпінді және үнемі жетілдіріліп отыратын инфрақұрылымдық желі болып табылады. Ол әртүрлі жүктерді тасымалдауды қамтамасыз етеді және жаһандық логистикада өсіп келе жатқан рөл атқарады. Соңғы жылдардағы геосаяси қақтығыстар жаңа бағыттарға деген сұранысты күшейтті, ал Қазақстан тиімді орналасуы, заманауи порттары және белсенді дамып келе жатқан логистикалық тораптары бар, Еуразияның негізгі көлік хабтарының бірі мәртебесін бекітуге барлық мүмкіндіктерге ие.[11]

Қазақстанның қазіргі заманғы транзиттік әлеуеті бірден бірнеше факторлардың: геосаяси жағдайдың, инфрақұрылымның жай-күйінің, өңірлік интеграцияның және жаһандық экономикалық процестердің әсерінен қалыптасады. Еуразия қиылысында ел континенттің көлік-логистикалық жүйесінің орталық буыны болу үшін бірегей мүмкіндіктерге ие. Алайда, бұл мүмкіндіктер инвестициялардың, дипломатияның және ішкі модернизацияның үйлесімін талап ететін айтарлықтай артықшылықтар мен объективті шектеулер жағдайында жүзеге асырылады. Ең алдымен, Қазақстанның мықты тұсы оның стратегиялық географиялық орны болып табылады, оны геосаясат теоретиктері - Хэлфорд Маккиндер сияқты - «хартленд» (heartland) аумағы ретінде сипаттады. Қазақстан Еуразияның дәл орталығында, ірі экономикалық аймақтар - Еуропа, Қытай, Оңтүстік Азия және Ресей арасында орналасқан. Бұл елді негізгі транзиттік ағындар өтетін табиғи көлік торабына айналдырады. Маккиндер мен кейінгі геосаясатшылардың теориялық тұжырымдамалары мұндай аумақтарды бақылау барлық Еуразиялық логистикаға ықпал ететінін және Қазақстан бұл рөлге объективті түрде сәйкес келетінін атап көрсетеді. Екінші маңызды артықшылығы ірі құрғақ порттардың және арнайы экономикалық аймақтардың (SEZ) болуы болып табылады, олардың ішінде ең маңыздылары Хоргос пен Алтынкөл, сондай-ақ Ақтау мен Құрық Каспий порттары болып табылады. Бұл нысандар контейнерлерді шамадан тыс жүктеуде, әртүрлі теміржол стандарттарын қосуда, логистикалық операциялардың құнын төмендетуде және мультимодальды тасымалдауды қамтамасыз етуде шешуші рөл атқарады. Құрғақ порттар Қытайдан келетін жүктердің үлкен көлемін өңдеуге және оларды Еуропаға немесе Таяу Шығысқа қарай бағыттауға мүмкіндік береді. Сонымен қатар, инфрақұрылымды жаңғыртудың белсенді мемлекеттік саясаты да маңызды күш болып табылады. «Нұрлы жол» бағдарламасы және одан кейінгі ұлттық бастамалар темір жолдардың, автомобиль жолдарының,

терминалдар мен порт қуаттарының жағдайын едәуір жақсартты. Қазақстан негізгі бағыттардың өткізу қабілетін кеңейтуге мақсатты түрде инвестиция салады, бұл өңірлік бәсекелестер аясында оның бәсекеге қабілеттілігін арттырады. Қазақстанның транзиттік тартымдылығының өсуі Қытай, Еуропа және басқа елдер тарапынан баламалы логистикалық маршруттарға сұраныстың артуының арқасында күшейе түсуде. Геосаяси дағдарыстар, санкциялар және ірі экономикалардың жеткізу тізбегін әртараптандыру әрекеттері қаныққан немесе тұрақсыз аймақтарды айналып өтетін бағыттарға қызығушылықты арттырды. Бұл Қазақстанды бейтарап және болжанатын көлік дәлізі ретінде нығайтуға қолайлы жағдай жасайды. Алайда, елеулі әлеуетке қарамастан, Қазақстан бірқатар қауіп факторлары мен әлсіздіктерге тап болады. Ең маңызды қоныраулардың бірі - өткізу қабілеті техникалық және ұйымдастырушылық шарттармен шектелген порттар мен шекаралардағы кедергілер. Кедендік рәсімдер көбінесе халықаралық логистикалық операторлар талап еткеннен көп уақытты алады, ал елдер арасындағы құжаттарды стандарттау толық емес болып қалады. Бұл жеткізу уақытын арттырады және жеке маршруттардың тартымдылығын төмендетеді. Аймақтағы саяси белгісіздік транзиттің дамуына да әсер етеді. Қазақстан ірі державалардың - Қытай, Ресей, Түркия, Еуропаның мүдделер аймағында орналасқан, бұл ынтымақтастық пен бәсекелестік арасындағы күрделі тепе-теңдікті қалыптастырады. Еуразиялық логистикада дәстүрлі түрде үстемдік еткен ресейлік маршруттармен бәсекелестік жүк ағындарының тарифтеріне, көлемдеріне және бағыттарына қысым факторына айналуға. Мультимодальды тізбектер құрылымында теңіз сегментіне, әсіресе Каспий арқылы өтуге кететін шығындар таза теміржол маршруттарына қарағанда айтарлықтай жоғары болып қалады. Бұл тасымалдауды қымбаттатады, мерзімдерін ұзартады және қосымша келісімдерді қажет етеді. Тағы бір шектеу - көптеген серіктес елдермен - Әзірбайжан, Грузия, Түркия, Иран, Ресей, Қытай, Өзбекстанмен үнемі үйлестіру қажеттілігі. Іс жүзінде тарифтерді, кестелерді, сақтандыру шарттарын және құжаттаманы келісу жүктердің қозғалысын айтарлықтай баяулатуы мүмкін. Сонымен қатар, транзиттік жүктің өсуі шекара арқылы есірткі, психотроптық заттар, прекурсорлар, заңсыз дәрілер, сондай-ақ қару-жарақ, оқ-дәрі және жарылғыш материалдар сияқты тыйым салынған өнімдердің жасырын тасымалына мүмкіндік беруі мүмкін. Сонымен қатар, халықаралық көлік бағыттарын экстремистік немесе террористік топтардың өкілдері, радикалды идеология таратушылар немесе басқа да қауіпті тұлғалар ел аумағы арқылы өту үшін пайдалану қаупі бар. Транзиттік жүйенің ашықтығы адам саудасы, заңсыз көші-қон, қашқындардың бақылаусыз өтуі сияқты мәселелерді де күрделендіреді, ал мультимодальды логистика контрабандалық тауарлар - темекі, алкоголь, бағалы металдар, мәдени құндылықтар немесе жоғары сұраныстағы тұрмыстық техника - тасымалын жасыруға қолайлы жағдай туғызады. Цифрландырудың күшеюі өз кезегінде жаңа киберқауіптерге жол ашады: электронды құжаттарды қолдан жасау, контейнерлік бақылау жүйелерін бұзу, GPS-манипуляция және логистикалық деректерді бүлдіру жағдайлары қауіпсіздікке ықтимал қатер болып саналады. Осылайша, транзиттік әлеуеттің артуы халықаралық қылмыс, заңсыз көші-қон және экстремизм тәуекелдерімен қабаттасып, Қазақстанның көлік жүйесіне тек инфрақұрылымдық емес, сонымен бірге құқықтық, техникалық және цифрлық қауіпсіздік шараларын күшейтуді талап етеді. [7]

Жалпы, Қазақстанның көлік-логистикалық жүйесінің қазіргі жағдайын, инфрақұрылымның даму серпінін, халықаралық ынтымақтастықты және жаһандық геосаяси процестердің әсерін талдау елдің Еуразиялық логистиканың жаңа архитектуралық негізін сенімді қалыптастыратынын көрсетеді. Қазақстан біртіндеп аймақтық транзиттік ойыншыдан шығыс пен батысты, солтүстік пен оңтүстікті байланыстыратын жаһандық жеткізу тізбегінің жүйе құраушы торабына айналуға. Соңғы жылдары мемлекет негізгі маршруттар мен порттарды жаңартып қана қоймай, сонымен қатар халықаралық көлік бастамаларына ене алды, бәсекеге қабілетті құрғақ порттар құрды, логистикалық қызметтердің сапасын жақсартты және әлемге санкциялық және саяси тәуекелдерден босатылған балама жолдарды ұсына алды. Хоргос, Каспий порттары және Транскаспий бағыты арқылы өтетін жүк ағындарының өсуі Қазақстан арқылы өтетін маршруттарға сұраныстың артып келе жатқанын көрсетеді. Қазақстан қазірдің өзінде бір мезгілде үш ірі трансевразиялық осьтерді - шығыс-батыс, солтүстік-оңтүстік және Орталық Азияның қалайшылық өңірлік дәліздерін ұсына алатын әлемнің санаулы елдерінің біріне айналды. Бұл оның логистикалық жүйесін маңызды ғана емес, ауқымы, әсері және даму перспективалары бойынша бірегей етеді.

Пайдаланылған әдебиеттер тізімі:

1. Mackinder, Halford J. «The Geographical Pivot of History» (1904)
2. Spykman, Nicholas J. «America's Strategy in World Politics» (1942)
3. Spykman, Nicholas J. «The Geography of the Peace» (1944)
4. Brzezinski, Zbigniew K. «The Grand Chessboard: American Primacy and Its Geostategic Imperatives» (1997)

5. World Bank Estimates Tripling Trade Volumes on Middle Corridor by 2030 - The Astana Times
6. Рекордный рост грузоперевозок через Хоргос в 2025 году
7. Kazakhstan Becoming a Major Eurasian Logistics Hub, Forecasts Show
8. Ел аумағы бойынша 11 халықаралық көлік дәліздері өтеді
9. В Казахстане функционирует 5 международных ж/д и 8 автотранспортных коридоров - МТ - Официальный информационный ресурс Премьер-министра Республики Казахстан
10. В Казахстане развиваются международные транспортные коридоры: транзитный объем достиг 34,6 млн тонн
11. Научная статья: РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОРИДОРОВ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

АҚШ-ТАҒЫ АФРОАМЕРИКАНДЫҚТАРДЫҢ АЗАМАТТЫҚ ҚҰҚЫҚТАРЫ ҮШІН КҮРЕСІ. МАРТИН ЛЮТЕР КИНГ РӨЛІ

Қызылбай А.Д.

Ғылыми жетекші: аға оқуышы, тарих магистрі Аймахов Е.Н.
Академик Е.А. Бөкетов атындағы Қарағанды ұлттық зерттеу университеті
Қарағанды, Қазақстан
kyzylbaiaibota@gmail.com

Америка Құрама Штаттарының тарихында азаматтық құқықтар қозғалысы ХХ ғасырдың ең маңызды әлеуметтік-саяси құбылыстарының бірі болды. Бұл қозғалыс афроамерикандықтардың ұзақ жылдар бойы жалғасқан институционалдық расизм мен кемсітушілікке қарсы күресінің шарықтау шегі еді. 1950-1960 жылдары болған азаматтық құқықтар қозғалысы тек АҚШ ішіндегі өзгерістерге ғана емес, сонымен қатар әлемдік деңгейде адам құқықтары мен әлеуметтік әділеттілік мәселелеріне назар аударуға себеп болды. Осы қозғалыстың көшбасшысы Мартин Лютер Кинг кіші американдық қоғамды түбегейлі өзгертуге үлес қосты. Оның бейбіт қарсылық философиясы мен моральдық көшбасшылығы миллиондаған адамды әлеуметтік теңдік үшін күреске шақырды. Бұл мақалада афроамерикандықтардың азаматтық құқықтары үшін күресінің тарихи даму жолы және Мартин Лютер Кингтің осы процестегі шешуші рөлі қарастырылады.

Мартин Лютер Кинг - 1954-1968 жж АҚШ-та қара нәсілді азаматтық құқықтар қозғалысының мақтан тұтар өкілі және жетекшісі болған американдық баптист-уағызшы, қоғамның белсенді қайраткері. Оның туылғандағы аты Майкл болды. Ол Гарвард университетін бітіріп, теология ғылымдарының докторы дәрежесіне ие болды. Қайраткердің басты күрес әдісі зорлық-зомбылықсыз наразылықтар мен азаматтық бағынбау болды. Ол Махатма Ганди жасаған зорлық-зомбылықсыз қарсылық принциптерін ұстанды.

Азаматтық соғыстан (1861-1865 жж.) кейін АҚШ Конституциясына енгізілген 13, 14 және 15-түзетулер құлдықты заңды түрде жойып, барлық азаматтарға тең құқықтар беруге тиіс болды. Алайда оңтүстік штаттарда бұл конституциялық кепілдіктер тез арада бұзыла бастады. 1870 жылдардан бастап оңтүстік штаттар "Джим Кроу" деп аталатын заңдар жүйесін енгізе бастады, бұл заңдар расалық сегрегацияны мемлекеттік деңгейде заңдастырды. 1896 жылы Жоғарғы Сот "Плесси Фергюсонға қарсы" ісі бойынша "бөлек, бірақ тең" (separate but equal) доктринасын бекітті, бұл шешім келесі жарты ғасырға расалық сегрегацияға конституциялық негіз берді. Бұл шешім бойынша қоғамдық орындарда, көлікте, мектептерде расалық бөлу заңды деп танылды. Іс жүзінде оңтүстік штаттардағы афроамерикандықтар үшін "бөлек" дегеніміз "тең емес" болды - қара нәсілділерге арналған мектептер, ауруханалар және басқа мекемелер әлдеқайда нашар жағдайда болды. Расалық кемсітушілік экономикалық, саяси және әлеуметтік салаларды қамтыды. Афроамерикандықтар дауыс беру құқығынан айырылды - оңтүстік штаттар сауаттылық тесттері, сайлау салығы және "ата-баба қағидалары" арқылы қара нәсілділердің сайлауға қатысуын іс жүзінде мүмкін емес етіп жасады. Экономикалық тұрғыдан алғанда, көпшілік афроамерикандықтар ауыл шаруашылығында жартылай құлдық жағдайда жұмыс істеді немесе қалаларда ең төменгі ақы төленетін және қауіпті жұмыстарды орындады [1, 12-34б].

Расалық зорлық-зомбылық жиі кездесті - линчтеу оңтүстікте қара нәсілділерді қорқыту үшін қолданылатын әдіске айналды. Екінші дүниежүзілік соғыстан (1939-1945 жж.) кейін афроамерикандықтардың азаматтық құқықтар үшін күресі жаңа кезеңге енді. Жүздеген мың қара нәсілді америкалықтар фашизмге қарсы соғысып, елге оралғанда дискриминацияға тап болды. Бұл