

Дауылбаев Айдархан

*Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті
Халықаралық қатынастар кафедрасының докторанты
e-mail: green-day-1994@mail.ru
(Астана, Қазақстан)*

**ҚАЗАҚСТАН ЖӘНЕ СОЛТҮСТІК ТЕҢІЗ ЖОЛЫ:
ҚИЫНДЫҚТАР МЕН ПЕРСПЕКТИВАЛАР**

Аңдатпа. Мақала Ертіс трансшекаралық өзенінің солтүстікке Арктикаға қарай транзиттік әлеуетін талдауға арналған. Теңізге шыға алмайтын Қазақстан ірі өзен жүйесіне қол жеткізудің арқасында жаңа көлік маршруттарын дамытуға күш салуда. Бұл бағыт Қытайды, Қазақстанды және Ресейді байланыстырады, сондай-ақ Солтүстік теңіз жолының тиімділіктеріне қол жеткізуге мүмкіндік береді. Айта кету керек, Қазақстан экспорт пен импорт үшін көлік дәліздерін әртараптандыруға үнемі мұқтаж. Халықаралық жағдайдың шиеленісуі тауарлар мен ресурстар транзиті саласындағы халықаралық уағдаластықтардың осалдығын тағы да көрсетіп отыр. Егер Транскаспий халықаралық көлік бағытын дамыту кенеттен туындаған проблеманың шешімі мен жауабы болса, онда Ертіс көлік бағытын дамыту - ұзақ мерзім шеңберіндегі және келешектегі перспективалар мен мүмкіндіктерге арналған толыққанды жоспар болары ықтимал. Ертіс транзиттік маршрутының ұзақ мерзімді перспективаларына қарамастан, болашақта жаңа бағыттың дамуы үшін талдау және дайындық жұмыстарын жүргізу қажеттілігі осы кезде туындап отыр.

Түйін сөздер: *Қазақстан, Қытай, Ресей, Ертіс, Солтүстік теңіз жолы, Арктика, транзит, өзен, көлік, сауда, экономика.*

Айдархан Дауылбаев

КАЗАХСТАН И СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Аннотация. Статья посвящена анализу транзитного потенциала трансграничной реки Иртыш на север в сторону Арктики. Казахстан, не имеющий выхода к морю, прилагает усилия на развитие новых транспортных маршрутов благодаря доступу к крупнейшей речной системе. Данный маршрут связывает Китай, Казахстан и Россию, а также дает доступ к возможностям Северного морского пути. Следует отметить, что Казахстан постоянно нуждается в диверсификации транспортных

коридоров для экспорта и импорта. Обострение международной обстановки еще раз подчеркнуло уязвимость международных договоренностей в сфере транзита товаров и ресурсов. Если развитие транскаспийского международного транспортного маршрута стало решением и ответом для внезапно наступившей проблемы, то развитие Иртышского маршрута имеет перспективы и возможности для будущего, в долгосрочной перспективе. Несмотря на долгосрочность перспектив Иртышского транзитного маршрута существует необходимость уже сейчас проводить анализ и подготовительные работы для развития нового направления в будущем.

Ключевые слова: Казахстан, Китай, Россия, Иртыш, Северный морской путь, Арктика, транзит, река, транспорт, торговля, экономика.

Aidarkhan Dauylbayev

KAZAKHSTAN AND THE NORTHERN SEA ROUTE: PROBLEMS AND PROSPECTS

Abstract. The article is devoted to the analysis of the transit potential of the transboundary river Irtysh to the north towards the Arctic. Landlocked Kazakhstan is making efforts to develop new transport routes thanks to its access to the largest river system. This route connects China, Kazakhstan and Russia, and also gives access to the possibilities of the Northern Sea Route. It should be noted that Kazakhstan constantly needs to diversify transport corridors for export and import. The escalation of the international situation once again emphasized the vulnerability of international agreements in the sphere of transit of goods and resources. If the development of the trans-Caspian international transport route has become a solution and an answer to a sudden onset problem, then the development of the Irtysh route has prospects and opportunities for the future, in the long term. Despite the long-term prospects of the Irtysh transit route, there is a need to carry out analysis and preparatory work already now for development of a new direction in the future.

Keywords: Kazakhstan, China, Russia, Irtysh, Northern Sea Route, Arctic, transit, river, transport, trade, economy.

Кіріспе

Қазақстан Республикасының геосаяси рөлі, атап айтқанда Қытай мен Ресей, Азия мен Еуропа арасындағы транзиттік көпірдің рөлі еліміздің Еуразия құрлығының орталығында орналасуымен айқындалады. Осы фактінің арқасында еліміз шығыс елдеріне Еуропа мен Ресеймен географиялық баламасыз құрлықтық көлік байланысын қамтамасыз ете отырып, айтарлықтай транзиттік әлеуетке де ие.

Бүгінгі таңда темір және автокөлік жолдары - Қазақстанның басты көлік

дәліздері. Бұл жолдардың барлығы дерлік шығыстан батысқа қарай бағыт алады. Әрине, олар экономикалық дамудың негізгі жолдары болып қала берсе да, жаңа оңтүстіктен солтүстікке қарай бағытталған осьтің қалыптасуының алғышарттары мен перспективалары бар екенін атап өткен жөн.

Ал бұл жаңа осьті болашақта Қазақстан Республикасының су көлігі қолға алуы ықтимал. Біз Қазақстанды Арктикамен байланыстыратын су жолы туралы айтып отырмыз. Су көлігін пайдаланудың тиімділігі көбінесе оны тиеу үшін жүк ағындарының болуына және көлік түрлерінің үйлесімді жұмысына байланысты. Қазақстан Республикасының су көлігі еліміздің ірі өзендерінің бірнеше мемлекеттің аумағы арқылы ағып өтуіне байланысты айтарлықтай транзиттік-көліктік әлеуетке ие. Елдің ішкі су жолдары - жалпы пайдалану және мемлекеттік меншіктегі жолдар болып саналады. Көлік түрлерінің, соның ішінде су көлігінің дамуы пайдалы қазбалар мен табиғи ресурстарды өнеркәсіптік игерумен тығыз байланысты. Қазақстанда кеме қатынасы келесі өзендер бойынша мүмкін: Жайық, Сырдария, Іле, Есіл және Ертіс. Соған қарамастан, елдің өзен көлігі батыста – Жайық -Каспий бассейнінде, оңтүстік-шығыста – Балқаш-Іле бассейнінде, сондай – ақ шығыста - Ертіс өзенінің бассейнінде дамыған [1].

Зерттеу әдістері

Зерттеудің ақпарат көздері Қазақстан Республикасының заңнамалық құжаттарында, ресми баспа көздерінде, мемлекеттік бағдарламаларда, есептерде, жобаларда, хабарламаларда, тұжырымдамаларда және интернет-ресурстарда қамтылған деректер болып табылады. Мақсатқа жету үшін реферативті-логистикалық, жалпылау, талдау және салыстыру, экономикалық және статистикалық зерттеу әдістері қолданылды. Сондай-ақ, тақырыпты зерттеу кезінде жүйелік тәсіл қолданылды, оның негізінде қатынастар мен өзара тәуелділік көрсетілді. Сонымен қатар, зерттеу барысында зерттеуге қажетті сипаттамалық әдіс қолданылды.

Талқылау

Қазақстанда кеме қатынасы су жолдарының жалпы ұзындығы 2 мың километрден асады. Республиканың кеме тізілімдерінде 700-ден астам өзен көлігі және 18 мыңнан астам шағын көлемді кеме тіркелген [2].

Айта кетерлік дерек, барлық су ресурстарының жартысынан көбі (54,5 км3) Қазақстан аумағында қалыптасады, ал қалған көлемі көршілес елдерден келеді: Қытай – 20 км3 – нан сәл астам, Өзбекстан – 15 км3 – нан сәл аз, Ресей - 8 км3-ға жуық, сондай-ақ Қырғызстан - 3 км3-ға жуық [3].

Өкінішке орай, ішкі су көлігі Республика көлік жұмысының жалпы көлемінде үлес салмағы аз - 0,02 %. 2021 жылы кеме көлігімен 775,6 мың тонна жүк тасымалданған, 2020 жылмен салыстырғанда 13,4% - ға азайған. Және 85,9 мың жолаушы тасымалданған, бұл 2020 жылдың көлемінен 2,2 есе көп [4].

Қазақстан Республикасының 2020 жылға дейінгі Көлік стратегиясының

жобасында тапсырмалар ретінде еліміздің көлік жүйесін әлемдік көлік жүйесіне қосу, транзиттік әлеуетті тиімді пайдалану және оны дамыту қарастырылған. Стратегияда ішкі су көлігі саласында қолданыстағы бағыт Павлодар-Омбы болып табылатыны, ал Ертіс бойынша Қытайға өтпелі кеме қатынасы қазіргі уақытта жоқ екендігі, сондай-ақ Қытай тарапымен мәселені саяси реттеу қажеттілігі атап өтілген.

Көлік стратегиясының мерзімі аяқталғанына қарамастан, оның тапсырмалары мен бағыттары әлі де өзекті болып қала береді [5].

Инфрақұрылымды дамытудың 2020 - 2025 жылдарға арналған «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасында Ертіс өзенінің транзиттік келешегі де көрсетілген. Бағдарламада ішкі су көлігінің транзиттік әлеуетін дамыту мүмкіндіктерін Ресей мен Қытайдағы су көлігінің даму перспективаларын ескере отырып қарастырған жөн екендігі атап өтілген. Сондай-ақ, Ертіс өзені бойынша су көлігі қатынасын одан әрі дамыту, оның ішінде транзиттік және экспорттық жүктердің көлемін ұлғайту үшін алғышарттар жасау талап етілетіні хабарланған. Ертіс өзенінің су жолдарымен жүк ағындарын ауыстырып тиеу бойынша Ресей және Қытай тараптарымен меморандумдар жасасу іргелі құжат бола алады. Бұл құжат одан әрі пысықтау арқылы үшжақты бірлескен кәсіпорын құруға ықпал етуі мүмкін.

Осылайша, трансшекаралық өзендердің транзиттік әлеуетін пайдалану арқылы су саясатын жүзеге асырудың құқықтық негізі бұрыннан қалыптасқан. Бірақ қазіргі уақытта Ертіс бағытын Арктикаға дейін бұруға көмектесетін кешенді бағдарлама әзірлену керектігі сөзсіз.

2019 жылы Еуразиялық Экономикалық Одақ (ЕАЭО) шеңберінде қол қойылған кеме қатынасы туралы келісімнің арқасында қазақстандық тасымалдаушылар өзен тасымалдарын Обь-Ертіс бассейніне дейін кеңейту мүмкіндігіне ие болды. ЕАЭО периметріндегі сауда жолдарын әртараптандыруға бағытталған маңызды мәселелердің бірі - Кеме қатынасы туралы келісімнің күшіне енуі үшін қажетті құжаттарды қабылдау. Премьер-Министрдің орынбасары – сауда және интеграция министрі Серік Жұманғарин атап өткендей, кеме қатынасы туралы келісімді іске асыру Ресейдің ішкі су жолдары арқылы өтуге келісім алу мерзімін 6 айдан 10 күнге дейін қысқартуға мүмкіндік береді [6].

Қазақстан үшін бүгінгі таңда Ертіс өзенін арктикалық бағытқа, Орталық Азия өңірінің мемлекеттері үшін мүмкіндіктер ашатын Солтүстік теңіз жолының трассаларына шығу үшін пайдалану стратегиялық маңызды. Қазір ең өзекті жұмыстардың бірі Ресей мен Қазақстан арасындағы өзен көлігімен жүк тасымалдау үшін өзеннің әлеуетін пайдалану, сондай-ақ Қытайға шығу болып табылады (1-сурет).

Географиялық тұрғыдан алғанда, бұл өзен жүйесі біздің елімізді Солтүстік Мұзды мұхитпен және жалпы Арктикамен байланыстырады. Өзен және теңіз инфрақұрылымын дамытудың жеткілікті деңгейі кезінде Қазақстан эндогендік сауда тарифінен құтыла алар еді. Мұндай перспектива Қазақстан Республикасының әлеуетті сауда, өнеркәсіптік және неғұрлым кең

экономикалық дамуы үшін зор мүмкіндіктер берер еді.



1-сурет. Обь-Ертіс өзен жүйесі және Солтүстік теңіз жолы [7]

Ертіс бассейнінде Қытай шекарасынан Ресей шекарасына дейінгі 1,7 мыңнан астам километр су жолы бар, оның ішінде Шығыс Қазақстан және Абай облыстары бойынша – 1 мың километрден сәл астам, Павлодар облысы бойынша – 600-ге жуық километр. Ертіс өзенінің ұзындығы 4 мың километрден асады, ал Обь өзенімен бірге – шамамен 5 400 километрді құрайды. Ертіс Қытай мен Моңғолия жерленінен бастау алып, одан әрі Ханты-Мансийск маңындағы Обь өзеніне келіп құйылады. Одан әрі ҚХР, Шығыс Қазақстан, Абай және Павлодар облыстары (Қазақстан Республикасы), Омбы, Тюмень облыстары, Югра (Ресей Федерациясы) жерлері арқылы ағады [8].

Ертістің трансшекаралық учаскесіндегі навигациялық маусым 6 айдан асады, бұл өзен бойымен жүк тасымалдау көлемін ұлғайтуға мүмкіндік береді. Бірақ навигацияның әртүрлі кезеңдерінде Ертіс жолының нақты өлшемдерін анықтау қажет.

Ертіс арқылы Қазақстан Ресей Федерациясының Түмен және Омбы облыстарымен байланысты, ал ел ішінде Павлодар, Абай және Шығыс Қазақстан облыстары арасында байланыстар жүзеге асырылуда. Ертіс өзенінің бассейнінде үш кеме шлюзі пайдаланып, соның арқасында Ертіс өзені бойынша навигация жүзеге асырылуда. Шүлбі, Бұқтырма және Өскемен кеме қатынасы шлюздері Ертіс бассейніндегі су көлігінің негізгі стратегиялық объектілері болып табылады және гидротехникалық құрылыстардың

Жоғарғы-Ертіс каскадымен бірге су қоймаларында шамамен 50 млн. км² суды ұстап тұруды қамтамасыз етеді [9].

Павлодар өзен порты Ертіс бассейніндегі негізгі порт болып табылады. Тасымалдаушылар ретінде келесі қазақстандық және ресейлік ұйымдар қызмет көрсетеді: «Нуркас ПВ» ЖШС, «Павлодарлық өзен порты» АҚ, «Алтайимпорт» ЖШС, «Иртыштранс» ЖШС, сондай-ақ ресейлік кеме иелері. Жүктердің негізгі номенклатурасы: балық, қиыршық тас, құм-қиыршық тас коспасы, құм, көмір, әлеуметтік жүктер [8].

«Ертіс су жолдары кәсіпорны» РМҚК Ертіс өзенінің бассейнінде кеме қатынасы қауіпсіздігін және кеме қатынасы шлюздерін ұстауды қамтамасыз етеді.

Соңғы жылдары тасымалдау деңгейінің төмендеуіне және экономикалық дағдарысқа байланысты Ертіс порттарында жүктерді қайта өңдеу көлемі күрт қысқарды. Порт шаруашылығын қалпына келтіруге және жаңартуға бөлінетін қаражаттың үнемі болмауы негізгі құралдардың физикалық және моральдық тозуына әкелді. Осыған байланысты өзен көлігіндегі негізгі міндет Ертіс бассейнінің көлік флоты мен жағалау инфрақұрылымын қалпына келтіру болып табылады.

Ертіс бағытының Арктикаға қол жеткізуінің кілті - Ресейдің Ямало-Ненец ауданын дамытуы. Атап айтқанда, Об шығанағындағы Сабетта портының дамуы Қар теңізіне және Солтүстік Мұзды мұхитқа қол жеткізуге мүмкіндік береді. Мұндай көлік дәлізі, сайып келгенде, Қазақстан Еуразиядан теңізге шығу үшін қажет инфрақұрылымдық және әлемдік нарықтық серпініне ықпал етуі тиіс. Сабетта порты Оңтүстік Тамбей газ конденсаты кен орнына қызмет көрсету және көмірсутектерді Ямалдан Шығыс Азияға жөнелту үшін салынған. Порт ең алдымен табиғи газды сұйылту және оны тасымалдау үшін жасалғанымен, сонымен қатар мұнда мультимодальды контейнерлік жүк тасымалдау қуаттары дамып келеді.

Сабеттадағы тасымалдау портының тиімділігі қазақстандық экономика мен сауданың ашық теңізге шығуы үшін жүк тек Сабетта портына жетуі керек деген болжам бар. Батыс Сібір жазығындағы аймақтық ресейлік билік қазірдің өзінде Ямал-Ненец плацдармынан шығатын ішкі су жолдарын дамытуда. Осы континентальды өзен көлігі жүйесімен интеграция біздің елімізге өміршең және перспективалы теңіз бағытын құруға мүмкіндік береді [10].

Қазір Қазақстан мен Ресей арасындағы өзен тасымалы негізінен Павлодар-Омбы бағытында дамыған. Өзен бойымен экспортқа құрылыс құмы, әр түрлі қиыршық тас және техникалық тұз, импортқа орман материалдары әкелінеді. Келешекте контейнерлік тасымалдау, мұнай құю және ауыл шаруашылығы жүктерінің бағытын дамыту, жолаушылар және туристік су маршруттарын ұйымдастыру қарастырылады.

Қазақстан мен Ресей арасындағы екіжақты құқықтық база қазірдің өзінде бар екенін атап өткен жөн. Шарттық база Семей, Павлодар және Омбы арасындағы өзен тасымалының көлемін оңай ұлғайтуға мүмкіндік береді.

Ертіс дәлізінің Қазақстан үшін орындылығы мен пайдасы 2016 жылы Оңтүстік Кореядан Солтүстік теңіз жолы арқылы екі ірі рейс жасалған кезде дәлелденді. Бұл Қазақстан үшін СТЖ бойынша алғашқы жүк Жапон теңізінің жағасында және Оңтүстік Кореяның кеме жасау орталығына жақын орналасқан ірі порт – Ульсан қаласында басталды. «Ульсан-Павлодар» бағытының жалпы ұзындығы шамамен 14 мың километрді құрады, оның ішінде Обь және Ертіс бойынша 2 мыңға жуық.

Павлодар мұнай-химия зауытына ауыр жабдықты жеткізу екі кезеңнен тұрды: алдымен баржа Сабетта портынан Омбыға жүк тасымалдады, одан әрі оны қайта тиеп, Павлодар қаласына жөнелтті. ПМХЗ-ға жеткізілген екі гидротазарту реакторының массасы тиісінше 527 және 550 тоннаны құрады.

Бұл «өзен-мұхит» көлік бағытының ерекшелігі мен тартымдылығы - өте ауыр габаритті қондырғылар мен зауыттық жабдықтар мен әртүрлі машиналар сияқты жүктерді TEU стандартының контейнерлік жүктерінде жеткізу мүмкін еместігі [11].

Өз тарихының көп бөлігінде Қазақстанның экспорттық және көліктік мүмкіндіктері белгілі бір дәрежеде Ресейдің экономикалық дамуына, инвестицияларына және геосаяси жағдайына байланысты болды. Мұның бәрі республиканың арктикалық стратегиясының қазіргі жағдайына да қатысты. Біздің еліміздің арктикалық бағытқа деген ұмтылысы Ресейдің Сабетта портына салған инвестициясы және оның логистикалық торапқа айналуы, Сабеттадан Омбыға дейінгі өзен жолының сенімділігі, Солтүстік теңіз жолы бойынша Ресей-Қытай транзиттік ынтымақтастығы сияқты айнымалыларға байланысты.

Егер Омбы-Сабетта - Солтүстік теңіз жолы бағыты Шығыс және Оңтүстік-Шығыс Азиядан жүктерді тасымалдауда өзінің тиімділігін көрсетсе, онда Омбыдан Павлодар мен Семей бағыттарын дамыту тек уақыт мәселесі болады.

Ертіс бағыты бойынша солтүстікке контейнерлік тасымалдау мүмкіндіктері біздің республикамызды Арктикаға қол жеткізе отырып, теңіз мемлекетіне айналдыра алады. Егер осы дәлізді іске асыру және дамыту мүмкін болса, онда Қазақстан үшін Азия мен Еуропа нарықтары, сондай-ақ бүкіл әлемдік мұхит ашылады.

Айта кету керек, негізгі пайда тек Қазақстанда ғана емес, сонымен бірге Ресей сауда кемелерін және көршілермен экономикалық байланыстарды дамыта отырып, пайда көре алады. Ресей Федерациясының белгілі бір аймақтары үшін трансшекаралық өзендер арқылы бізбен сауда жасау өз еліндегі аймақтарға қарағанда маңыздырақ және тиімді болуы мүмкін.

Қазіргі уақытта Ресей мен Қазақстанның өңірлік билігі — Омбы және Павлодар облыстарының күн тәртібінде тұрған Ертісте жаңа жүк өзен портын салу мүмкіндігі бар. Омбы инвесторлары құрылысқа шамамен 1,25 миллион АҚШ долларын бөліп, айлақ қабырғасының құрылысын қаржыландыруға дайын екендіктерін мәлімдеді. Экономистердің бағалауы бойынша, салынған порт экспедиторларға шығындарды 30% қысқартуға мүмкіндік береді.

Қазіргі уақытта Қазақстанға Ресейден өзен көлігімен орман және ағаш материалдары жеткізіледі, ал экспортқа тұз, қиыршық тас және құм-қиыршық тас қоспалары тасымалданады. Ертіс бойынша жүк тасымалдаудың жылдық көлемі 150 мың тоннадан асады [12].

Павлодар өзен порты басшысының орынбасары Төлеген Құлжанов атап өткендей, Ертісті пайдалану перспективалары өте зор – Қазақстан мен Қытай арасында жүктерді тасымалдауды жолға қою перспективалары бар. Қытайлық кәсіпкерлер тарапынан мұндай жобаларға жоғары қызығушылық байқалады.

Осыған байланысты Қытайдың аймақтағы рөлі жаңа және қосымша элементі болады. Обь-Ертіс өзен жүйесі уақыт өте келе Арктика мен Орталық Азия Жібек жолын байланыстыратын байлам мен көпірге айналуы мүмкін. Ол үшін «Бір белдеу, бір жол» бастамасы аясында Еуразия арқылы инфрақұрылымды дамыту және жаңа Жібек жолын құру қажет.

Осылайша, Обь-Ертіс өзен жүйесінің, Сабетта портының сұйытылған табиғи газды жеткізумен және жыл бойы ашық болып қалатын Солтүстік теңіз жолының кеме қатынасы жолдарымен дамуы Қазақстанның ЕО және Азиямен мультимодальды саудасы үшін болашақ перспективаларды ашады [13].

Қорытынды

Теңізге шыға алмайтын Қазақстан ірі Обь-Ертіс өзен жүйесіне қол жеткізудің арқасында жаңа көлік бағыттарын дамытуға күш салуда. Бұл күш-жігер Қазақстанға Азия мен Еуропадан тауарларды экспорттауға да, импорттауға да мүмкіндік береді. Қазақстан осы жаңа сауда бағыттары бойынша контрейлерлік тасымалдар мен арктикалық кеме қатынасының белсенді өсуінен пайда көруі қажет.

Обь-Ертіс транзиттік бағытын іске асыру ішінара Ресейдің Сабетта портын ғана емес, сонымен бірге қазақстандық Павлодар мен Семей порттарын Ресей өзен жүйесіне қосуға мүмкіндік беретін бағытпен байланысты өзен инфрақұрылымын одан әрі дамытуды жалғастыратынына байланысты болады.

Айта кету керек, Ертіс бағыты Жайық-Каспий бассейніндегі қолданыстағы бағытты алмастырмайды. Бүгінде Қара теңіздегі порттардан қазақстандық порттарға дейінгі жүктер Еділ-Донск кеме қатынасы арнасы арқылы транзитпен жеткізіледі.

Қолданыстағы өңірлік және екіжақты сауда келісімдері мен ынтымақтастық қазақстандық Павлодар мен Семей қалалары мен Ресейдің Омбы арасындағы Ертіс арқылы тауар айналымының өсуіне ықпал ететін болады. Айта кету керек, Қазақстан мен Ресей 2015 жылы күшіне енген Еуразиялық экономикалық одағының (ЕАЭО) мүшелері, сондай-ақ елдер Шанхай Ынтымақтастық Ұйымы шеңберінде байланысады. 2012 жылдан бастап екі ел кеме жолдарын тереңдету және техникалық қызмет көрсету, сондай-ақ айлақтарды және порт инфрақұрылымын салу және жөндеу саласында ынтымақтасады.

Ресей арқылы арктикалық бағыттың дамуын ұзақ мерзімді перспективада қарастыру қажет. Бұл, ең алдымен, халықаралық қатынастар жүйесінің өзгеруіне және геосаяси жағдайдың өршуіне байланысты. Қазақстан халықаралық аренадағы қақтығыстан кейінгі кезеңде Ертіс арқылы солтүстікке қарай жаңа транзиттік дәлізді толыққанды іске асыру үшін жағалау инфрақұрылымын, порт құрылыстарын және құқықтық базаны дайындауы қажет.

Қауіпсіздік пен экономикалық байланыстар саласындағы Қазақстан-Ресей байланыстары күшті болғанымен, болашақ Мәскеу билігі Қазақстанның амбициясын қаншалықты және қандай шарттарда қолдайтынын әлі де көре жатармыз.

ӘДЕБИЕТТЕР:

1. Инфрақұрылымды дамытудың 2020 - 2025 жылдарға арналған "Нұрлы жол" мемлекеттік бағдарламасы // «Әділет» Қазақстан Республикасы нормативтік құқықтық актілерінің ақпараттық-құқықтық жүйесі. // URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1900001055>. (қаралған күні: 12.10.2022)
2. МИИР РК сообщает об открытии навигации 2022 года на внутренних водных путях // URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/miid/press/news/details/371803?lang=ru>. (қаралған күні: 13.10.2022)
3. Новая нацкомпания и новый вуз. Что предлагает госпрограмма управления водными ресурсами до 2030 года? // URL: <https://informburo.kz/stati/novaya-nackompaniya-i-novyy-vuz-chto-predlagaet-gosprogramma-upravleniya-vodnymi-resursami-do-2030-goda.html>. (қаралған күні: 13.10.2022)
4. Внутренний водный транспорт (Статистические данные Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан) // URL: <https://www.stat.gov.kz/official/industry/18/statistic/7>. (қаралған күні: 19.10.2022)
5. Қазақстан Республикасы Президентінің «Қазақстан Республикасының 2020 жылға дейінгі көлік стратегиясы туралы» Жарлығының жобасы // «Әділет» Қазақстан Республикасы нормативтік құқықтық актілерінің ақпараттық-құқықтық жүйесі. – URL: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P050000075>. (қаралған күні: 19.10.2022)
6. Казахстан предлагает принять соглашение о судоходстве в рамках ЕАЭС // URL: <https://inbusiness.kz/ru/last/kazakhstan-predlagaet-prinyat-soglashenie-o-sudohodstve-v-ramkah-eaes>. (қаралған күні: 20.10.2022)
7. Обь-Ертіс өзен жүйесі және Солтүстік теңіз жолы/ The Ob'-Irtyshev river system and the Northern Sea Route // URL: <https://www.highnorthnews.com/en/kazakhstan-looks-arctic-new-trade-route>. (қаралған күні: 22.10.2022)
8. ЕЭК ООН. Конкурентоспособность логистики и транспорта в Республике Казахстан // URL: https://unece.org/DAM/trans/publications/Report_-_Kazakhstan_as_a_transport_logistics_centre_Europe-Asia_RU.pdf. (қаралған күні: 24.10.2022)
9. Капитальный ремонт судоходных шлюзов в Восточно-Казахстанской области – на контроле // URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/miid/press/news/details/67696?lang=ru>. (қаралған күні: 23.10.2022)
10. Казахстан как арктическое государство и морская держава // URL: <http://casp-geo.ru/kazakhstan-kak-arkticheskoe-gosudarstvo-i-morskaya-derzhava/>. (қаралған күні: 19.10.2022)
11. Из степи в Арктику: Казахстан получил шанс стать морской державой // URL: <https://365info.kz/2019/01/iz-stepi-v-arktiku-kazakhstan-poluchil-shans-stat-morskoj-derzhavoj>. (қаралған күні: 19.10.2022)
12. Новый порт на Иртыше с потенциалом доставки в Китай и Арктику // URL: <https://sf-logist.ru/news/novyy-port-na-irtyshe-s-potencialom-dostavki-v-kitay-i-arktiku>. (қаралған күні: 25.10.2022)
13. Landlocked Kazakhstan Seeks To Connect With The Arctic Ocean To Provide Sea Port Trade Access // URL: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2022/01/20/landlocked-kazakhstan-seeks-to-connect-with-the-arctic-ocean>

REFERENCES:

1. Infraqurylymdy damytudyn 2020 - 2025 zhyldarga arnalgan «Nurly zhol» memlekettik bagdarlamasy [State program of infrastructure development «Nurly Zhol» for 2020-2025] // «Adilet» Qazaqstan Respublikasy normativtik quqyqtyq aktilerinin apparattyq-quqyqtyq zhuiesi. – URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1900001055>. (Accessed: 12.10.2022.)
2. MIIR RK soobshchaet ob otkrytii navigatsii 2022 goda na vnutrennikh vodnykh putyakh [MIID RK announces the opening of navigation in 2022 on inland waterways] // URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/miid/press/news/details/371803?lang=ru>. (Accessed: 13.10.2022.)
3. Novaya natskompaniya i novyi vuz. Chto predlagaet gosprogramma upravleniya vodnymi resursami do 2030 goda? [A new national company and a new university. What does the state water resources management program offer until 2030?] // URL: <https://informburo.kz/stati/novaya-nackompaniya-i-novyy-vuz-chto-predlagaet-gosprogramma-upravleniya-vodnymi-resursami-do-2030-goda.html>. (Accessed: 13.10.2022.)
4. Vnutrennii vodnyi transport (Statisticheskie dannye Byuro natsional'noi statistiki Agentstva po strategicheskomu planirovaniyu i reformam Respubliki Kazakhstan) [Inland water transport (Statistical data of the Agency for Strategic planning and reforms of the Republic of Kazakhstan Bureau of National statistics)] // URL: <https://www.stat.gov.kz/official/industry/18/statistic/7>. (Accessed: 19.10.2022.)
5. Qazaqstan Respublikasy Prezidentinin «Qazaqstan Respublikasynyn 2020 zhyлга deiingi kolik strategiyasy turaly» Zharlygynyn zhubasy [The draft of the Decree of the President of the Republic of Kazakhstan «On the transport strategy of the Republic of Kazakhstan until 2020»] // «Adilet» Qazaqstan Respublikasy normativtik quqyqtyq aktilerinin apparattyq-quqyqtyq zhuiesi. – URL: https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P050000075_. (Accessed: 19.10.2022.)
6. Kazakhstan predlagaet prinyat' soglashenie o sudokhodstve v ramkakh EAES [Kazakhstan proposes to adopt an agreement on shipping within the framework of the EAEU] // URL: <https://inbusiness.kz/ru/last/kazakhstan-predlagaet-prinyat-soglashenie-o-sudokhodstve-v-ramkah-eaes>. (Accessed: 20.10.2022.)
7. The Ob'-Irtysh river system and the Northern Sea Route // URL: <https://www.highnorthnews.com/en/kazakhstan-looks-arctic-new-trade-route>. Accessed: 22.10.2022.
8. EEK OON. Konkurentosposobnost' logistiki i transporta v Respublike Kazakhstan [UNECE. Competitiveness of logistics and transport in the Republic of Kazakhstan] // URL: https://unece.org/DAM/trans/publications/Report_-_Kazakhstan_as_a_transport_logistics_centre_Europe-Asia_RU.pdf. (Accessed: 24.10.2022.)
9. Kapital'nyi remont sudokhodnykh shlyuzov v Vostochno-Kazakhstanskoi oblasti – na kontrole [Overhaul of shipping locks in the East Kazakhstan region is under control] // URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/miid/press/news/details/67696?lang=ru>. (Accessed: 23.10.2022.)
10. Kazakhstan kak arkticheskoe gosudarstvo i morskaya derzhava [Kazakhstan as an Arctic State and a Maritime Power] // URL: <http://casp-geo.ru/kazakhstan-kak-arkticheskoe-gosudarstvo-i-morskaya-derzhava/>. Accessed: 19.10.2022.
11. Iz stepi v Arktiku: Kazakhstan poluchil shans stat' morskoi derzhavoi [From the steppe to the Arctic: Kazakhstan got a chance to become a maritime power] // URL: <https://365info.kz/2019/01/iz-stepi-v-arktiku-kazakhstan-poluchil-shans-stat-morskoj-derzhavoj>. (Accessed: 19.10.2022.)
12. Novyi port na Irtyshe s potentsialom dostavki v Kitai i Arktiku [A new port on the Irtysh with the potential for shipping to China and the Arctic] // URL: <https://sf-logist.ru/news/novyy-port-na-irtyshe-s-potencialom-dostavki-v-kitay-i-arktiku>. Accessed: 25.10.2022.
13. Landlocked Kazakhstan Seeks To Connect With The Arctic Ocean To Provide Sea Port Trade Access // URL: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2022/01/20/landlocked-kazakhstan-seeks-to-connect-with-the-arctic-ocean-to-provide-sea-port-trade-access/>. (Accessed: 21.10.2022.)