

---

---

**Политология**

УДК: 327

**Базаркулова Г.С., Усенбаева Ж., Акилова П.О.**  
*КНУ им.Ж.Баласагына / Ж.Баласагын атындагы КУУ*  
**Bazarkulova G.S., Usenbaeva J.R., Akilova P.O.**  
*J. Balasagyn KNU*

**Проект КНР «Один пояс - один путь»: взгляд из Кыргызстана**  
**КЭРдин «Бир алкак - бир жол» долбоору: Кыргызстандан көрүнүш**  
**Project of the PRC «One belt- one Road»: a view from Kyrgyzstan**

**Аннотация.** В статье затрагиваются вопросы реализации в Кыргызстане международной инициативы КНР «Один пояс – один путь», в том числе составного ее части – «Экономического пояса Шёлкового пути» (ЭПШП). В рамках этого проекта Китай помогает современному Кыргызстану реанимировать и построить новые автомагистрали современного уровня, привлекает значительные инвестиции как в виде кредитов, так и грантов. Данные инвестиции вкладываются преимущественно в разработку полезных ископаемых и в энергетическую отрасль Кыргызстана. Поэтому наша республика может использовать данные возможности для укрепления и развития своей экономики, так как это позволяет получать значительные финансовые отчисления в бюджет страны, создавать новые рабочие места, усиливать промышленные и торговый потенциал. По этим причинам, несмотря на некоторые минусы в процессы реализации инициативы КНР «Один пояс – один путь», Кыргызстан все же получает гораздо больше возможностей от этого. Тем более, что наша республика имеет замечательную возможность использовать все позитивные стороны от налаживания сотрудничества между ЕАЭС, членом которого является Кыргызстан, и инициативой «Один пояс – один путь», так как выгодное положение дает возможности выгодно поставлять китайские товары в ЕАЭС, а в КНР необходимые для ее экономики ресурсы и энергоносители.

**Аннотация.** Макалада КЭРдин «Бир алкак - бир жол» эл аралык демилгесин, анын курамдык бөлүгү – «Жибек Жолунун Экономикалык Курун» (ЖЖЭК) камтыган Кыргызстанда ишке ашырылышы жөнүндө сөз болот. Ушул долбоордун алкагында, Кытай заманбап Кыргызстанга заманбап деңгээлдеги автомобиль жолдорун кайра жандандырууга жана курууга жардам берет, насыя жана грант түрүндө да ири инвестицияларды тартат. Бул инвестициялар негизинен пайдалуу кендерди иштетүүгө жана Кыргызстандын энергетика тармагына жумшалат. Демек, биздин республика бул мүмкүнчүлүктөрдү экономикасын чыңдоо жана өнүктүрүү үчүн колдоно алат, анткени бул өлкөнүн бюджетине олуттуу каржылык салымдарды алууга, жаңы жумушчу орундарын түзүүгө, өнөр жай жана соода потенциалын чыңдоого мүмкүндүк берет. Ушул себептерден улам, КЭРдин «Бир алкак - бир жол» демилгесин ишке ашырууда айрым кемчиликтерге карабастан, Кыргызстан мындан дагы көп мүмкүнчүлүктөргө ээ. Мындан тышкары, биздин республикада Кыргызстан мүчө болгон ЕАЭБ менен «Бир алкак - бир жол» демилгесинин ортосунда кызматташтыкты орнотуунун бардык оң жактарын колдонууга сонун мүмкүнчүлүк бар, анткени пайдалуу позиция кытай товарларын ЕАЭБге жана Кытайга пайдалуу жеткирүүгө мүмкүнчүлүк берет.

---

**Abstract.** *The article touches upon the implementation in Kyrgyzstan of the international initiative of the PRC «One Belt - One Road», including its component part - the «Economic Belt of the Silk Road» (SREB). Within the framework of this project, China helps modern Kyrgyzstan to reanimate and build new highways of a modern level, attracts significant investments both in the form of loans and grants. These investments are mainly invested in the development of minerals and in the energy sector of Kyrgyzstan. Therefore, our republic can use these opportunities to strengthen and develop its economy, as this allows us to receive significant financial contributions to the country's budget, create new jobs, and strengthen industrial and trade potential. For these reasons, despite some drawbacks in the processes of implementing the PRC's One Belt - One Road initiative, Kyrgyzstan still gets much more opportunities from this. Moreover, our republic has a wonderful opportunity to use all the positive aspects of establishing cooperation between the EAEU, of which Kyrgyzstan is a member, and the «One Belt - One Road» initiative, since an advantageous position makes it possible to profitably supply Chinese goods to the EAEU, and to the PRC resources and energy carriers necessary for its economy.*

**Ключевые слова:** КНР, Центральная Азия, Кыргызстан, «Один пояс – один путь», экономические коридоры, геополитические интересы.

**Урунттуу сөздөр:** Кытай Эл Республикасы, Борбордук Азия, Кыргызстан, «Бир алкак - бир жол», экономикалык коридорлор, геосаясий кызыкчылыктар.

**Keywords:** People's Republic of China, Central Asia, Kyrgyzstan, «One Belt - One Road», economic corridors, geopolitical interests.

Осенью 2013 года Китай презентовал миру свой новый евразийский проект – международная инициатива «Один пояс – один путь», который в последующие несколько лет приобретает очень четкие и конкретные очертания. Основным его содержанием является возрождение древних торговых магистралей Великого Шелкового пути в обновленном современном варианте, т.е. создание мощной инфраструктуры транспортных коридоров, которые пронизывали бы практически всю Евразию и через ее территорию связали бы ее и соседние континенты с Китаем. Это позволит КНР удобно и выгодно транспортировать свои товары в Западную Европу, которая является основным их потребителем, притом, наиболее дорогостоящих и качественных, а также другие страны, по которым данные экономические магистрали пройдут. И, кроме того, по ним же планируется поступательно наращивать поставки столь необходимых для китайской экономики и ее стабильного роста ресурсов, так как именно с этим фактором политическое руководство этой страны не без оснований связывает ее светлое будущее [1, с. 111-112; 2].

Двумя важнейшими компонентами выдвинутой международной инициативы «Один пояс – один путь» являются «Экономический пояс Шёлкового пути» (ЭППП) и «Морской Шёлковый путь XXI века». Первый проект предполагает создание сети из трех сухопутных торгово-экономических коридоров вдоль всего Евразийского континента. Первый из них или северный пройдет через Китай в Центральную Азию и далее через Россию в Европу. Вторым, центральным, будет вести из КНР в страны Центральной Азии и далее – через Иран в страны Персидского залива и через Ирак к портам на восточном побережье Средиземного моря, из которых можно попасть на европейские рынки. И третий – южный коридор предполагает развитие торгово-экономических путей для Китая через территорию Юго-Восточной Азии в Индию и Шри-Ланку, т.е. к крупным портам в Индийском океане. Откуда можно пасть как на Ближний Восток, так и в Восточную Африку.

---

Проект «Морской Шёлковый путь XXI века» предполагает создание торгово-экономических маршрутов путем соединения с единой системой крупнейших портов Южного Китая, Азиатско-Тихоокеанского региона, акватории Индийского океана с последующим выходом в Средиземноморье [2].

При этом оба этих проекта КНР реализует не по отдельности, а в тесной взаимосвязи, комбинируя их там, где это требуется. Поэтому конечной целью инициативы «Один пояс – один путь» для Китая является создание сложной системы сухопутных и морских маршрутов по всей Евразии с выходом также в Африку и Австралию с Новой Зеландией, которые будут замкнуты на него. Хотя важнейшей целью реализации всей данной инициативы является наиболее выгодный выход на европейские рынки, которые являются одними из крупнейших потребителей современной китайской продукции [2]. И, как видно из обзора направлений основных коридоров данной китайской международной инициативы, региону Центральной Азии в ней отводится заметное место – в силу специфического географического положения, позволяющего попасть в целый ряд соседних регионов, она становится важным звеном, особенно, в реализации центрального пути проекта.

Причем, территория Кыргызстана не остается вне его. Достаточно выгодное положение нашей республики в самой Центральной Азии позволяет взглянуть по особому на возможности и перспективы, которые она может извлечь из «Одного пояса – одного пути»<sup>1</sup>: так как именно через территорию Кыргызстана можно проложить пути как северном направлении – на соединение с северным маршрутом ЭПШП, так и получить выход на иранское и южноазиатское направления [4, с. 70]. Поэтому КНР в последние несколько лет предпринимает очень энергичные шаги на пути воплощения данной инициативы в жизнь.

Здесь в первую очередь необходимо коснуться такой важнейшей для создания и последующего эффективного эксплуатирования любого транспортно-экономического коридора фактора, как дорожной инфраструктуры. Для этого при активном участии с 2011 года осуществляется модернизация важных автомагистралей, строится более десятка новых автодорог, которые так или иначе связывают Кыргызстан с Поднебесной. Наиболее крупным проектом, который реализуется уже третий год, стало строительство новой альтернативной дороги, связавшей северную и южную части республики. Это практически сразу же приобрело стратегическое значение, так как до этого в Кыргызстане существовала только одна автомагистраль подобного уровня и значения. Не менее важную роль для нашей республики играет уже начавшийся проект реабилитации трассы Бишкек – Нарын – Торугарт [3, с. 29], а также автодороги Кыргызстан – Таджикистан (прошедшей по территории Ошской области) с выходом последней на Синьцзян [6, с. 182].

При этом большая часть проектов, связанных с развитием дорожно-транспортной системы в республике, реализуется крупнейшей китайской корпорацией «China Road and Bridge Corporation» или же ее дочерними компаниями на гранты и кредиты, выделенными КНР. Необходимо отметить, что данная корпорация в целом завоевала себе неплохую репутацию как в самом Китае, так и за его пределами, что открывает

---

<sup>1</sup> При этом Кыргызская Республика была одной из первых стран, которая поддержала инициативу руководства КНР в вопросе реализации инициативы «Один пояс – один путь», о чем, в частности, в ходе официального визита в Пекин в 2014 году упомянул бывший президент КР А.Ш. Атамбаев.

---

---

возможность перед Кыргызстаном восстановления и развития сети автодорог, что в условиях сложного горного рельефа предоставляется очень востребованным и выгодным. И в конечном итоге может только способствовать увеличению товаропотоков и улучшению сообщения в нашей республике с перспективой увеличения транзитного потенциала реконструируемых и вводимых в эксплуатацию автодорог, что может уже в ближайшем будущем принести неплохие дивиденды.

Другим важным вопросом на пути реализации центрального транспортного коридора ЭПШП остается возможность строительства китайской стороной трансевразийской железной дороги, которая должна через территорию центральноазиатских стран связать Китай с Западной Азией и далее – с европейскими странами. Часть данной железной дороги, длиной 268 км., должна пройти по территории Кыргызстана, через Алайскую долину и уже оттуда, минуя г. Ош, в Узбекистан. Проект ее строительства обсуждается уже более 15 лет, но по ряду причин он все еще находится на стадии обсуждения. Основным камнем преткновения стал вопрос о ширине колеи железной дороги, которая в КНР и странах СНГ имеет различия. Так, в Китае принят международный стандарт в 1435 мм., в то время как в Кыргызстане используется еще советский стандарт для ширины железнодорожного полотна в 1520 мм. Это создает ряд объективных трудностей для возможности экономического использования этой дороги для Кыргызстана. Поэтому не совсем ясно, чем в итоге завершатся переговоры по данному проекту, который в перспективе принес бы некоторые финансовые вливания хотя бы за счет взимания платы за эксплуатацию указанной железной дороги и транзит грузов по территории Кыргызстана [1, с. 113; 3, с. 29-30].

Реализация КНР международной инициативы «Один пояс – один путь» привела к заметному увеличению китайских прямых и косвенных инвестиций в Кыргызстан. Правительство этой страны за это время выделило через государственные банки и иные финансовые учреждения почти 1 млрд. долл., став таким образом одним из крупнейших зарубежных кредиторов нашей республики. В то же время Китай имеет очень своеобразную схему взаимодействия со странами Центральной Азии и Кыргызстан в этом отношении не исключение. По ней КНР больше предпочитает получать необходимые ресурсы в обмен на кредиты, и в случае получения согласия на реализацию какого-либо двустороннего экономического проекта – предоставляет кредит на его воплощение и после этого налаживает поставки получаемого продукта в Китай, часть которых идет в счет погашения полученного займа. Кроме того, как правило, в ходе этого привлекается определенное число китайского персонала, осуществляются беспроцентные поставки необходимых материалов и оборудования из КНР и др. [6, с. 185]. Это позволяет, как правило, в сравнительно короткие сроки запустить новые экономические объекты, создавая тем самым для кыргызстанцев не только новые рабочие места, но и позволяя осуществлять заметные налоговые и иные выплаты в республиканский бюджет.

В этом отношении китайскую сторону более всего интересуют возможности разработки богатейших горнорудных ресурсов Кыргызстана. Поэтому наиболее крупными совместными инфраструктурными проектами стала разработка целого ряда золотоносных месторождений на территории республики, самым значительным из которых стало строительство золотодобывающего завода кыргызско-китайской компанией «Алтынкен» на базе месторождения Талды-Булак Левобережный на востоке Чуйской области. Помимо этого, китайские компании имеют доли в целом ряде предприятий по добыче цветных и редкоземельных металлов в других областях

---

республики, но в целом их участие в этом не носит такого значительного масштаба. Кроме того, КНР проявляет интерес к угольным запасам Кыргызстана и стран Центральной Азии в целом, стремясь наладить поставки из нашего региона высококачественного коксующегося угля [6, с. 180-181].

Впрочем, не только этой отраслью ограничиваются китайские инвестиции в Кыргызстане. Стоит также отметить, что заметный вклад вносится в развитие отечественной энергетики. Наиболее заметным проектом (389 млн. долл.) в этом отношении стало строительство двух современных подстанций «Датка» и «Кемин», а также проведение соответствующей инфраструктуры высоковольтных линий.

Также значительные китайские инвестиции (300 млн. долл.) были привлечены в строительство нефтеперерабатывающего завода «Джунда» в районе г. Кара-Балта на западе Чуйской области, запуск которого, несмотря на то, что значительная часть производимой им продукции идет на экспорт, позволил привнести в республиканский бюджет заметные финансовые отчисления [3, с. 29]. Не маловажно также то, что основная часть трудового персонала данного завода – это кыргызстанцы. Помимо этого, в последние два года ведутся работы по реализации проекта строительства газопровода Туркменистан – Китай, часть которого пройдет по территории Кыргызстана, по Алайской долине. В рамках данного проекта в настоящее время ведутся переговоры по возможности частичного использования мощностей данного газопровода для нужд Кыргызстана. В случае, если удастся достичь положительных договоренностей, то это открывает возможности для Кыргызстана не только взимать в бюджет отчисления за транзит газа по нашей территории, но и осуществления локальной газификации части Ошской области республики.

Более скромные китайские инвестиции привлекается перерабатывающую, строительную и другие отрасли экономики Кыргызстана. По мере улучшения транспортной инфраструктуры республики улучшается торговый климат между двумя странами. Поэтому при ряде объективных минусов в реализации проектов в рамках международной инициативы КНР «Один пояс – один путь», основным из которых является увеличение внешнего долга Кыргызской Республики за счет значительных кредитов, предоставляемых китайской стороной, все же положительные стороны сотрудничества в этом направлении постепенно перевешивают. Кыргызстан получает дополнительные возможности для относительно быстрого и эффективного роста экономического потенциала за счет реализации совместных проектов, строительства и введения в эксплуатацию целого ряда крупных экономических объектов, что в конечном итоге позволяет получать в бюджет страны существенные финансовые средства и создавать значительное количество новых рабочих мест. Тем более, что еще в 2016 году прозвучало предложение перенести из КНР в Кыргызстан в рамках ЭПШП около 40 крупных экономических предприятий, возможности которого рассматриваются в настоящее время [1, с. 113; 3, с. 30].

Не последнюю роль на пути получения заметных выгод от участия в инициативе «Один пояс – один путь» является то, что Кыргызстан является членом ЕАЭС. Поэтому сопряжение этих двух крупнейших на территории Центральноазиатского региона экономических проектов может принести нашей республике немало дивидендов в долгосрочной перспективе. С одной стороны, наша республика фактически является южными воротами в экономическое пространство ЕАЭС, и в то же время развитие тесных торгово-экономических связей с КНР в рамках рассматриваемой инициативы позволяет стать своего рода масштабным «хабом» на пути передвижения потоков



---

---

товаров и услуг из КНР в страны ЕАЭС и обратно на выгодных экономических условиях, что сулит Кыргызстану потенциально очень выгодные перспективы. Поэтому для нашей стороны очень удачным выглядит ведение с 2015 г. последовательных переговоров о наращивании сотрудничества между ЕАЭС и ЭПШП на институциональном уровне [4, с. 68-69; 5].

В связи с этим извлечение нашей республикой максимально выгодных условий из участия в проекте «Один пояс – один путь» представляется вполне осуществимым и может стать заметным фактором для обеспечения устойчивого экономического роста в долгосрочной перспективе.

#### **Список литературы:**

1. Сыроежкин К.В. Проект «Экономический пояс Шелкового пути» в сложном пространстве Центральной Азии // Контуры глобальных трансформаций. – 2016. № 6. – Т. 9.
2. Виноградов А. Что такое проект «Один пояс, один путь» и каковы перспективы его «сопряжения» с Евразийским союзом. [Электронный ресурс]: <https://www.sonar2050.org/publications/chtotakoe-kitayskiy-proekt-odin-poyas-odin-put-i-perspektivy-ego-sopryajeniya-s-rossiyskim-proekt/>
3. Лу Чунься. Проблемы сотрудничества экономических отношений Кыргызстана и Китая в рамках проекта «Экономический пояс Великого Шелкового пути» // Вестник Кыргызско-Российского Славянского университета. – 2018. – Т. 18. – № 3.
4. Скриба А.С. Сопряжение ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути: интересы участников и вызовы реализации // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. – 2016. – Т. 11. – № 3.
5. Стратегия экономического развития «Один пояс – один путь». [Электронный ресурс]: <https://ria.ru/20170514/1494097368.html>
6. Васильев Л.Е. О современном состоянии политического и экономического сотрудничества Китая с государствами Центральной Азии // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – № 21. – 2016.

*Рецензент: Алымкулова М.С. – доктор филологических наук, и.о.профессора МУК*