

ӘОЖ 327.8

КАСПИЙ МАҢЫ АЙМАҒЫНДАҒЫ ҚЫТАЙДЫҢ КӨЛІК СТРАТЕГИЯСЫ

Амзенова Жанель Жанатовна

zhanel_500@mail.ru

Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ Халықаралық қатынастар факультетінің 4 курс студенті,
Астана, Қазақстан

Ғылыми жетекшісі – Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ Халықаралық қатынастар кафедрасының
аға оқытушысы, магистр Джумадилова Г.М.

Каспий аймағы өзінің энергетикалық байлықтары, транспорттық әлеуеті және геосаяси мүмкіндіктерімен ұзақ уақыт бойы Қытайдың қызығушылығын туғызуда. Қытай билігіне көшбасшыларының жаңа ұрпағының келуімен аймақтағы Қытайдың транспорттық стратегиясы жаңа серпін алды. Орталық Азияға сапары барысында, ҚХР-дың жаңа Төрағасы Си Цзиньпин Каспий өңірі маңызды рөл ойнайтын, кең ауқымды аймақтық «Жібек жолының экономикалық дәлізі» жобасын ұсынды. Бұл өз кезегінде Қытайдың құрлық транспорттық жобаларының қабылдануының (құрылуының) жаңа фазасын білдірді.

Жібек жолының экономикалық дәлізі – бұл Қытай үшін бірқатар мәселелерді шешетін, транспорттық стратегиясының кешенді бағдарламасы. Бұл келесі мақсаттардан тұрады:

1. Каспийдің энергетикалық ресурстарын Қытайға тасымалдау үшін толыққанды жөнге салынған логистикалық инфрақұрылымды құру;
2. Еуропаға қытай тауарларын экспорттау үшін транспорттық дәліз құру;
3. Энергетикалық ресурстарды алу маршруттарын (бағыттарын) диверсификациялау үшін Қытайдың ірі энергетикалық серіктестерінің бірі- Иранмен құрлық көпірін құру;
4. Аймақтағы өз позицияларын нығайту;
5. Еуропаға құрлық бағыттарын диверсификациялау.

Бұл жерде Қытайдың Каспий аймағындағы инвестициялық белсенділігі ең бірінші - геосаяси себептермен түсіндіріледі, яғни өзінің геосаяси мақсаттарына жету үшін Қытайдың ең мықты құралы- экономикалық қаржыландыру пайдаланылады. Бұл контекстте экономикалық тиімділік те бар, себебі Қытай өзінің инвестициялық саясатын өте рационалды жүргізеді, алайда бұл сұрақтың экономикалық тұрғысы қосымша болып табылады, себебі энергоресурстардан басқа тауарларды құрлық арқылы тасымалдау көлемі мен табыстылығы бойынша теңіздік тасымалдауға бәсеке бола алмайды. Мұнда энергетикалық қауіпсіздікті қамтамасыз ету мақсаттары бірінші кезекте тұрғаны белгілі болып тұр. Қытайға энергетикалық ресурстарды жеткізудің жолдарын диверсификациялау Малай бұғазындағы тұрақсыздық мәселелері, Жапониямен мерзімді болып тұратын халықаралық жанжалдар, Тайвань бұғазындағы шиеленіскен жағдай, сонымен қатар басты геосаяси қарсыласы АҚШ – пен бәсекелестік жағдайға байланысты қажет болып тұр.

Алайда Қытай масштабтарына қарасақ, құрлық жол тек Иран арқылы шықса ғана теңіздік жолдарға бәсеке құруы мүмкін. Ирансыз бұл бағыттар Қытайдың тек батыс провинцияларының қажеттіліктерін қанағаттандыра алады. Бұл да өте маңызды, себебі Шыңжаң мәселесін дамыту қажет, бірақ ауқымдары әр түрлі.

Жібек жолының құруда Еуразия құрлығының транспорттық жүйесін одан әрі дамыту үшін айрықша маңызға ие бірқатар жобаларды анықтау керек:

1. Чунцин-Шыңжаң-Еуропа халықаралық теміржол дәлізі.

Темір жол Чунцин (Оңтүстік-Батыс Қытай) қаласындағы Алашанькоу станциясында басталып, қазақстандық теміржол желісімен қосылады да, содан кейін Қазақстан, Ресей, Беларусь, Польша аумақтары арқылы немістің Дуйсбург қаласымен байланысады.

Бұл бағыт тарихи атақты Шығыс Қытай темір жолымен (КВЖД) салыстырғанда неғұрлым бәсекеге қабілетті, себебі ол оған қарағанда 1000 шақырымға қысқа, яғни жалпы жүру уақыты шамамен 16 күнді құрайды.

2. Пекин-Лондон теміржол магистралі.

Түпкі жоспары бойынша жоғары жылдамдықты магистраль Пекинде басталып, тұтастай Қытай арқылы Хоргосқа дейін, содан кейін жақында Қазақстанда тапсырылған Хоргос-Жетіген тармағы арқылы, Жезқазған-Бейнеу (Бейнеудің көптеген перспективалық бағыттар үшін маңыздылығын атап өткен жөн) тармағына, ал одан кейін Ақтау портына шығуы тиіс. Қытай бөлігі қазірдің өзінде жүзеге асырылған. Қазақстандық тарап тез қарқынмен салынып аяқталуда және қазақстандық басшылықтың осы инфрақұрылым объектілеріне үлкен мән беріп отырғанын атап өту керек.

Келесі тармақ - Баку болып табылады, ондағы филиал Тбилисиге, содан кейін түрік Карсқа бару керек. Алайда бұл бағытта қиыншылық бар. 2008 жылғы тамыз айындағы соғыс бұл жағдайда үлкен кедергі болды. Грузия баспасөздерінде бұл құрылысқа қатысты наразылық білдіріледі[1]. Олардың пікірінше жаңа жол, ең алдымен Әзірбайжанға пайдалы, себебі оған Арменияның қатысуынсыз перспективті маршрут құруға мүмкіндік береді. Бірақ сол уақытта Грузия өз аумағын пайдалануға беріп қана қоймай, өте үлкен мөлшерде қарыз алды.

Содан кейін темір жол Түркияға өтеді. Мұнда, осы жобаның алға жүруі үшін Қытай, Түркияның ең батыс және ең шығыс Карс- Эдирне провинцияларын біріктіретін жоғары жылдамдықты темір жол құрылысына 30 млрд инвестиция құяды[2]. Келісімге Реджеп Эрдоганның Қытайға тарихи сапарының нәтижесінде қол жеткізілді. Жоба арқасында бүкіл Түркия аумағын қазіргі кездегі 36 сағаттың орнына, 8 сағатта өтіп шығуға болады. Содан кейін Мармарай темір жол тоннелі арқылы дамыған Еуропалық темір жол желісіне шығады. Жобаның аяқталуы 2023 жылға қарай күтілуде.

3. Қытай-Қырғызстан-Өзбекстан темір жолы

«Қытай - Қырғызстан - Өзбекстан» теміржолы Өзбекстанмен Қытай темір жолдарын байланыстырып, одан кейін бір жағынан Ауғанстан арқылы Иранға және Таяу Шығысқа шығу, екінші жағынан бұрын аталған Түркияның теміржол магистральдерін, Еуропалық темір жолдар желісіне шығу жобасымен байланысып, жобаланған жол.

Орталық Азия бойынша турне барысында, Си Цзиньпинь Ташкент және Бішкек қаласында болғанда, Еуропадан Таяу Шығысқа дейінгі Ляньюньган Шығыс Қытай портынан теміржол магистралін салу туралы өзінің ұзақ мерзімді жоспарларын еске салды. Қашғар-Әндіжан теміржол құрылыс жобасы - 1996 жылдың соңынан бастап, Ташкентте Қытай, Өзбекстан мен Қырғызстан өкілдерінің зерттеулер жүргізу және алдын ала техникалық-экономикалық негіздемесін жасау жөніндегі бірінші отырысы өткен кезден бастап, созылып жатыр. Жобаны көптеген жылдар бойы талқылап жатқан пікірталастарға қарамастан, қытайлық тараптың бұл жобаға қызығушылығы өзгеріссіз қалды. Қытай басынан бастап, жол ені еуропалық стандартқа сай- 1435 мм-ге тең болатыны туралы айтқан.[3] Алайда - барлық посткеңестік мемлекеттер үшін ортақ стандарт- 1520мм болып тұр.

2013 жылы Қырғызстан президенті А. Атамбаев Қырғызстан Қытай-Қырғызстан-Өзбекстан темір жолының салынуынан экономикалық пайда көрмейтіні туралы мәлімдеме жасады. «Барлық нәрселер туралы ашық айту уақыты келді. Қытай-Қырғызстан-Өзбекстан темір жолының құрылысы біздің мемлекетіміздің ешбір проблемасын шешпейді. Бұл жолды тек қана Қытай мен Өзбекстанға қажетті» деп ол өз сөзінде айтқан болатын.

Президент А.Атамбаевтың сөйлеген сөзі бұл, ең алдымен, Қытай үкіметі үшін айқын сигнал. Өздеріңіз білетіндей, бұл жобаны іске асырудағы ең үлкен кедергілердің бірі оны қаржыландыру мәселесі. Қырғызстанның өз теміржол учаскесін салу үшін өз ресурстарының жоқ екендігін ескере отырып, оны қаржыландырудың бірнеше нұсқасы қарастырылған. Солардың бірі сыртқы қарыздар, оның ішінде Қытайдың Эксимбанкі. Бірақ Қырғызстан онсыз да үлкен сыртқы қарызға ие, ал қырғыз теміржолының жобалық бағасы 2 млрд АҚШ долларынан астам болып тұр, ол шамамен сыртқы қарыздың мөлшеріне тең болып тұр[4]. Кейбір пікірлер бойынша Қытай пайдалы қазбалардың кен орындарын айырбастап темір жол салады деген ойлар пайда бола бастады, ол қоғамда күшті реакция тудырып, Қырғызстан үкіметі оларды тез жоққа шығарды.

Өзбекстан мен Қырғызстан арасындағы күрделі саяси қарым-қатынастар да қытайлық-қырғыз-өзбек теміржол жобасына әсер етті. Тараптардың теміржол маршрутын бекіткенше бірнеше жылдар өтті. Ташкент басынан бастап жолдың «Иркештам-автожол» қытайлық-қырғыз шекарасы арқылы өтетініне көндіруге тырысты. Алайда жолдың қиылысуы Қытай мен Қырғызстан арасындағы шекара - Торугарт бақылау пунктіне артықшылық берілді. Қазіргі кезде ұзындығы 268 км темір жол желісінің жобасы мынадай: Қашғар (Қытай) - Торугарт – Арпа алқабы- Ферғана жотасы - Үзген - Кара-Суу (Ош облысы) - Әндіжан.

Ташкент Қашғар - Әндіжан жолына өз қызығушылығын танытты. Мысалы, өзбектің Асакасында (Әндіжан облысы) «Uz-Daewoo» автозауыты орналасқан, оның құрал-жабдықтарының шамамен 80% Оңтүстік Кореядан келеді. Қытайдың шығыс жағалауындағы трансевразия теміржолы Ляньюньган порты арқылы Кореяның Пусан портымен қосылатын болады.

4. Қытай-Қырғызстан-Тәжікстан-Ауғанстан-Иран темір жолы

Бұл жоба Тәжікстанмен ұсынылған. Себебі бұл Өзбекстанмен жиі транспорттық және энергетикалық даулар мен күрделі қарым-қатынастар нәтижесінен коммуникациялық дағдарыстан шығудың жолы. Бұл жобаға қатысты скептикалық көзқарастарға қарамастан, Иран өзінің қызығушылығын танытқан болатын. Қырғызстандағы Иран елшісі Манучехри Муроди АКИ-пресстегі интервьюде Иран үшін темір жол Қырғызстан немесе Өзбекстан арқылы өтетіні маңызды емес, бастысы теміржол Иранмен қосылатыны маңызды екендігін айтқан болатын. Сол кезде Иран теміржолдың қырғыз бөлігіне инвестиция салатыны туралы айтқан.

Сондай-ақ, осы блокқа табысқа жеткен жағдайда Қытай байланыса алатын Трансауғандық темір жол жобасын айтуға болады. 2013 жылдың 20 наурызында Ашхабадта өткен үшжақты саммитін негізінде, Түркіменстан президенті Гурбангулы Бердімұхамедов, Тәжікстан президенті Эмомали Рахмон мен Ауған президенті Хамид Карзай Транс-ауған темір жолын салу туралы Түрікменстан, Ауғанстан және Тәжікстан арасындағы өзара түсіністік туралы меморандумға қол қойды.

Бірақ америкалық әскерлерінің шығарылғаннан кейінгі Ауғанстандағы күрделі саяси және әскери жағдайға байланысты, Ауғанстан мен Пәкістан арқылы транспорттық жобалардың табыстылығы күмән туғызуда.

Қытай ұсынған Жібек жолы жобасы Каспий аймағындағы өзара қызығушылықты тудырғанын айтқан жөн. Мысалы, Қазақстан шығыс Қытайдағы Ляньюньган / Цзянсу қаласымен, Қытайдың бұл қаласының портында қазақстандық терминал құрылысын салу жобасын кезендері сипатталған құжатқа қол қойды.

Қазақ үкіметінің жоспарына сәйкес осы терминалдың құрылысы Қазақстан бағытында транзиттік пойыздардың пулын қалыптастыруға мүмкіндік береді және сол уақытта Қазақстанның Жапония, Корея және Оңтүстік-Шығыс Азия елдерінің нарығына шығуға мүмкіндік береді. Сондықтан Қазақстан еліміздің транспорттық потенциалын іске асыруда осы жобаға стратегиялық маңыз береді.

Қазақстан үшін «Жаңа Жібек жолының» тағы бір маңызды элементі- ұлттық тасымалдаушы «Қазақстан темір жолы» жанынан құрылатын транспорттық-логистикалық хабтың болуы. Бұл үшін Қазақстанның батысындағы Ақтау теңіз портын кеңейтіп, Ақтөбе қаласында логистикалық орталық салу ұсынылады, және осы нысандар Қазақстанға Еуропаға және Каспий аймағына шығудың батыс қақпасына айналуы мүмкін.

Қазақстанның бұл жоспарлары Иран және Қытай тарапынан қолдау тауып, Қазақстанның Ақтау порты мен Иранның Энзели портындағы коммерциялық және өнеркәсіптік аймағын байланыстырар еді, ал ол болса, өз кезегінде қытайдың Шыңжаң провинциясымен қосылатын еді.

5. Қытай-Қазақстан-Түрікменстан- Иран темір жолы.

Қазақстан аумағы арқылы Қытай және Парсы шығанағы елдерін байланыстыратын осы транспорттық дәлізі, Узень- Болашақ жаңа теміржол желілері арқылы 2013 жылы тасымалдаулар көлемін дейін 19,4 млн тоннаға дейін, яғни 2012 жылда 2,8 млн, тонна немесе 18%-ға артық өткізілген. 2020 жылға қарай тасымалдау көлемін 15 млн-ға арттыруға жоспарлануда[5].

6. «Қытай-Батыс Еуропа» трансконтиненталдық автомагистраль.

Сарапшылардың айтуынша, Қытайдың шығыс жағалауындағы Ляньюньган портынан Санкт-Петербургке дейінгі жол 10 күнді алатын болады. (Суэц каналы арқылы теңіз дәлізін пайдалану - 45 күнге, орыс Транссібір магистралі бойынша- 14 күнге жетеді). Жоспар бойынша 2017 жылы іске қосылды .Санкт-Петербург- Москва- Нижний Новгород - Қазан - Орынбор - Ақтөбе - Қызылорда - Шымкент - Тараз - Қордай - Алматы - Қорғас - Үрімші - Ланьчжоу - Чжэнчжоу – Ляньюньган бағыты бойынша трансконтинентальдық дәліздің ұзындығы 8445 км құрайды (ресей бөлігінің жалпы ұзындығы - 2 233 мың км, қазақ бөлігі 2 787 мың, Қытай -3 425 мың шақырым болады)[6].

Өзінің ауқымды транспорттық стратегиясын жүзеге асыруында Қытай Каспий өңірінде халықаралық қатынастардың екіжақты форматынан басқа, Шанхай серіктестігі ұйымының механизмдерін іске асыра отырып көпжақты форматын пайдаланатынын да атап айтқан жөн. Атап айтқанда, осы жобаны дамыту мақсатында ШЫҰ-да «Халықаралық автомобиль көліктерінің тасымалдауы үшін қолайлы жағдай жасау туралы Шанхай ынтымақтастық ұйымына мүше мемлекеттердің үкіметтері арасындағы келісім» қабылданды[7]. Бұл келісім трансқұрлықтық дің мүмкіндіктерін ынталандырып, мүше мемлекеттер арасындағы көлік қозғалысы туралы көптеген мәселелердің құқықтық жағын реттеуі тиіс.

Сондай-ақ, Шанхай ынтымақтастық ұйымының (ШЫҰ) көлік министрлерінің 2013 жылдың 15 қарашасындағы Ташкенттегі алтыншы кездесуінде теміржол құрылыстарын салу және пайдалануға арналған жобаларды іске асыру арқылы транспорттық инфрақұрылымды озық дамыту бойынша келісімге тұрды[8].

Жалпы, Каспий өңіріндегі Қытайдың транспорттық стратегиясын іске асыру тек ғана экономикалық немесе геосаяси ауқымдағы нәтижелерге ие болмай, Азия мен Еуропа

арасындағы экономикалық қарым-қатынастардың жаңа жүйесін құрады. Ал Каспий аймағы трансконтинентальдік көпір үшін айрықша маңыздылыққа ие бола алады.

Қолданылған әдебиеттер тізімі

1. Zhao Shengnan, Zhao Yinan, Mo Jingxi. Pacts to boost economic cooperation. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2013-11/29/content_17139294.htm; Xi's statements on the Belt and Road Initiative. URL: http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-04/15/content_28940829.htm
2. <http://stat.gov.kz/getImg?id=ESTAT209847>
3. China, Kyrgyzstan enhance cooperation on production capacity, security. URL: http://news.xinhuanet.com/english/video/2016-11/03/c_135802780.htm
4. <http://ru.ce.cn/>
5. China-Central Asia trade accelerates. URL: <http://english.people.com.cn/90883/8426220.html>
6. Cargo train linking central Asia, east China begins operation. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/xinjiang/urumqi_toutunhe/2017-04/22/content_17250086.htm
7. Ma Jingjing. Banking sector in Xinjiang steps up funding to support Belt, Road projects. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1034597.shtml> (Source: Global Times Published: 2017/2/23); URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2017-04/14/content_40622248.htm
8. Xinjiang foreign trade soars 70 % in first two months. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/31/content_28760174.htm