

в античном мире, заменено скотом, и это было началом всей нравственности и гуманности, отсюда и запрет брака между родными братьями и сестрами, допускавшийся в античном политеистическом обществе. Надо полагать, что и это обстоятельство сыграло, видимо, немаловажную роль в обращении Пушкина к Корану [5] и Абая – к основам ислама. И здесь обнаруживается их близость.

Литература:

1 Купреянова Е.Н., Макогоненко Г.П. Национальное своеобразие русской литературы. – Ленинград, 1976.

2 Алексеев М.П., Жирмунский В.М., Смирнов А.А. История западно-европейской литературы. Средние века и Возрождение. – Москва., 2000.

3 Ауэзов М. Великий поэт казахского народа. – Алматы., 1958.

4 Ауэзов М. Мысли разных лет. – Алматы, 1959.

5 Исхаков Х. Пушкин и религия. – Москва, 2005.

Леонович И.И., Яромко В.Н. Дороги не имеют границ

Проанализировав ситуацию, сложившуюся в дорожной отрасли на постсоветской территории, специалисты пришли к выводу, что необходимо консолидировать усилия всех дорожников Содружества Независимых Государств.

11 декабря 1992 года в Раубичах под Минском для обеспечения широкого сотрудничества и организации совместных действий дорожных организаций стран Содружества Независимых Государств был создан Межгосударственный Совет Дорожников, впоследствии он был преобразован в Межправительственный совет дорожников (МСД) [2,с.9-30]. Соглашение о сотрудничестве подписали руководители восьми дорожных администраций (Армения, Беларусь, Казахстан, Молдова, Россия, Таджикистан, Туркменистан, Украина). На пятом заседании к ним присоединились еще 4 республики (Азербайджан, Грузия, Кыргызстан, Узбекистан).

Основная цель данного отраслевого межправительственного органа – развитие и совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования, создание условий для более полного использования производственного и научно-технического

потенциала дорожных организаций, оказание поддержки усилиям правительств в проведении согласованной дорожной политики и углублении интеграционных процессов в области законотворчества, технической политики и нормативного обеспечения производства, а также повышение уровня подготовки инженерных и научных кадров

16 октября 2012 года в Москве в Международном выставочном комплексе Крокус-Сити состоялся III Съезд дорожников СНГ и XXXIII заседание Межправительственного совета дорожников.

С основным докладом об итогах работы МСД за минувшие годы и задачах на перспективу на Съезде выступили Председатель Межправительственного совета дорожников, Руководитель Федерального дорожного агентства Министерства транспорта России Анатолий Михайлович Чабунин, с содокладом - заместитель председателя МСД, Руководитель Секретариата МСД (исполнительного органа) - д.т.н. Бури Бачабекович Каримов. Доклад на тему «Проблемы и пути создания нормативной базы дорожного хозяйства, гармонизированной с мировыми стандартами» сделал заместитель Руководителя Федерального дорожного агентства Николай Викторович Быстров. Также были заслушаны доклады руководителей всех делегаций дорожных администраций стран Содружества по актуальным вопросам функционирования дорожных комплексов стран СНГ. От Беларуси с докладом выступил Юрий Станиславович Масюк.

В повестке дня Съезда обсуждались проблемы дальнейшего развития дорожной отрасли СНГ на современном этапе. Глобализация диктует необходимость более тесного сотрудничества дорожников в рамках Содружества, которое оказалось на перепутье между старым мировым экономическим центром - Европой и новым – Азией. Поэтому, в настоящее время, усилия дорожных администраций стран СНГ направлены на развитие и обеспечение надежной работы международных транспортных коридоров, проходящих по территориям стран Содружества, гармонизации с ними национальных автодорожных сетей.

Участники Съезда рассмотрели также вопросы реализации Протокола о международных автомобильных дорогах СНГ, разработки Межгосударственных стандартов в сфере строительства

автомобильных дорог в странах Содружества, внедрения новых технологий, разработки НИР МСД, финансирования дорожной отрасли, применения базовых нормативных актов, основываясь на принципах согласованной дорожной политики.

Оценена роль и значение Межправительственного совета дорожников, созданного 20 лет назад в качестве межотраслевого органа управления дорожным хозяйством стран СНГ с целью укрепления многостороннего сотрудничества дорожных администраций, координации развития международных автомобильных дорог стран СНГ.

В целях сохранения сети автомобильных дорог и обеспечения гарантийного срока их службы Съезд выработал общие подходы по контролю предельных нагрузок и габаритов автотранспортных средств и разработке единой системы возмещения ущерба, наносимого им негабаритными и тяжеловесными транспортными средствами. На Съезде также были рассмотрены вопросы разработки национальных стандартов, системы межгосударственных стандартов по автомобильным дорогам СНГ и других нормативные документы, гармонизированные с международными стандартами, путем совместного выполнения НИР, обмена научно-технической и правовой информацией. В рамках работы Съезда изучен положительный опыт российских дорожников по финансированию дорожной отрасли через воссоздание системы Дорожных фондов, который может быть признан эталоном для других стран СНГ.

Республика Беларусь, Республика Казахстан и Российская Федерация в соответствии с Договором от 6 октября 2007 года в 2010 году сформировали Таможенный союз. Формирование Таможенного союза предусматривает создание единой таможенной территории, в пределах которой не применяются таможенные пошлины и ограничения экономического характера, за исключением специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер. В рамках Таможенного союза применяется единый таможенный тариф и другие единые меры регулирования торговли товарами с третьими странами.

В 2011 году Российской Федерацией с участием Республики Беларусь и Республики Казахстан разработан, согласован и утвержден [Решением Комиссии Таможенного союза от 18 октября](#)

[2011 года N 827](#) технический регламент Таможенного союза ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог». В 2012 году Республикой Беларусь совместно с Российской стороной и Казахстаном подготовлена и утверждена Решением Коллегии ЕЭК от 13.06.2012 №81 общая Программа по разработке межгосударственных стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Таможенного союза ТР ТС 014/2011, а также межгосударственных стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в т.ч. правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011) и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции.

В соответствии с Программой в 2012-2013 гг. необходимо разработать и провести межгосударственное согласование 111 межгосударственных стандартов (ГОСТ).

Таким образом, трем странам с разными системами технического нормирования и стандартизации за 2 года необходимо создать единую базу межгосударственных технических нормативных правовых актов из 111 межгосударственных стандартов.

Кроме того, следует привести в соответствие с ТР ТС 014/2011 национальную базу ТНПА для дорожного хозяйства Республики Беларусь.

К 2020 году Таможенный союз станет самым крупным логистическим центром континента. Железные и автомобильные дороги нового "Шелкового пути" свяжут Европу с Китаем, Юго-Восточной Азией и странами Персидского залива. Такую инициативу выдвинул президент Казахстана Нурсултан Назарбаев.

Со стороны России к Казахстану подходят транспортные пути из Европы, с юга и востока – из Китая и Центральной Азии. Возродить "Шелковый путь" сейчас уже не проблема. Идея транзитного хаба - это прежде всего строительство автомобильного пути "Китай-Западная Европа", которое будет завершено в 2015 году,

Этот автобан пройдет через территорию Казахстана и России и, по сути, станет конвейером, по которому будут двигаться грузы, создаваться новые предприятия. Но Казахстан смотрит еще дальше.

Президент Нурсултан Назарбаев предложил сделать республику деловым и транзитным хабом всей Центральной Азии, чтобы мировому бизнесу было удобно иметь дело именно с Казахстаном, как с главной своей базой.

Там будут наиболее высокие стандарты безопасности, электронного доступа, механизмов оформления бизнеса. Фактически Казахстан собирается стать вторым Сингапуром, расположенным в Центральной Азии. Это позволит развить очень важный, перспективный регион с 60-миллионным населением.

Россия, Беларусь и Казахстан уже ведут работу по созданию единого транспортного коридора. Это позволит значительно увеличить товарооборот внутри интеграционного проекта. Ожидается, что к 2020 году объем торговых операций между сопредельными с Таможенным союзом странами достигнет одного триллиона долларов. Эти показатели вполне достижимы.

Со стороны Европы и Азии уже строятся транспортные магистрали навстречу друг другу. Теперь же проектируется "Новый шелковый путь", который практически снимет таможенные барьеры в центральной части континента. Ведь досмотр грузов будет производиться лишь на внешних рубежах Таможенного союза.

Амбициозный транспортный проект, который соединит Восток и Запад, станет весомым шагом по созданию Евразийского союза. Например, путь "Север-Юг" из России и Казахстана в страны Центральной Азии и Персидского залива пройдет через Киргизию и Таджикистан. А это значит, что у Бишкека и Душанбе появится общая транспортная система, снимающая барьеры на пути к интеграции.

Автомобильные дороги, имеющее значительное пространственное развитие, образуют сеть, которая способствует многосторонним транспортным коммуникациям между регионами и государствами, интеграции производственно-хозяйственной деятельности, торговле, обмену информацией и культурными ценностями. Республика Беларусь находится в центре Европы, ее географическое положение обеспечивает связь между Западом и Востоком. По территории страны проходят международные транспортные коридоры E30 и E95, ряд других важных автодорожных магистралей. Развитию автомобильных дорог уделяют повышенное внимание Президент Республики Беларусь и

Правительство. Дорожные организации ведут активную работу по развитию республиканских и местных дорог, поддержанию их в требуемом эксплуатационном состоянии.

Философия автомобильных дорог ориентирована на их обустройство необходимой для водителей и пешеходов навигационной информацией, своевременное и качественное выполнение работ по содержанию и ремонту, созданию условий для движения транспортных потоков с оптимальными скоростями, исключение заторов и несанкционированных задержек, исключение предпосылок возникновения дорожно-транспортных коллизий и конфликтных ситуаций.

Можно с уверенностью сказать, что автомобильные дороги Беларуси и дорожно-транспортный комплекс в целом, являются надежным гарантом международных связей как с государствами Таможенного союза и СНГ, так и с государствами Прибалтики и Западной Европы.

Литература

1. Кудрявцев А.С. Очерки истории дорожного строительства в СССР, часть 1. - М.- 1951.С.7-15.
2. Дороги: связь времен. /Под общей редакцией Б.Б. Каримова.- М.-1997.С.5-30.
3. Автомобильные дороги. /Я.Н. Ковалев, И.И. Леонович, В.Н.Яромко и др. – Минск, 2006.–С.92.

Лойко А.И., Якимович Е.Б. Беларусь в евразийском интеллектуальном пространстве

Евразийский вектор развития философской мысли Беларуси связан с истоками национальной, интеллектуальной и духовной культуры. Эти истоки формировали К. Туровский, К. Смолятич, Е. Полоцкая.

В эпоху формирования европейских традиций философской культуры важную роль сыграла деятельность на территории Беларуси А. Курбского и старца Артемия. Созданная ими атмосфера дискуссий помогла сохранить евразийское содержание философии Беларуси. Это содержание проявилось в творчестве, духовной деятельности С. Полоцкого. Евразийские ценности