



ХҒТАР 11.25.19
Ғылыми мақала

DOI: <https://doi.org/10.32523/2616-6887/2024-147-2-9-19>

Арктиканың көліктік-транзиттік әлеуеті және Қытай: проблемалар, мүмкіндіктер және перспективалар

А.Б. Дауылбаев*, Р.С. Елмурзаева, Т.А. Камалджанова

Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Астана, Қазақстан

(E-mail: aidarkhan.db@gmail.com, elmurza@mail.ru, takhira.kamaljanova@mail.ru)

Аңдатпа. Климаты өзгеріп, теңіз мұзы азайып бара жатқан Арктика аймағы көлік және транзиттік қызмет үшін, әсіресе жаңа сауда жолдары мен ресурстарды барлау мүмкіндіктерін іздейтін елдер үшін айтарлықтай әлеуетке ие. Бұл мақалада Арктиканың көлік және транзиттік әлеуеті және оның Қытай үшін маңызы қарастырылады. Арктикалық бағыттарға, соның ішінде Солтүстік теңіз жолына, Трансполярлық теңіз жолына және Солтүстік-Батыс өткеліне ерекше назар аударылады. Сонымен қатар, бұл жұмыс Қытайдың арктикалық инфрақұрылымды дамытуына қатысуын, сондай-ақ Қытайдың арктикалық көлік бағыттарын пайдаланудағы әлеуетті пайдасы мен болашағын зерттейді. Терең талдау арқылы бұл мақала Арктикадағы көлік пен транзиттің дамып келе жатқан динамикасын және оның Қытайдың экономикалық және стратегиялық мүдделеріне әсерін көрсетеді.

Түйін сөздер: Арктикалық стратегия, теңіз жолы, ҚХР, мұзды Жібек жолы.

Түсті: 03.10.2023; Мақұлданды: 14.06.2024; Онлайн қолжетімді: 28.06.2024

Кіріспе

Қытайдың Арктика аймағына қызығушылығының артуы және оның көліктік және транзиттік әлеуетін барлауы стратегиялық мотивтердің үйлесімімен байланысты. Дамып келе жатқан жаһандық держава ретінде Қытай Арктиканың маңыздылығын оның сауда, экономикалық қызметі және ресурстарға қол жеткізу үшін қысқа және тиімді жол ретінде таниды. Климаттың өзгеруінен туындаған арктикалық мұздың еруі теңізде тасымалдау және ресурстарды өндіру үшін жаңа мүмкіндіктер ашады және бұл аймақты Қытай үшін тартымды етеді. Солтүстік теңіз жолы (СТЖ), Трансполярлық теңіз жолы (ТТЖ) және Солтүстік-Батыс өткелі сияқты арктикалық тасымалдау жолдарын пайдалана отырып, Қытай Солтүстік Америка, Еуропа және Азия арасындағы тасымалдау қашықтығын және көлік шығындарын айтарлықтай азайта алады. Бұл Қытай өнімдерінің әлемдік нарықтардағы бәсекелестік артықшылығын қамтамасыз етіп, олардың импорттық және экспорттық мүмкіндіктерін арттырады. Ресурстарға қол жеткізу тұрғысынан, Арктикада мұнай, газ және пайдалы қазбаларды қоса алғанда, пайдаланылмаған орасан зор энергетикалық ресурстар бар деп саналады. АҚШ Геологиялық қызметінің зерттеулеріне сәйкес, Арктика әлемдегі ресурстардың ашылмаған қорының 20%-дан сәл астамын құрайды: 44 миллиард баррель газ конденсаты, 48,13 трлн. м³ табиғи газ және 90 млрд. баррель мұнай [1]. Қытайдың өсіп келе жатқан энергетикалық қажеттіліктері мен ресурсқа тәуелділігі оның ұзақ мерзімді энергетикалық қауіпсіздігі үшін осы ресурстарға қолжетімділікті қамтамасыз етуге мүдделілігін арттырады. Ал Қытайдың Арктикаға қатысуы әлемдік аренадағы геосаяси ықпалын кеңейтуге мүмкіндік береді. Инфрақұрылымдық инвестициялар, ғылыми ынтымақтастықтар және Арктикалық кеңес сияқты көпжақты форумдарға қатысу арқылы Қытай өзін Арктиканы басқару мен шешім қабылдаудың болашағын қалыптастыруда негізгі ойыншы ретінде көрсетуге ұмтылуда. Аймақтағы қатысуын күшейту Қытайдың Арктика мемлекеттерімен дипломатиялық қарым-қатынастарын нығайтады және әлеуетті серіктестіктер мен одақтарға жол ашады. 2017 жылы 4 шілдеде Мәскеуге сапары барысында Си Цзиньпин Қытай мен Ресей арасындағы солтүстік теңіз жолдарын бірлесіп барлау мен дамытуға бағытталған жаңа стратегияны жариялаған. Кейінірек «Мұзды Жібек жолы» деп аталатын бұл стратегия теңіз коммуникацияларын жақсарту және екі ел арасындағы экономикалық ынтымақтастықты дамыту үшін арктикалық бағыттардың маңыздылығын атап көрсетеді [2]. Арктика Қытайдың өршіл «Бір белдеу, бір жол» бастамасын толықтыратын балама теңіз бағытын ұсынады.

Осылайша, Қытайдың Арктиканың көліктік-транзиттік әлеуетіне қызығушылығы оның экономикалық пайдасына, ресурстарға қол жеткізуге, геосаяси ықпалға, теңіз байланысы мен ғылыми зерттеулерге ұмтылуымен байланысты. Қытайдың Арктикаға араласуы оның ауқымды стратегиялық мақсаттарының және жаһандық сын-қатерлерді шешу кезінде аймақтың болашағын қалыптастыруда белсенді рөл атқарғысы келетінінің көрінісі болып табылады.

Зерттеу әдістері. Ұсынылған мақаланың әдістемелік негізі жүйелік тәсіл, болжау және салыстырмалы талдау әдістерінен, сонымен қатар сипаттау мен түсіндіру, талдау

мен синтез, абстрактіліден нақтыға өрлеу және диалектикалық тәсіл сияқты жалпы ғылыми әдістерінен тұрады. Жүйелік тәсіл зерттеу пәніне жан-жақты және көпаспектілі түрде келуге, сонымен қатар зерттелетін құбылыстардың өзара байланысы мен өзара тәуелділігін орнатуға мүмкіндік берді. Арктикалық көлік және транзиттік дәліздерді және олардың мүмкіндіктерін зерттеуде салыстырмалы талдау әдісі қолданылды. Болжау әдісі Қытайдың Арктика аймағындағы болашағын бағалауға мүмкіндік берді. Сонымен қатар, Арктика аймағының кеңірек экономикалық және саяси әлеуетін түсіну үшін геосаяси тәсіл қолданылды.

Нәтижелер мен талқылау. *Арктикалық теңіз жолдары мен инфрақұрылымы.* Солтүстік теңіз жолы Атлант және Тынық мұхиттарын Арктика арқылы байланыстыратын Ресейдің солтүстік жағалауымен өтеді. Ол Ресейдің Арктикалық сулары, оның ішінде Баренц, Кара, Лаптев, Шығыс Сібір және Чукча теңіздері арқылы өтеді. Климаттың өзгеруімен, арктикалық мұздың азаюымен байланысты Солтүстік теңіз жолы бойынша кеме қатынасы артты. Шанхайдан Гамбургке дейін Солтүстік теңіз жолы бойынша Беринг бұғазынан Новая Земляға дейінгі жол Малакка бұғазы мен Суэц каналы арқылы өтетін оңтүстік бағытқа қарағанда 6400 километрге қысқа. Бұл қысқа жол 20 күнге дейін уақытты үнемдеуге мүмкіндік береді. Мысалы, «China Ocean Shipping Company» (COSCO) коммерциялық кемесі СТЖ бойымен Қытайдың Далянь портынан Роттердамға 2013 жылы алғашқы сапарын жасады. Бұл рейс 33 күнге созылды – стандартты рейс уақытының шамамен 2/3-ін құрады [3]. Бұл теңіз саяхатының сәтті аяқталуы Солтүстік теңіз жолы бойынша коммерциялық көлік бағыттарын ұйымдастыру мүмкіндіктерін көрсетті. 2016 жылы СТЖ арқылы жүк тасымалдау көлемі 7,5 млн тоннаны құрады; ал 2017 жылы – 10,7 млн. тонна; 2018 жылы – 19,7 млн. тонна; 2019 жылы – 30 млн. тонна; 2020 жылы – 32,9 млн. тонна, ал 2021 жылы – 35 млн. тонна. Сондай-ақ навигациялық кезең де бірте-бірте ұлғайып келеді. Егер СТЖ бойынша навигация 2020 жылдың қарашасында тоқтатылған болса, қайта іске қосылуы 2021 жылдың қаңтарында болды. [4]. Дегенмен, мұз жағдайы әлі де өзгереді және кейбір аумақтарда, әсіресе қыс айларында мұзжарғыштар қажет болуы мүмкін. СТЖ-ның кеме қатынасы көп жағдайда мұздың маусымдық еруіне байланысты, ең қолайлы жағдай жазда және күздің басында, әдетте маусымнан қазанға дейін болады. Қытай Солтүстік теңіз жолын Арктика аймағындағы байланыс пен сауданы кеңейтуге бағытталған «Белдеу және жол» бастамасының құрамдас бөлігі ретінде қарастырады. Қытай бірінші кезекте Ресеймен өзара әрекеттесу және инфрақұрылымды дамытуға инвестиция салу арқылы Арктикадағы экономикалық және стратегиялық қатысуын нығайтуға ұмтылуда.

Арктикада тағы екі әлеуетті және балама бағыт бар, олар Трансполярлық теңіз жолы (ТТЖ) немесе Орталық өткел және Солтүстік-Батыс өткел (СБӨ). ТТЖ - Солтүстік Мұзды мұхит арқылы өтетін ықтимал кеме қатынасы және ең тікелей бағыт болып табылады. Маршруттың ұзындығы шамамен 4000 шақырымды құрайды және Солтүстік полюсті кесіп өтеді. Ол Азия мен Солтүстік Америка арасындағы тікелей бағытты ұсынады. ТТЖ-ның жүзуге жарамдылығы әлі күнге дейін тұрақты зерттеулер мен пікірталастардың тақырыбына айналып келеді. Мұздың жағдайы мен қалыңдығы жол бойы өзгеріп отырады. Мұз туралы және ықтимал қауіптер туралы толық деректер өте шектеулі. ТТЖ

өзінің шалғайлығы мен қолайсыз табиғатына, күтпеген мұз жағдайларына және қатал ауа-райына байланысты ерекше қиындықтар тудырады. ТТЖ бойынша коммерциялық жүк тасымалдаудың мүмкіндігі мен қауіпсіздігін бағалау үшін қосымша зерттеулер мен инфрақұрылымды дамыту қажет. ТТЖ үшін инфрақұрылым талаптары қазіргі уақытта әлі төмен, себебі маршрут әлі зерттелуде. Дегенмен, маршрутқа қызығушылық артқан сайын қауіпсіз навигацияны қамтамасыз ету және кемелерге қажетті қызметтерді көрсету үшін инфрақұрылымды дамыту қажет болады. Мұз жағдайын бағалау, ауа-райы болжамдарын жасау және кемелерге ТТЖ бойынша навигациясына көмектесу үшін ғылыми-зерттеу станцияларын, метеорологиялық және навигациялық қамтамасыз ету жүйелерін және сенімді байланыс желілерін құру қажет болады. Айта кетейік, Қытайдың «Сюэлонг» мұзжарғыш кемесі 2017 жылдың жазында Солтүстік Мұзды мұхитты кесіп өтіп, Трансполярлық өткелден өткен болатын. Қытайдың полярлық зерттеу орталығының стратегиялық зерттеулер зертханасының директоры Чжан Ся атап өткендей, орталық кеме жолының Солтүстік теңіз жолы мен Солтүстік-Батыс өткелінен айқын артықшылығы бар. Чжан Ся орталық кеме жолын пайдалану Ресей мен Канаданың ішкі суларында жүзу қажеттілігін жояды деп атап көрсетеді.

Солтүстік-Батыс өткеліне келетін болсақ, бұл шамамен 16 000 шақырымға созылатын және Канаданың Арктикалық архипелагы арқылы өтетін, Атлант және Тынық мұхиттарын әртүрлі арналар мен бұғаздар арқылы байланыстыратын ең ұзын жол.

Шамамен 19 000 аралдан тұратын Канадалық Арктикалық архипелаг Солтүстік-Батыс өткелі деп аталатын навигацияның бірнеше ықтимал бағыттарын ұсынады. Бұл өткел супертанкерлер мен контейнерлік кемелер сияқты үлкен кемелерді орналастыру үшін жеткілікті тереңдікті қамтамасыз етеді, яғни бұл Панама каналының тартылу шектеулерінен асып түседі [6]. Мысалы, Шанхайдан Нью-Йоркке дейінгі бағытты қарастырғанда, Панама каналы арқылы жүру қашықтығы 10 500 теңіз милін құрайды. Керісінше, Солтүстік-Батыс өткелін пайдалану қашықтықты 8600 теңіз миліне дейін қысқартады, саяхатта 7 күнді, яғни 20% дейін уақытты үнемдейді.

Солтүстік-Батыс өткел арқылы навигация тарихи түрде кең мұз жамылғысына байланысты қиын болды. Мұз оны жылдың көп мезгілінде жүруге жарамсыз етті. Дегенмен, соңғы жылдары Арктикалық теңіз мұзының азаюы қолжетімділікті арттырды. 2050 жылға қарай мұздың айтарлықтай еруіне байланысты, СБӨ-де тасымалдау күндерінің саны қазіргі 20 күннің орнына жылына 100 күнге дейін жетуі мүмкін [7].

Солтүстік-Батыс өткелі арқылы навигация мүмкіндіктері ашылса да, әлі де айтарлықтай қиындықтар молшылық. СБӨ-нің жүзу мүмкіндігі әртүрлі факторларға, соның ішінде жыл мезгіліне, мұз жағдайларына және кемеңіз түріне байланысты. Мұз беті әлі де навигацияға қауіптер мен қиындықтар тудыруы мүмкін, бұл бағыт бойынша қауіпсіз жүру үшін мұзжарғыштардың қолдауын қажет етеді. Кейбір аймақтар қол жетімсіз болып қалуы мүмкін немесе тар арналар мен бұғаздар арқылы өту үшін мұқият навигацияны қажет етеді.

Сондай-ақ Солтүстік-Батыс өткелінің құқықтық жағдайы мен басқару мәселесі халықаралық пікірталас тақырыбы болып қала беретінін атап өткен жөн. Канада архипелаг суларын өзінің ішкі суларының бір бөлігі деп санайды, бұл рұқсатты және

канадалық транзиттік ережелерді сақтауды талап етеді. Басқа елдер, соның ішінде Америка Құрама Штаттары, өткелді кемелердің еркін өту құқығына ие халықаралық бұғаз ретінде қарастырады. Тұтастай алғанда, Солтүстік-Батыс өткелі жаз айларында теңіз мұзының азаюына байланысты кеме қатынасы жақсарғанымен, ол күрделі болып қала береді және мұқият жоспарлауды, мұзжарғышты қолдануды және қолданыстағы ережелерді сақтауды талап етеді.

Климаттың өзгеруі және Арктикалық теңіз мұзының азаюы болашақта Солтүстік-Батыс өткелінің навигациясына әсер етеді. Солтүстік-Батыс өткелінің жүк тасымалдау жолы ретіндегі әлеуеті Қытай үшін стратегиялық ойларды анықтайды. Бұл жолды пайдалану арқылы Қытай сауда жолдарын әртараптандырып, басқа кеме жолдарына тәуелділігін азайта алады. Дегенмен, судағы егемендік мәселесі мен Канаданың ережелері Қытайдың аймақтағы амбицияларына қиындықтар туғызады.

Осылайша Солтүстік теңіз жолы ең жақын коммерциялық әлеуетке ие, ал Трансполярлық теңіз жолы мен Солтүстік-Батыс өткелі ұзақ мерзімді перспективалар ұсынады. Қытай бұл Арктикалық жүк тасымалдау жолдарын сауда байланыстарын кеңейту, дәстүрлі бағыттарға тәуелділікті азайту және аймақтағы стратегиялық қатысуын нығайту мүмкіндігі ретінде қарастырады. Елдің Арктика істеріне араласуы оның жаһандық экономикалық держава болуға деген үлкен ұмтылысын және жаңа сауда дәліздерін ашуға мүдделілігін көрсетеді.

Қытайдың Арктика инфрақұрылымын дамытуға салған инвестициясы. Қытай аймақтағы қатысуын нығайту және мүдделерін қолдау мақсатындағы күш-жігерінің бір бөлігі ретінде порттарды, мұзжарғыш кемелерді және навигациялық жүйелерді қоса алғанда, Арктикалық инфрақұрылымды дамытуға көп қаржы бөлді. Бұл инвестициялар Қытайдың Арктиканың көліктік әлеуетін пайдалануға және оның экономикалық және геосаяси ықпалын кеңейтуге стратегиялық бағдарланғанын көрсетеді. Мысалы, Солтүстік теңіз жолы қауіпсіз және тиімді навигацияны қамтамасыз ету үшін ол сәйкес инфрақұрылымды қажет етеді. Оларға порт нысандары, іздеу-құтқару құралдары, навигациялық құралдар, мұзжарғыштарды қолдау және сенімді байланыс жүйелері жатады. Қытай СТЖ бойындағы инфрақұрылымды дамытуға, соның ішінде порттарды кеңейтуге және жаңғыртуға, мұзжарғыш кемелерді орналастыруға және іздеу мен құтқару мүмкіндіктерін арттыруға инвестиция салуда.

Қытайлық компаниялар Ямал түбегіндегі Сабетта порты, сондай-ақ Тикси, Мурманск, Уелен және Архангельск қалаларындағы басқа порттар сияқты Ресейдің Арктика аймақтарындағы порт нысандарын салуға және жаңғыртуға инвестиция салды. Бұл порттық инвестициялар Қытайдың Арктиканың жүк тасымалдау жолдарына қолжетімділігін арттыруға бағытталған, және де бұл Қытай, Еуропа және басқа Арктика мемлекеттері арасындағы сауда тиімділігін арттыруға мүмкіндік береді. Мысалы, Ямалдағы Қытай-Ресей жобасы Қытайдың Сауда-өнеркәсіптік банкі, Мемлекеттік даму банкі және Жібек жолы қорынан қомақты қаржылық қолдау алды. Олар жалпы инвестицияның 63%-ын құрайтын 19 миллиард АҚШ долларын қосты, осылайша жобаны қаржыландыру мен қолдауда маңызды рөл атқарды [8]. 2017 жылдың күзінде Қытайдың «China Communications Construction Company» (CCCC) корпорациясы «Звезда»

кеме жасау кешенінің құрғақ док пен үш тұрғын ауданын салуға келісім-шартқа отырып құрылысты 2021 жылы аяқтаған [9]. Жалпы алғанда, верфтің өзін салуға «China Communication Construction Company», «Qingdao Beihai Shipbuilding Heavy Industry», «China State Construction Engineering Corporation», сондай-ақ «China Shipbuilding & Offshore International» сияқты қытай корпорациялары қатысқан [10].

Қытай сонымен қатар Арктиканың мұзды суларында жұмыс істеу мүмкіндіктерін кеңейту үшін мұзжарғыштарды сатып алуда және салуда айтарлықтай жетістіктерге жетті. Қытайдың 2018 жылғы «Ақ кітап» және «Полярлық Жібек жолы» бастамасы елдің мұзжарғыш флотының дамуын көздейді. 2025 жылға қарай Қытай бірінші ауыр жүкті мұзжарғышты жасауды жоспарлап отыр. Мұзжарғыш кемелер навигация қауіпсіздігін қамтамасыз ету және мұз басқан аумақтарда тасымалдау бағыттарын сақтау үшін қажет. Қазіргі уақытта Қытайда «Сюэ Лонг 1» және «Сюэ Лонг 2» [11] сияқты екі орташа өлшемді мұзжарғыш кеме жұмыс атқарады. Бұл мұзжарғыштар Қытайға жыл бойы аймаққа сенімді және үздіксіз қол жеткізуді қамтамасыз ете отырып, Арктикадағы кеме қатынасын сақтауға мүмкіндік береді.

Қытай сонымен қатар Арктикада қауіпсіз және тиімді навигацияны қамтамасыз ету үшін навигациялық жүйелер мен технологияларға инвестиция салды. Бұған «Beidou» (BDS) сияқты спутниктік навигациялық жүйелерді әзірлеу және орналастыру кіреді. Ол Арктика суларында жұмыс істейтін кемелерді қоса алғанда, сенімді позициялау және байланыс қызметтерін ұсынады. Дәл және сенімді навигация мүмкіндіктерін қамтамасыз ете отырып, Қытай аймақтағы теңіз операцияларының қауіпсіздігі мен тиімділігін арттыруды мақсат етеді.

Қытай Арктикада қажетті инфрақұрылымды құруда Ресеймен шектелмей, көптеген елдермен белсенді түрде ынтымақтасуда. Қытайдың Шпицбергендегі «Хуанхэ» зерттеу станциясы, сонымен қатар Исландияда Арктикалық ғылыми обсерваториясы бар [11]. Бұған қоса, 2016 жылы Қытай Швецияда қашықтықтан зондтау спутниктік басқаруға арналған полярлық жерүсті станциясын салып, Арктика жобаларына адалдығын көрсетті.

Жалпы Қытай Арктикалық инфрақұрылымды дамыта отырып, ресурстарды өндіруге, энергетикалық жобаларға және коммерциялық саудаға тиімді көліктік-логистикалық қолдау көрсетуге ұмтылады, Қытай осылайша Арктикадағы экономикалық мүдделерін ілгерілетеді. Қытайдың Арктика инфрақұрылымына инвестиция салуы оның аймақтағы геосаяси ықпалын кеңейту, дипломатиялық қарым-қатынас, Арктика мемлекеттерімен ынтымақтастықты дамыту және негізгі стратегиялық орындарда қатысуын арттыру мақсатына ықпал етеді. Зерттеу жабдықтары мен озық навигациялық жүйелердің болуы Қытайға ғылыми экспедициялар жүргізуге, климаттың өзгеруі туралы құнды деректер жинауға және Арктика қызметінің қоршаған ортаға әсерін түсіну және азайту бойынша халықаралық күш-жігерге үлес қосуға мүмкіндік береді.

Оң динамикаға қарамастан, шектеуші және кедергі келтіретін факторлар бар. Біріншіден, тайыз тереңдігімен және қатал жағдайларымен танымал Солтүстік Мұзды мұхит теңіз кеме қатынасына айтарлықтай қиындықтар туғызады. Тынық мұхитының қақпасы ретінде қызмет ететін тар Беринг бұғазы 12 метрден асатын ірі кемелер

үшін қиындықтар тудырады. Сондықтан Солтүстік теңіз жолы (СТЖ) бойындағы сауда жолдарын кеңейтуге ықпал ету үшін осы Арктикалық суларда жүзуге жарамды кемелердің түрлерін анықтау және бейімдеу қажеттілігі туындайды. Екіншіден, Арктикалық шеңбердегі елдер Арктикадағы өздерінің геосаяси және ұлттық мүдделерін, оның ішінде Арктикаға жатпайтын елдердің Арктика істеріне қатты араласуынан қорғау шараларын қабылдауда. Үшіншіден, Солтүстік теңіз жолы арқылы өту кезінде бюрократиялық қиындықтар туындайды.

Қорытынды

Қытай Арктикалық жүк тасымалдау мен транзитке қатысуын тереңдетіп отырғанына қарап, Қытайдың арктикалық саясаты туралы бірнеше қорытынды жасауға болады. Біріншіден, Арктиканың мүдделі тараптары мен халықаралық қауымдастық арасындағы ортақ басқару және ынтымақтастық аймақтағы жауапты және тұрақты дамуды қамтамасыз ету үшін маңызды. Бұл Арктика мемлекеттерінің егемендігі мен құқықтарын құрметтеуден, қоршаған ортаны қорғау ережелерін сақтаудан және қоршаған ортаға ықтимал әсерді азайтудан құралады.

Екіншіден, Қытай климаттың өзгеруін жеңілдету және Арктикадағы тұрақты тәжірибелерді ілгерілету әрекеттеріне белсенді қатысуы керек. Бұған экологиялық таза тасымалдау технологияларын енгізу, көміртегі шығарындыларын азайту және нәзік арктикалық экожүйені сақтау кіреді.

Үшіншіден, Қытай үшін Арктика аймағы туралы білімді кеңейту үшін ғылыми зерттеулер мен деректер алмасуды жалғастыру маңызды. Бұл ғылыми ынтымақтастық түсіністікке ықпал етеді, дәлелді шешім қабылдауды жеңілдетеді және Арктиканың мүдделі тараптары арасында өзара сенімді қалыптастырады.

Ақырында, дипломатиялық күш-жігер ықтимал қиындықтарды шешу және Арктикадағы көліктік және транзиттік қызметті басқару үшін ашық және инклюзивті негізді қамтамасыз ету үшін өте маңызды. Ашық диалог пен ынтымақтастық консенсус құруға, қақтығыстарды азайтуға және аймақта заң үстемдігін сақтауға көмектеседі.

Жалпы, Қытай үшін өзгермелі әлемдік экономикалық ландшафт жағдайында Арктика аймағының көліктік-транзиттік әлеуеті зор. Солтүстік теңіз жолын, Трансполярлық теңіз жолын және Солтүстік-Батыс өткелін қоса алғанда, арктикалық бағыттарды пайдалану Қытайға айтарлықтай экономикалық пайда әкеледі. Үнді мұхиты-Суэц каналы немесе Қайырлы үміт мүйісі сияқты ұзағырақ бағыттарды айналып өтіп, Қытай Азия мен Еуропа арасындағы жүктерді жеткізуді жылдамдата алады. Негізгі артықшылықтарға көлік шығындарын азайту, транзит уақытын қысқарту, сауданы әртараптандыру, арктикалық ресурстарға қол жеткізу және инфрақұрылымды дамыту мүмкіндіктері кіреді. Қытай Арктиканың көлік әлеуетін пайдалана отырып, өзінің жаһандық бәсекеге қабілеттілігін арттырып, сауда желілерін кеңейтіп, Арктика мемлекеттерімен экономикалық байланыстарды нығайта алады. Экономикалық мүмкіндіктерді, экологиялық мәселелерді, геосаяси мүдделерді және аймақтық ынтымақтастықты теңестіру Қытай мен Арктиканың мүдделі тараптары үшін Арктикадағы тұрақты және жауапты дамуға қол жеткізу үшін маңызды болады.

Әдебиеттер тізімі

1. Bird, K.J., Charpentier, R.R., Gautier, D.L., Houseknecht, D.W., Klett, T.R., Pitman, J.K., Moore, T.E., Schenk, C.J., Tennyson, M.E., Wandrey, C.J. "Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle" // Geological Survey Fact Sheet. – 2008. – 4 p. DOI: <https://doi.org/10.3133/fs20083049>
2. Ушакова Е.Г. Арктические рубежи: Ледяной шелковый путь и его роль в продвижении Китая в Арктику // Арктика и Север. – 2021. – №43. – С. 128-143. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2021.43.128>
3. Cui, Shi, Geng K., Zhang R. "Bingshang Sichou zhi Lu" de kaiqi dui zhongguo duimao de yinxiang ji duice [The Influence of the Opening of the "Ice Silk Road" on China's Foreign Trade and Its Countermeasures] // Jinji Shi. – 2019. – №7. Р. 30-31.
4. Ван Ц., Янь Ц., Власов Б.Е. Политика, экономика и безопасность современной Арктики (к 25-летию Арктического совета) [Politics, economics and security of the modern Arctic (to the 25th anniversary of the Arctic council)]. – М.: Ин-т Европы РАН, 2022. – 150 с.
5. Китай намерен активно развивать арктические научные исследования // Жэньминь Жибао [Электронный ресурс]. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0830/c31517-9262339.html> (дата обращения: 20.05.2023).
6. Байерз М. Правовой статус Северо-Западного прохода и арктический суверенитет Канады: прошлое, настоящее, желаемое будущее // Вестник Московского университета. – 2011. – №2. – С.92-128.
7. Ерохин В.Л. Северный морской путь и арктические транспортные коридоры: проблемы использования и прогнозы коммерциализации грузоперевозок // Маркетинг и логистика. – 2017. – №6(14). – С. 22-44.
8. Сяочэнь Ч., Тинтин Ч. «Ледовый шелковый путь» // Китай [Электронный ресурс]. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2018-06/25/content_53369435.htm (дата обращения: 02.06.2023).
9. Ларченко Л.В. СМП как важнейшая часть Ледового шелкового пути: состояние и перспективы // Neftegaz.RU [Электронный ресурс]. URL: <https://magazine.neftegaz.ru/articles/transportirovka/633506-smp-kak-vazhneyshaya-chast-ledovogo-shelkovogo-puti-otsenka-sovremennogo-sostoyaniya-i-perspektiv-ra/> (дата обращения: 12.06.2023).
10. Ерохин В.Л. Арктика в российско-китайских отношениях: от политики к экономике // Мир русскоговорящих стран [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/arktika-v-rossiysko-kitayskih-otnosheniyah-ot-politiki-k-ekonomike> (дата обращения: 18.06.2023).
11. Uryupova E. What does China's new heavy icebreaker mean? // Polar Journal [Электронный ресурс]. URL: <https://polarjournal.ch/en/2021/11/27/what-does-chinas-new-heavy-icebreaker-mean/> (дата обращения: 19.06.2023).
12. Humpert M. China Looking to Expand Satellite Coverage in Arctic, Experts Warn Of Military Purpose [Электронный ресурс]. URL: <https://www.highnorthnews.com/en/china-looking-expand-satellite-coverage-arctic-experts-warn-military-purpose> (дата обращения: 20.06.2023).

References

1. Bird, K.J., Charpentier, R.R., Gautier, D.L., Houseknecht, D.W., Klett, T.R., Pitman, J.K., Moore, T.E., Schenk, C.J., Tennyson, M.E., Wandrey, C.J. "Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle", Geological Survey Fact Sheet, 3049, 4 (2008).
2. Ushakova E.G. Arkticheskie rubezhi: Ledyanoi shelkovyi put' i ego rol' v prodvizhenii Kitaya v Arktiku [Arctic Frontiers: The Ice Silk Road and its role in China's advance into the Arctic], Arktika i Sever [Arctic and North], №43, 128-143 (2021) [in Russian].
3. Cui, Shi, Geng K., Zhang R. "Bingshang Sichou zhi Lu" de kaiqi dui zhongguo duimao de yinxiang ji duice [The Influence of the Opening of the "Ice Silk Road" on China's Foreign Trade and Its Countermeasures], Jinji Shi, №7, 30-31 (2019) [in Chinese].
4. Van Ts., Yan' Ts., Vlasov B.E. Politika, ekonomika i bezopasnost' sovremennoi Arktiki (k 25-letiyu Arkticheskogo soveta) [Politics, economics and security of the modern Arctic (to the 25th anniversary of the Arctic council) (Moscow, 2022, 150 pp.) [in Russian].
5. Kitai nameren aktivno razvivat' arkticheskie nauchnye issledovaniya [China intends to actively develop Arctic scientific research], Zhen'min' Zhibao. Available at: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0830/c31517-9262339.html> (accessed: 20.05.2023) [in Russian].
6. Baierz M. Pravovoi status Severo-Zapadnogo prokhoda i arkticheskii suverenitet Kanady: proshloe, nastoyashchee, zhelaemoe budushchee [Legal status of the Northwest Passage and Arctic sovereignty of Canada: past, present, desired future], Vestnik Moskovskogo universiteta [Bulletin of Moscow University], №2, 92-128 (2011)) [in Russian].
7. Erokhin V.L. Severnyi morskoi put' i arktic heskie transportnye koridory: problemy ispol'zovaniya i prognozy kommersializatsii gruzoperevozok [Northern Sea Route and Arctic transport corridors: problems of use and forecasts for the commercialization of cargo transportation], Marketing i logistika [Marketing and logistics], №6 (14), 22-44 (2017) [in Russian].
8. Syaochen' Ch., Tintin Ch. «Ledovyi shelkovyi put'» ["Ice Silk Road"], Kitai [China] Available at: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2018-06/25/content_53369435.htm (accessed: 02.06.2023) [in Russian].
9. Larchenko L.V. SMP kak vazhneishaya chast' Ledovogo shelkovogo puti: sostoyanie i perspektivy» [NSR as the most important part of the Ice Silk Road: state and prospects"], Neftegaz.ru, №10 (2020). Available at: <https://magazine.neftegaz.ru/articles/transportirovka/633506-smp-kak-vazhneyshaya-chast-ledovogo-shelkovogo-puti-otsenka-sovremennogo-sostoyaniya-i-perspektiv-ra/> (accessed: 12.06.2023) [in Russian].
10. Erokhin V.L. Arktika v rossiisko-kitaiskikh otnosheniyakh: ot politiki k ekonomike [The Arctic in Russian-Chinese relations: from politics to economics], Mir russkogovoryashchikh stran [World of Russian-speaking countries], №2(4) (2020). Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/arktika-v-rossiysko-kitayskih-otnosheniyah-ot-politiki-k-ekonomike> (accessed: 18.06.2023) [in Russian].
11. Uryupova E. What does China's new heavy icebreaker mean?, Polar Journal, 2021. Available at: <https://polarjournal.ch/en/2021/11/27/what-does-chinas-new-heavy-icebreaker-mean/> (accessed: 19.06.2023) [in Russian].
12. Humpert M. China Looking to Expand Satellite Coverage in Arctic, Experts Warn Of Military Purpose, 2019. Available at: <https://www.highnorthnews.com/en/china-looking-expand-satellite-coverage-arctic-experts-warn-military-purpose> (accessed: 20.06.2023) [in Russian].

А.Б. Дауылбаев, Р.С. Елмурзаева, Т.А. Камалджанова

Евразийский национальный университет имени Л.Н. Гумилева, Астана, Казахстан

**Транспортно-транзитный потенциал Арктики и Китай: проблемы,
возможности и перспективы**

Аннотация. Арктический регион с его меняющимся климатом и уменьшением морского льда обладает значительным потенциалом для транспортной и транзитной деятельности, особенно для стран, ищущих новые торговые пути и возможности для разведки ресурсов. В этой статье рассматривается транспортный и транзитный потенциал Арктики и его значение для Китая. Особое внимание уделяется арктическим маршрутам, в том числе Северному морскому пути, Трансполярному морскому пути и Северо-Западному проходу. Кроме того, в работе изучается участие Китая в развитии арктической инфраструктуры, а также потенциальные выгоды и будущие перспективы для Китая в использовании арктических транспортных маршрутов. Благодаря углубленному анализу эта статья раскрывает развивающуюся динамику транспорта и транзита в Арктике и ее последствия для экономических и стратегических интересов Китая.

Ключевые слова: Арктическая стратегия, морской путь, КНР, ледовый Шелковый путь.

A.B. Dauylbayev, R.S. Yelmurzayeva, T.A. Kamaljanova

L.N. Gumilyov Eurasian National University, Astana, Kazakhstan

Transport and transit potential of the Arctic and China: problems, opportunities and prospects

Abstract. The Arctic region, with its changing climate and shrinking sea ice, has significant potential for transport and transit activities, especially for countries looking for new trade routes and resource exploration opportunities. This article examines the transport and transit potential of the Arctic and its significance for China. Particular attention is paid to the Arctic routes, including the Northern Sea Route, the Transpolar Sea Route and the Northwest Passage. In addition, the paper examines China's involvement in the development of Arctic infrastructure, as well as the potential benefits and future prospects for China in the use of Arctic transport routes. Through in-depth analysis, this article elucidates the evolving dynamics of transport and transit in the Arctic and its implications for China's economic and strategic interests.

Keywords: Arctic strategy, sea route, PRC, ice Silk road.

Авторлар туралы мәлімет:

Дауылбаев А.Б. – Халықаралық қатынастар кафедрасының докторанты, Халықаралық қатынастар факультеті, Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Астана, Қазақстан.

Елмурзаева Р.С. – саясаттану ғылымдарының докторы, Халықаралық қатынастар кафедрасының профессор м.а, Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Астана, Қазақстан.

Камалджанова Т.А. – тарих ғылымдарының кандидаты, Халықаралық қатынастар кафедрасының қауымдастырылған профессоры, Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Астана, Қазақстан.

Dauylbayev A.B. – PhD student of the Department of International Relations, Faculty of International Relations, L.N.Gumilyov Eurasian National University, Astana, Kazakhstan.

Yelmurzaeva R.S. – Doctor of Political Science, acting professor of the Department of International Relations, L.N.Gumilyov Eurasian National University, Astana, Kazakhstan.

Kamaljanova T.A. – Candidate of Historical Sciences, associate professor of the Department of International Relations, L.N.Gumilyov Eurasian National University, Astana, Kazakhstan.



Copyright: © 2024 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY NC) license (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>).