

АҚШ-тың энергетикасына SWOT талдау

Күшті тұстары	Әлсіз тұстары
1.Экономиканың күштілігі 2. Ресурстардың мол болуы 3.Экспорт пен импорт тұрақтылығы 4. Дамыған технологияның болуы 5.Өзге мемлекеттерде энергия өндіретін зауыттардың болуы	1.Кейбір мемлекеттерге импорт пен экспорт тасымалындағы логистиканың жетіспеуі 2.Кейбір салада техниканың шамадан тыс көп болуы 3.Жасыл энергетикадағы сақтау батерияларының болмауы
Мүмкіндіктері	Қауіпті тұстары
1.Ресурстарды өндеудің басқа да жолдарын табу 2.Жасыл энергетикаға басымдылық беру 3.Жасыл энергетикадағы энергия сақтайтын орындарды ашу және бар орындардың жұмыс күшін арттыру	1. Қытай ,Ресей,Канада секілді бәсекелес мемлекеттің болуы 2.Басқада сауда айналымның болуы 3.Экологиялық залалдың болуы

SWOT анализді қортындылай келе, мүмкіндіктері мен күшті тұстары 8 болып тұр, ал әлсіз бен қауіпті тұстары 6 болып тұр. Сонымен біздің ойымызша АҚШ секілді экономикасы басым мемлекетте энергоресурс бар және Канада мен басқа мемлекеттерде қарым-қатынас жасап отыр. АҚШ-та электр энергетикасын дамытуға көп көңіл бөлінеді. 15 жыл ішінде өнеркәсіп өндірісінің орташа жылдық өсу қарқыны жылына 3,6%-ды құрады, ал электр энергиясын өндіру бір жылда орта есеппен 6,6%-ға өсті. Осы ресурстардың барлығы шет мемлекетпен қарым қатынас орнатуға керек. Америка Құрама Штаттарында көмір электр энергиясын өндіруге арналған отынға деген сұраныстың шамамен 50% қанағаттандырады. Көмірдің мұндай үлкен үлесі ондаған жылдар бойы сақталды және бұл отын түрінің төмен бағасымен байланысты. Америка Құрама Штаттарында баламалы энергия көздеріне өте көп көңіл бөлінеді. Американың орташа электр энергиясын тұтынуы әрбір 20 жыл сайын екі есе өседі. Көмірсутекті отынды жағатын электр станцияларының белгіленген қуаттылығын пайдалану сағаттарының аздығына назар аударылады. Әрине көп мемлекеттерге шығара алмағанымен экономикасының көп бөлігін энергетика арқылы жасап отыр деп есептейміз.

Қолданылған әдебиеттер тізімі

- 1 <https://www.eia.gov/energyexplained/us-energy-facts/>
- 2 <https://www.canadianenergycentre.ca/nearly-2-trillion-in-energy-trade-flows-between-canada-and-the-u-s-trends-from-2000-to-2019/>
- 3 <https://ajot.com/news/us-natural-gas-exports-to-mexico-reach-record-highs-in-june-2021>

УДК 327.053

РЕСЕЙДІҢ АРКТИКАДАҒЫ МҮДДЕЛЕРІ

Толеугалиева Адина Мейрамовна
 a_toleugalieva@mail.ru

Халықаралық қатынастар мамандығының 2 курс студенті,
Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ, Нұр-Сұлтан, Қазақстан
Ғылыми жетекшісі – Джумадилова Г.М.

Ежелгі заманнан бері Ресей Арктикалық аумақтарда болды, бірақ олардың ұлттық секторларға бөлінуі шамамен бір ғасыр бұрын басталған. Жалпы, өздерін Арктикалық ел деп атай алатын географиялық тұрғыдан ерекшеленетін сегіз мемлекет бар - Норвегия, Швеция, Финляндия, Ресей, АҚШ, Канада, Исландия және Дания. БҰҰ-ның 1982 жылғы Теңіз құқығы туралы конвенциясы Арктика аймағына саяси талаптарды шектейтін негізгі құжат болып қала береді. Оған сәйкес белгіленген сегіз мемлекеттің ішінде тек бесеуінің ғана Арктиканы игеруге заңды құқығы бар, өйткені олар тікелей Солтүстік Мұзды мұхитқа шығады. Осылайша, 200 миль шегінде ерекше экономикалық аймаққа құқық Ресей, Канада, АҚШ, Норвегия және Данияға тиесілі, олар іс жүзінде әдетте «арктикалық» елдер деп аталады.

2008 жылғы оқиғалар Еуропа мен Азия мемлекеттері тарапынан Арктикаға қызығушылықтың артуына ықпал етті. 2008 жылы АҚШ-тың Геологиялық қызметі аймақта әлемдегі ашылмаған табиғи газ қорының 30%-ы (шамамен 47 триллион текше метр) және ашылмаған мұнай қорының 13%-ы (шамамен 90 миллиард баррель) бар екенін хабарлады [1]. Сондай-ақ, олардың бағалауы бойынша, ашылмаған газ конденсат қорының шамамен 20% Арктикада жатыр. Бұл айтарлықтай экономикалық және энергетикалық болашағы бар аймақ ретінде Арктикаға деген жаһандық көзқарасты өзгерткен маңызды оқиға болды. Нәтижесінде барған сайын дамыған және дамушы елдер Арктикалық шеңбердің солтүстігіндегі аумақтарда өз құқықтарын біріктіруге әрекет жасай бастады.

Сурет 1. Арктикалық елдер [2].



Еуропа елдерін Азиямен және Қиыр Шығыспен ең қысқа жол арқылы байланыстыратын Солтүстік теңіз жолын (СТЖ) дамыту Арктикадағы перспективалы бағыт болып табылады. Солтүстік теңіз жолы басқа бағыттарға, атап айтқанда Суэц каналы арқылы өтетін жолдарға қарағанда бірқатар бәсекелестік артықшылықтарға ие. Азиядан Еуропаға теңіз арқылы тауар жеткізудің дәстүрлі арнасымен салыстырғанда Солтүстік теңіз жолы 15%-ға тиімді [3]. Яғни, теңіз жолы ұзақтығы тек жол жүру уақытын ғана емес, соның

салдарынан жанармай шығындарын және басқа да байланысты шығындарды үнемдеуге мүмкіндік береді (1-кесте). СТЖ артықшылығы - қауіпсіздік, өйткені ол әскери шиеленіс, саяси және құқықтық тұрақсыздық аймақтарынан айтарлықтай жойылған. Сонымен қатар, Ресейдің солтүстігінің тұрғындары үшін Солтүстік теңіз жолы басқа аймақтармен көлік қатынасының жалғыз жолы болып табылады.

Кесте 1. Солтүстік теңіз жолы және оңтүстік теңіз жолы: салыстырмалы деректер [4].

Аты	Маршрут ұзындығы	Жылдамдық	Саяхат уақыты
Солтүстік теңіз жолы	14 000 км	14 км/сағ – дрейф жағдайда; 44км/сағ – қолайлы жағдайда	Шамамен 33 күн
Оңтүстік теңіз жолы	24 000 км	18 км/сағ	Шамамен 50 күн

Сурет 2. Солтүстік теңіз жолының жүк айналымы [5].



Солтүстік теңіз жолын дамыту арктикалық аймақтағы жобалардың көпшілігін іске асырудың жүйелі шарты болып табылады. Солтүстік теңіз жолы салынып жатқан кәсіпорындарға қажетті материалдар мен конструкцияларды әкелуге, шикізат пен дайын өнімді тасымалдауға мүмкіндік береді.

Ең жоғары нүкте – 2021 жыл.

2020 жылы коронавирустық пандемияға, одан кейінгі экономикалық дағдарысқа қарамастан, жүк тасымалдау көлемі өсуді жалғастырды. Солтүстік теңіз жолы бойынша жүк тасымалының өсуі мен дамуы негізінен «Ямал СПГ» инвестициялық жобалары және Новопортовское мұнай кен орнын игеру, сондай-ақ Лукойл, Газпром, Роснефть және т.б. сияқты компаниялардың басқа жобаларымен қамтамасыз етілді.

2021 жылдың 1 қаңтары мен 3 қарашасы аралығында СТЖ бойынша тасымалдау 2020 жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда 4,8%-ға өсті – 26 млн 913 мың тоннадан 28 млн 208 мың тоннаға дейін.

Сонымен қатар, СТЖ бойынша тасымалдаудың жалпы қарқындылығы да өсті. Солтүстік теңіз жолының әкімшілігі 2021 жылдың алғашқы 10 айында Солтүстік теңіз жолының акваториясында навигацияға 1155 рұқсат берді. Бұл 2020 жылдың сәйкес кезеңіне берілген рұқсаттар санынан (974) 18%-ға жоғары.

Ең төменгі нүкте – 1996 жыл.

Солтүстік теңіз жолы бойынша тасымалдау динамикасының ең төменгі нүктелері экономикалық дағдарыстармен қатар жүреді. Тасымалдау 1996 жылы КСРО ыдырағаннан кейін әлі қалпына келмеген, дағдарысқа дейінгі кезеңде 1,8 млн тоннаны құрады. 1996-2006 жылдары да 1,8-1,9 млн т жүк айналымы сақталған болатын. 2011 жылдан бастап Ресейдің СТЖ дамуының шыңы, маршруттың жыл сайынғы жүк айналымы қарқынды өсуде.

1981–2021 жылдардағы Солтүстік теңіз жолының жүк айналымын біз үш кезеңге бөлуімізге болады:

- 1) 1981–1991 жылдардағы жүк айналымының тоқырауы;
- 2) 1996 – 2006 жылдардағы инвестициялардың өсуі;
- 3) 2011–2021 жылдардағы жүк айналымының қарқындап өсуі.

20 ғасырдың аяғында ел экономикасында оның мақсатты басқару критерийінен экономикалық тиімділік критерийіне көшуіне байланысты түбегейлі өзгерістер белгіленді. Бұл ауысу Арктикалық кеме қатынасына қатты әсер етті: 1987 жылы ең жоғары деңгейге жеткен (шамамен 6,5 миллион тонна), ал 1999 жылы олар 1,6 миллион тоннаға дейін (төрт есе) азайды, ал шығыс секторда ол 40 есе (30 мың тоннаға дейін) азайды.

1 кезеңнің соңында, яғни 1991 жылы Солтүстік теңіз жолы бойынша жүк айналымы ең төменгі деңгейіне келеді. КСРО-ның ыдырауымен және 1991 жылдан бастап Солтүстік теңіз жолы халықаралық кеме қатынасы үшін қолжетімді болды, алайда 15 жылдан кейін ғана Арктика мұзының еруіне байланысты бұл бағыт шетелдік компанияларды тарта бастады.

Сондай-ақ, 2007-2008 жылдардағы қаржылық дағдарыстан кейін Солтүстік теңіз жолының жүк айналымы да төмен деңгейде болды. Бірақ 2011 жылы жүк айналымы 1,9 миллион тоннадан 3,2 миллион тоннаға дейін өсті. 2011 жылға қарай 1980 жылмен салыстырғанда Солтүстік теңіз жолы бойынша тасымалдау көлемі жылына 5-6 миллион тонна жүктен шамамен 2-3 есеге қысқарды.

Экономикалық даму және сауда министрлігінің мәліметінше, 2016 жылы Солтүстік теңіз жолы (СТЖ) арқылы жүк тасымалының көлемі рекордтық деңгейге жетті. 2016 жылғы 1 желтоқсандағы жағдай бойынша Солтүстік теңіз жолы бойынша қазірдің өзінде 6,9 миллион тонна жүк тасымалданды, бұл кеңестік кезеңді қоса алғанда, Солтүстік Теңіз жолының бүкіл тарихындағы рекордтық көрсеткіш. Оңтүстік-Тамбей газ конденсаты кен орнын игеру және жақын маңдағы Ямал кен орындарын көмірсутегі шикізатын игеруге тарту кезеңдеріне сәйкес Солтүстік теңіз жолының жоспарланған жүк айналымы 2021-2022 жылдарға қарай 31 млн тоннаны құрайды. Жүктің басым бөлігі Приразломное мұнай-газ кен орындары мен Сабетта портының шикізаты [6].

2021 жылғы 6 қазанда Федерация Кеңесінде Арктикалық аймақты дамыту стратегиясын жүзеге асыру туралы баяндамасымен сөйлеген вице-премьер Юрий Трутнев Солтүстік теңіз жолында орналасқан 2024 жылға қарай порттардың жалпы жүк айналымы 85 миллион тоннаны құрайтынын айтты [5].

2021 жылдың 20 мамырында Арктикалық кеңеске төрағалық екі жылға Ресей Федерациясына өтті. Ресей басшылыққа алатын қаулылар Арктиканы дамытудың 2035 жылға дейінгі ресми стратегиясы болып табылады, оған РФ Президенті В.Путин қол қойды. Онда бірнеше құжаттар бар. Екінші құжат, мысалы, болашаққа арналған жоспарларды көрсетеді. Ресей Солтүстік теңіз жолының дамуына үлкен үміт артып отыр, ол үшін де арнайы мұзжарғыш флотын құруда. 2021 жылдың сәуірінде ол алдағы жылдары Солтүстік

теңіз жолындағы қозғалыс жыл бойына айналуы мүмкін екенін мәлімдеді. Ресей 2035 жылға қарай тасымалдау көлемінің жылына 130 миллион тоннаға дейін өсуін қалайды [7].

Ресей Федерациясының Сыртқы істер министрі С.Лавров Арктикалық кеңестің 12-ші министрлер сессиясында (Рейкьявик, 20 мамыр, 2021 ж.) [8]. Қорытындылай келе, Кеңес Арктикалық кеңестің төрағалығын Ресейге беру туралы шешім қабылдады. Және бұл шешімді Кеңеске мүше басқа елдер толық қолдады.

Төрағалық ету кезінде Ресей кеңестің қазіргі кездегі Арктикадағы қуатын қолдамақшы және ол қазірдің өзінде бастаған жобаларды жалғастырады. Жалпы бұл жобалардың көпшілігі экологияға, климатқа, климаттың өзгеруіне байланысты. Ресей Исландиямен бірге бұл жобаларды, сондай-ақ Арктикадағы басқа мәселелерді бірге шешеді.

Ресей Арктика аймағының тұрақты дамуын қамтамасыз етуге, оның әлеуметтік, экономикалық және табиғи тепе-теңдігін сақтауға ниетті. Халықаралық арктикалық кеңеске төрағалық ету ел үшін үлкен мәртебе және жауапкершілік. Олар ресейлік және халықаралық басымдықтарға баса назар аудара отырып, халықаралық және өңірлік құрылымдармен сындарлы ынтымақтастықта болады.

Сондай-ақ, Ресей Федерациясының Сыртқы істер министрі Ресейдің Арктикалық кеңестегі төрағалығының әрекетіне қатысты әртүрлі келіспеушіліктер болмауы үшін, Арктикалық кеңес елдері арасындағы ынтымақтастықты жалғастыруды ұсынады. Мұндай ынтымақтастық шиеленіс деңгейін төмендетеді, түсініспеушіліктер мен жанжалды жағдайлардың туындауын болдырмауға арналған.

Ресейдің Арктикадағы қызығушылықтары мен мүдделеріне SWOT-талдау

Күшті тұстары	Әлсіз тұстары
<p>1. Қоршаған ортаны қорғау. 2013 жылдың 13 мамырында Арктикалық елдер теңіз мұнайының ластануына дайындық және әрекет ету туралы ынтымақтастық туралы келісімге қол қойды [9].</p> <p>2. Экономикалық даму. Арктикалық аймақта құны 267 миллиард рубльден асатын 181 инвестициялық жоба жүзеге асырылуда. Сонымен қатар, Арктикалық аймақтағы Ресей Федерациясының жобаларының үштен бір бөлігі (63 жоба) туризм индустриясына, спортқа, гастрономияға және салауатты өмір салтына қатысты [10].</p> <p>3. Арктикалық кеңесте төрағалық. 2021 жылдың 20 мамырында Арктикалық кеңеске төрағалық екі жылға Ресей Федерациясына өтті.</p> <p>4. Қорғаныс өнеркәсібінің дамуы. Ресейде құрлықтағы күштердің, оның ішінде арктикалық бөлімшелердің қуатын арттыратын әскери техниканың жаңа түрлерінің желісін әзірлеу аяқталуда, деп хабарлады РФ қорғаныс министрлігінің баспасөз қызметі [11].</p> <p>5. Ғылыми ынтымақтастық.</p>	<p>1. Климаттың өзгеруі. Солтүстік Мұзды мұхит 2100 жылға дейін жазда мұздан толық босатыла бастайды деп күтілуде.</p> <p>2. Ресейдің гегемониясы. 60-қа жуық ірі көмірсутегі кен орындары Солтүстік поляр шеңберінен тыс жерде орналасқан, оның 43-і Ресей секторында. Ресей Арктикасының жалпы алынатын ресурстары мұнай эквивалентінде 106 миллиард тоннаға бағаланады, газ қоры 69,5 триллион текше метрге бағаланады [14].</p> <p>3. Өзара әрекеттесу қарқындылығының төмендеуі. Аймақтық тұрақтылықты сақтаудың тиімді механизмі Арктикалық кеңеске мүше мемлекеттердің әскери күштері бас штабтары бастықтарының жыл сайынғы кездесулері болды. 2014 жылдан бері мұндай кездесулердің тәжірибесі тоқтап қалды.</p>

<p>2017 жылдың мамырында Арктиканың сегіз мемлекеті Арктикалық кеңестің министрлердің 10-шы отырысы кезінде халықаралық арктикалық ғылыми ынтымақтастықты кеңейту туралы келісімге қол қойды [12].</p> <p>6. Әуе кеңістігіндегі күштердің дамуы. Алдағы уақытта Ресей Федерациясының Арктикалық аймағындағы аэродромдарға басымдық беріледі. 2021 жылдың соңына қарай Воркута, Тикси, Анадырь аэродромдарын, Норильск (Алыкел) аэродромындағы Қорғаныс министрлігінің секторын қайта құру жұмыстары аяқталады [13].</p> <p>7. Ресурстық база. Әлемдегі мұнай мен газ қорының 30%-ға жуығы барланған. Бұл аймақта 2,5 миллион ғана халық бар, ол Ресейдің ЖІӨ-нің 12-15 пайызын құрайды.</p> <p>8. Сауда жолдарының дамуы. Азиядан Еуропаға теңіз арқылы тауар жеткізудің дәстүрлі арнасымен салыстырғанда Солтүстік теңіз жолы 15%-ға тиімді [3].</p>	
Мүмкіндіктері	Қауіптері
<p>1. Ресей мен АҚШ арасындағы ынтымақтастық. Ресейдің Арктика кеңесіне төрағалығы АҚШ пен Ресейдің, әсіресе Беринг теңізі мен бұғаздың теңіз аймағында, сондай-ақ көпжақты қарым-қатынас арқылы сындарлы өзара іс-қимылдың ұзақ мерзімді тәжірибесін пайдалануға мүмкіндік береді.</p> <p>2. Әлеуметтік салаға назар аудару. Төрағалық ету кезеңінде Ресей ортақ аймақтың экономикалық, әлеуметтік және экологиялық үш өлшемді кешенді, теңдестірілген даму бағдарламаларын құруда олардың мүдделерін қамтамасыз етуге барынша үлес қосады деп мәлімдеген.</p> <p>3. Мұздықтардың еруі. Көмірсутегі шикізатының әлемдік қорының кемінде 22%-ын құрайтын Арктикалық аймақ пен бұрын қол жетпейтін мұнай мен газ кен орындарын игеруге бірегей мүмкіндік береді.</p>	<p>1. Қарулы қақтығыс. АҚШ пен НАТО-ның Арктикада Ресеймен қарулы қақтығысы екіталай болса да, Америка бұл аймақты потенциалды әрекет театры деп санауы тиіс, өйткені ол жерде әскери операциялар мен жаттығуларды жоспарланған.</p> <p>2. Қытайдың әсері. Қытайдың Арктикаға деген қызығушылығы экономикалық пайданы нақты іздеумен байланысты. Қытайдың Арктикаға қызығушылығының тағы бір себебі бар, бұл – қаржылық. Қытайдың ЖІӨ өсімі 2021 жылдың бірінші тоқсанында 18%-ды құрады.</p> <p>3. Америкаға үстемдіктің оралуы. 2021 жылы 16 наурызда АҚШ армиясы өзінің Арктикалық стратегиясын «Арктикалық үстемдікті қайтару» туралы жариялады.</p>

11>6. Ресейдің Арктикадағы мүдделері мен қызығушылықтарында күшті тұстары және мүмкіндіктері басым.

Күшті тұстарда қоршаған ортаны қорғау бірінші орында. Дәл қазіргі уақытта Арктиканың басты мәселесі - қоршаған ортаны қорғау. Екінші тармақ бұл Арктика елдерінің жұмысының нәтижесін, яғни экономикалық дамуы. Сонымен қатар, Арктикалық аймақтардың инфрақұрылымын дамытуға қомақты қаржы жұмсалады. Үшінші орында - Арктикалық кеңес. Бұл Арктикалық елдерге халықаралық аренада өз жобаларын қолдауға көмектесетін Арктикалық кеңес.

Әлсіз тұстарында бірінші кезекте климаттың өзгеруі. Бұл жағдайда мұздықтардың еруі мұхит деңгейінің өзгеруіне әкелуі мүмкін. Сонда көптеген адамдар, сондай-ақ орташа елдер су астында қалуы мүмкін.

Арктикадағы қызығушылықтарды SWOT талдауында АҚШ пен Ресей Федерациясының Арктикадағы ынтымақтастығы мүмкіндіктерге кіреді. Қазіргі уақытта АҚШ пен Ресей Федерациясының Арктикалық аймақтарда, соның ішінде Солтүстік теңіз жолында ортақ мақсаттары бар, сондықтан олардың ынтымақтастығы мүмкін.

Екінші мүмкіндік - мұздықтардың еруі. Бұл әлемдегі көмірсутегі қорының кемінде 22 пайызын құрайтын Арктикалық аймақты және бұрын қол жетімді емес мұнай-газ кен орындарын игеруге бірегей мүмкіндік береді.

Ресейдің мүдделеріне қауіп Ресей Федерациясына және де басқа Арктикалық мемлекеттерге тән. Бірінші қауіп - бұл АҚШ пен Ресей Федерациясының арасындағы қарулы қақтығыстар және де Қытайдың Арктикалық аймақтарға болашақ әсері.

Қорытындылай келе, Ресей Федерациясының Арктикадағы мүдделері үшін әлсіз мүмкіндіктері мен қауіптерден гөрі күшті тұстары және мүмкіндіктері басым.

Қолданылған әдебиеттер тізімі

- 1 Circum-arctic resource appraisal: Estimates of undiscovered oil and gas north of the Arctic Circle. <https://pubs.er.usgs.gov/publication/fs20083049>
- 2 Соболевская О.В. Ледовый прорыв. Сохранить и развивать Арктику. <https://iq.hse.ru/news/461326586.html>
- 3 Арктика: новые вызовы. <https://tass.ru/spec/arctic>
- 4 Гуранова А.А. Логистические преимущества Северного морского пути https://www.researchgate.net/publication/332349680_Logisticskie_preimusestva_Severnogo_morskogo_puti
- 5 Дереккөз: автор деректер бойынша құрастырған (Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути. <https://fedstat.ru/indicator/51479>)
- 6 Объем транзитных грузоперевозок по Севморпути по состоянию на 30 сентября 2021 года превысил показатель за весь 2020 год. <https://rosatom.ru/obem-tranzitnykh-gruzoperevozok>
- 7 Указ Президента Российской Федерации о Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности до 2035 года. <http://www.kremlin.ru/acts/bank/45972>
- 8 Выступление Министра иностранных дел Российской Федерации С.В.Лаврова на XII министерской сессии Арктического совета, Рейкьявик, 20 мая 2021 года. https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/news/-/asset_publisher
- 9 Соглашение о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью в Арктике. <https://docs.cntd.ru/document/499065181>
- 10 Сферы для инвестиций в Арктике. https://arctic.gov.ru/digest/?date_start=2021-08-23%2000:00
- 11 Цвет арктической артиллерии. <https://ru.rt.com/jqjo>
- 12 INTERNATIONAL COOPERATION IN THE ARCTIC. <https://arctic-council.org/ru/explore/work/cooperation/>
- 13 ВКС России в борьбе за Арктику. <https://www.vesvks.ru/vks/article/vks16181>

УДК 327.8

ОПРЕДЕЛЕНИЕ КОНКРЕТНЫХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ И ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЦЕЛЕЙ, СТОЯЩИХ ЗА ИНИЦИАТИВАМИ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА «TEAM EUROPE» И «GLOBAL GATEWAY». КЛЮЧЕВЫЕ МОМЕНТЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ РК

Төрехан Малика Қайратқызы

m.torekhan@apal.kz

Магистрант 1 курса Института дипломатии Академии государственного управления при Президенте Республики Казахстан

Нур-Султан, Казахстан

Научный руководитель – А.М. Азмуханова

Global Gateway ЕС - это «Глобальный инвестиционный план», который предложит варианты странам, которые в настоящее время зависят от инициативы Китая «Пояс и путь», а также предоставит различные возможности в рамках инициативы Соединенных Штатов и G7 «Построить лучший мир».

Европейская комиссия и Верховный представитель ЕС разработали Global Gateway, новую европейскую стратегию по развитию интеллектуальных, чистых и безопасных связей в цифровом, энергетическом и транспортном секторах и укреплению систем здравоохранения, образования и исследований по всему миру.

ЕС расширяет свое предложение своим партнерам за счет крупных инвестиций в развитие инфраструктуры по всему миру. В период с 2021 по 2027 год Team Europe, то есть институты ЕС и государства-члены ЕС совместно, мобилизуют до 300 миллиардов евро инвестиций в: цифровизацию; климат и энергетика; транспорт; здоровье; образование и научные исследования [1].

Инициатива ЕС под названием «Team Europe» были начаты в апреле 2020 года и были направлены на обеспечение немедленного и краткосрочного финансового реагирования на пандемию благодаря совместным усилиям ЕС, его государств-членов, Европейского инвестиционного банка (ЕИБ) и Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР).

Team Europe рассматривается как процесс, который работает на трех уровнях. На страновом уровне делегациям ЕС, представительствам и посольствам государств-членов предлагается работать вместе, чтобы выдвинуть на первый план пакеты услуг на страновом уровне. Эта координация продолжается на уровне штаб-квартиры, где государства-члены согласовывают общую политику в рамках Совета по иностранным делам. Наконец, Team Europe стремится усилить внутреннюю координацию европейских заинтересованных сторон в рамках и в сотрудничестве с международными учреждениями в ответ на пандемию. Рассмотренные программные документы, политические коммуникации ЕС, в том числе в социальных сетях, и интервью, проведенные для этого документа, демонстрируют сильный и растущий акцент на так называемых инициативах Team Europe (TEIs). Это флагманские инициативы, которые объединяют вклады ЕС, отдельных государств-членов и банков в связи с конкретными темами в конкретной стране или регионе или реализуются на глобальном уровне [2].