

УДК 339 (575.2+510)

**ПРОБЛЕМЫ СОТРУДНИЧЕСТВА ЭКОНОМИЧЕСКИХ
ОТНОШЕНИЙ КЫРГЫЗСТАНА И КИТАЯ В РАМКАХ ПРОЕКТА
“ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ”**

Лу Чунься

Рассматривается ряд аспектов экономических взаимоотношений Кыргызской Республики и Китайской Народной Республики в разрезе китайской инициативы “Экономический пояс Великого Шелкового пути”. Несмотря на значимость данного проекта для Кыргызской Республики и одобрение его на политическом уровне всеми государствами Центральной Азии, он несет в себе и некоторые негативные моменты для таких небольших стран, как Кыргызстан.

Ключевые слова: Экономический пояс Великого Шелкового пути; кыргызско-китайские отношения; инвестиции; внешнеторговый оборот; торгово-экономическое сотрудничество; транзитный потенциал; инфраструктурные проекты.

**PROBLEMS COOPERATION OF ECONOMIC RELATIONS
ETWEEN KYRGYZSTAN AND CHINA WITHIN THE FRAMEWORK OF THE PROJECT
“ECONOMIC BELT OF THE GREAT SILK ROAD”**

Lu Chunxia

This article examines a number of aspects of economic relations between the Kyrgyz Republic and the People's Republic of China in the context of the Chinese initiative of the Economic Belt of the Great Silk Road. Despite the importance of this project for the Kyrgyz Republic and its approval at the political level by all the states of Central Asia. The latter carries some negative aspects for such small countries as Kyrgyzstan.

Keywords: Economic belt of the Great Silk Road; Kyrgyz-Chinese relations; investments; foreign trade turnover; trade and economic cooperation; transit potential; infrastructure projects.

Впервые об “Экономическом поясе Великого Шелкового пути” было сказано в 2013 г. лидером КНР Си Цзиньпином в Астане, в университете Н. Назарбаева, в ходе визита китайского руководителя по странам Центральной Азии, который пресса Китая назвала историческим. Данную дипломатическую поездку можно считать первым шагом к осуществлению громадных планов Поднебесной соединить торговыми путями два континента, своеобразной подготовкой платформы для мегапроекта. На это указывает факт подписания (во время визита по четырем странам) контрактов на общую сумму более чем на 60 млрд долл. США.

В этом же году в Кыргызстане стороны подписали декларацию о стратегическом партнерстве и восемь соглашений на 5 млрд долл. США, в том числе на модернизацию ТЭЦ г. Бишкека (390 млн долл. США), о строительстве альтернатив-

ной автодороги Север – Юг (850 млн долл. США) и о прокладке и эксплуатации газопровода, который пройдет по маршруту Туркменистан – Узбекистан – Таджикистан – Кыргызстан – Китай. По территории Кыргызской Республики протяженность указанной газовой магистрали составит 215 км, а стоимость строительства – 1,5 млрд долл. США, которые выделяются китайской стороной.

Все страны единодушно поддержали инициативу лидера КНР, которая позволит расширять торговлю и развивать национальные экономики, используя транзитный потенциал и внешние инвестиции, поскольку Китай может оказать помощь в восстановлении и строительстве автомобильных и железных дорог до Европы.

Кыргызстан в числе первых официально подтвердил активное участие страны в возрождении Великого Шелкового пути, о чем сказал

Таблица 1 – Структура основных экспортно-импортных операций Кыргызстана и Китая за 2012–2016 гг., млн долл.

| Наименование товаров | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2016, в % к 2012 г. |
|-----------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|------------------------|
| Экспорт в КНР | | | | | | |
| 1. Пищевые продукты и живые животные | 1,2 | 3,8 | 3,6 | 2,1 | 1,9 | в 1,6 раза |
| 2. Руды и концентраты благородных металлов | 30,2 | 0,9 | 2,4 | 0,6 | 42,4 | в 1,4 раза |
| 3. Минеральное топливо, смазочное масло и аналогичные материалы | 8,4 | 9,6 | 7,9 | 6,1 | 6,5 | 77,4 |
| 4. Химические вещества и аналогичная продукция | 0,7 | 0,6 | 0,2 | - | 0,4 | 57,1 |
| 5. Шкуры крупного рогатого скота | 4,7 | 5,6 | 5,1 | 2,9 | 0,8 | 17,0 |
| 6. Шерсть и прочий волос животных | 0,5 | 1,0 | - | 0,8 | 0,5 | 100 |
| 7. Кожа | 2,8 | 3,5 | 2,3 | 6,1 | 5,9 | в 2 раза |
| 8. Машины и транспортное оборудование | 8,6 | 8,2 | 6,3 | 7,2 | 4,2 | 49,0 |
| 9. Автомобили для перевозки грузов и спецназначения | 1,4 | 2,6 | 1,1 | 2,0 | 1,7 | 121,4 |
| Импорт из КНР | | | | | | |
| 1. Химические вещества и аналогичная продукция | 74,5 | 120,8 | 106,3 | 84,7 | 75,6 | 101,5 |
| 2. Промышленные товары | 191,4 | 470,5 | 400,6 | 340,7 | 396,3 | в 2 раза |
| 3. Чугун и сталь | 84,8 | 88,3 | 106,4 | 74,6 | 42,3 | 49,9 |
| 4. Ткани из искусственных текстильных материалов | 69,3 | 68,8 | 68,9 | 97,1 | 196,3 | в 2,8 раза |
| 5. Машины и транспортное оборудование | 345,5 | 444,6 | 342,6 | 305,6 | 390,7 | 113,1 |
| 6. Различные готовые изделия | 350,5 | 354,8 | 270,5 | 252,9 | 558,1 | 159,2 |
| 7. Предметы одежды и одежные принадлежности | 197,9 | 189,1 | 146,5 | 95,2 | 182,3 | 92,1 |
| 8. Обувь | 61,4 | 52,6 | 34,2 | 78,6 | 243,0 | в 4 раза |
| 9. Мебель и ее детали | 15,0 | 11,8 | 6,7 | 7,4 | 6,5 | 43,3 |

Примечание. Составлено по данным: Национальный банк Кыргызской Республики [Электронный ресурс]: офиц. сайт: электрон. текстовые данные. Бишкек, 2017. URL: <http://www.nbkr.kg/index1.jsp?item=138&lang=RUS>

экс-президент страны Алмазбек Атамбаев во время своего визита в Китай в мае 2014 г. Конечно, экономическая выгода для всех стран региона очевидна, но, по заявлению Китая, она не является единственной и главной составляющей инициативы Пекина. По мнению китайских экспертов, проект направлен не на получение конкретных экономических или политических дивидендов, а на формирование между государствами региона тесных комплексных отношений в политической, экономической и гуманитарной областях. При этом они полагают, что экономический пояс Шелкового пути вполне способен взаимодействовать и с Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС), а также с другими региональными интеграционными образованиями. Этого же мнения придерживается и официальное руководство Кыргызской Республики.

К слову, Кыргызстан активно подключился к обсуждению проекта на различных международных форумах, многие из которых проходят в нашей стране. Инициатива создания “Экономического пояса Великого Шелкового пути” бы-

ла рассмотрена на состоявшемся в июне 2014 г. в Бишкеке IX форуме Шанхайской организации сотрудничества “Современные вызовы экономического развития региона ШОС” [1]. На форуме эксперты стран-участниц Шанхайской организации сотрудничества поделились мнениями по поводу предложения возродить один из самых известных торговых маршрутов прошлого, а также высказались о проблемах совместимости нового проекта с идеями евразийской интеграции.

В августе 2014 г. в Кыргызстане состоялся экономический форум “Иссык-Куль 2014”, который проходил в рамках развития “Экономического пояса Великого Шелкового пути” и собрал ученых, экспертов, чиновников, представителей бизнеса и общественных организаций из Кыргызстана, Казахстана, России и Китая. Кроме актуальных вопросов международных взаимоотношений, были обсуждены перспективы торгово-экономического сотрудничества между странами, расположенными на Шелковом пути. “Рассчитываю, что выдвинутые участниками идеи и рекомендации послужат продвижению названных задач,

Таблица 2 – Удельный вес КНР в общем объеме прямых иностранных инвестиций в Кыргызскую Республику за 2012–2016 гг., в % к итогу

| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---------------------------------------------------|------|------|------|------|------|
| Всего прямых иностранных инвестиций, в том числе: | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| - Китай | 23,9 | 48,5 | 30,5 | 30,2 | 37,0 |
| - страны СНГ | 10,1 | 12,9 | 12,5 | 36,7 | 38,7 |
| - из стран вне СНГ | 66,0 | 38,6 | 57,0 | 33,1 | 24,3 |

Примечание: составлено по данным Нацстаткома КР.

а также укреплению взаимного доверия и понимания и в целом будут содействовать всемерному углублению взаимовыгодного сотрудничества народов наших государств”, – говорится в обращении бывшего главы государства А. Атамбаева к участникам форума [2].

Следует добавить, что в июне этого же года проект “Шелковый путь: сеть дорог коридора Чанъань – Тянь-Шань”, по которому совместно подали заявку Кыргызстан, Казахстан и Китай, был включен в Реестр мирового культурного наследия. Учитывая тот факт, что Пекин уже участвует в реализации таких крупных инфраструктурных проектов, как реабилитация автодороги Бишкек – Нарын – Торугарт, связывающей Кыргызстан с Китаем, с общей суммой инвестиций 600 млн долл. США и строительство уже указанной нами автодороги Север – Юг, можно сказать, что первые шаги по возрождению Великого Шелкового пути делаются именно в Кыргызстане.

Отметим, что в Кыргызской Республике главными направлениями сотрудничества с Китаем выступают водно-энергетические проекты, строительство ЛЭП и проекты по добыче минеральных ресурсов, таких как золото, уран, редкоземельные металлы. Кроме того, Кыргызстан является перевалочной базой китайской торговли в Центральной Азии, и именно по этой причине большую активность Китай проявляет в формировании на кыргызстанской территории современной логистической и транспортной инфраструктуры.

Кыргызская Республика традиционно экспортирует в КНР сельскохозяйственное сырье (кожу, шерсть, шкуры КРС), нефтепродукты, руды и концентраты благородных металлов, автомобили. В импорте преобладают в основном товары народного потребления, строительные материалы, оборудование (таблица 1).

Вместе с тем данные таблицы 1 демонстрируют существенный перекоп во внешнеторговом обороте Кыргызской Республики и КНР в сторону импорта из Китая над экспортом из Кыргызстана в эту страну, что формирует риски углубления отрицательного сальдо внешней торговли нашей

республики с КНР и развития основных отраслей экономики Кыргызстана.

Следует отметить, что китайская сторона проявляет определенную заинтересованность в выравнивании данного положения. Так, КНР демонстрирует желание повысить экспорт из Кыргызстана экологически чистой продукции сельского хозяйства, особенно продуктов животноводства, растениеводства, а также плодов, фруктов, ягод и др., поэтому предпринимает все меры, направленные на обеспечение нашей республики специальным оборудованием для проведения лабораторных исследований, анализа качества продукции и т.д.

В настоящее время КНР является одним из крупнейших инвесторов экономики Кыргызстана как в целом, так и отдельных ее отраслей (таблица 2).

Крупнейшими инвестиционными проектами, осуществленными в Кыргызской Республике на кредитные средства КНР, стали: строительство линии электропередачи “Датка – Кемин” (389 млн долл. США), нефтеперерабатывающего завода “Джунда” (300 млн долл. США), реконструкция ТЭЦ г. Бишкека, которая проводится китайской компанией ТВЕА, рекомендованной властями КНР (386 млн долл. США) и пр.

Одно из крупнейших месторождений Талды-Бурак Левобережный (запасы золота оцениваются в 78 т) недавно начала разрабатывать компания “Алтынкен”, которая на 40 % принадлежит ОАО “Кыргызалтын” (100 % акций принадлежит правительству КР) и на 60 % – китайской компании Superb Pacific Limited, являющейся дочерней компанией крупнейшего в Китае разработчика недр Zijin Mining. Общий объем китайских инвестиций в реализацию проекта превышает 200 млн долл. США.

В январе 2016 г., после визита в Китай премьер-министра Темира Сариева, были определены три главных направления двустороннего сотрудничества между Кыргызстаном и КНР: проекты строительства железной магистрали Китай – Кыргызстан – Узбекистан (ККУЖД), кольцевой автодороги вокруг озера Иссык-Куль и перенос избыточных производственных мощностей

из КНР в Кыргызстан. Пока все три проекта находятся в стадии обсуждения, причем проект строительства ККУЖД обсуждается уже более 15 лет. Ранее китайская сторона представляла свою версию проекта строительства железной дороги, которая включала 268 км путей через Кыргызстан, в то время как проект Кыргызской Республики отличался от китайского и был длиннее на 112 км. Увеличение протяженности проектировщики объясняют тем, что дорога будет огибать горы, чтобы не строить дополнительные туннели, что значительно сократит расходы.

Спустя несколько лет китайская сторона вновь предложила свой проект, но на этот раз Кыргызстан не устраивала ширина колеи железнодорожных путей. Китай использует международный стандарт в 1 435 мм, а Кыргызстан – советский стандарт в 1 520 мм. После этого проект не рассматривался.

В 2016 г. в рамках развития “Экономического пояса Великого Шелкового пути” Кыргызстан предложил перевести из Китая в Кыргызстан избыточные предприятия, это около 40 проектов (в КНР много предприятий, производящих избыточную продукцию). Министерством экономики КР представлен список простаивающих предприятий, расположенных по всей территории республики и охватывающих почти все сектора экономики. В мае того же года представители Минэкономики Кыргызстана посетили КНР и презентовали свой проект.

В действительности перенос предприятий представляет собой прямые инвестиции, при этом предприятия не будут заново построены, т.е. с нуля. Перенос такого производства будет осуществляться, прежде всего, посредством переноса оборудования либо установки нового. По мнению Министерства экономики КР, перенос избыточных производственных мощностей из Китая будет иметь ряд позитивных последствий для национальной экономики, а именно: создание новых рабочих мест, рост объема экспорта в ЕАЭС, увеличение налоговых поступлений.

Следует отметить, что по всем проектам экспертами высказываются полярные точки зрения. Особенно много вполне закономерных вопросов вызывает проект переноса на территорию Кыргызстана избыточных китайских производственных мощностей [3].

В целом можно констатировать, что активная политика Китая в данном направлении содействует реализации наиболее важных задач социально-экономического развития Кыргызской Республики. Осуществление крупных проектов в сфере

транспортной и энергетической инфраструктуры нашего государства способствует стабилизации экономического положения, обеспечению энергетической безопасности, поступательному развитию регионов страны, эффективному использованию производственно-экономического потенциала, формируя предпосылки для устойчивого роста экономики в ближайшей перспективе.

Воплощение в жизнь стратегии “Экономический пояс Великого Шелкового пути” позволит преодолеть транспортную изоляцию Кыргызстана, обеспечить прямой доступ последнего на региональные и мировые рынки и существенно нарастить объемы торговли. Кыргызская Республика получит шанс стать крупной транзитной зоной для передвижения энергоресурсов и товаров.

Вместе с тем, говоря о перспективах реализации проекта “Экономический пояс Великого Шелкового пути” и о сотрудничестве Кыргызстана с Китаем в целом, эксперты акцентируют внимание на одном немаловажном вопросе – паритете в вопросах кыргызско-китайских отношений. По словам участников круглого стола “Межгосударственные формы ЕАЭС в Бишкеке: создание единого Евразийского экономического пространства и его сопряжение с Экономическим поясом Великого Шелкового Пути”, прошедшего в апреле 2017 г. [4], сегодня ситуация выглядит так, будто, активно продвигаясь на рынки ЕАЭС, и Кыргызстана в частности, Китай все более плотно закрывает свои двери от партнеров. “Сейчас у кыргызстанцев проблемы с получением китайских виз. Даже студенты не смогли вовремя выехать на учебу в Китай из-за того, что они не смогли открыть визы. Еще сложнее обстоят дела с предпринимателями Кыргызстана. Если мы заинтересованы интегрироваться в один проект “Один пояс – один путь”, то правительству нашей республики необходимо провести с китайской стороной переговоры для разрешения этой визовой проблемы, которая только нарастает”, – подчеркнул исполнительный директор объединения юридических лиц “Экономическая палата” Г. Карабанов [4]. В этом вопросе Г. Карабанов поддержал и председатель Национального делового клуба КР С. Понамарев. Он также добавил, что данная ситуация крайне негативно сказывается на деловой активности предпринимателей Кыргызстана. Не имея возможности получить деловые визы, они вынуждены ездить в КНР по туристическим визам, что создает серьезные неудобства в плане перемещения по Китаю [4].

Кроме того, дешевые товары из Поднебесной покрывают потребности Кыргызской Республики, не позволяя тем самым занимать соответствующие

ниши отечественному производителю. С развитием торгово-экономических отношений растет поток граждан Китая в республику, которые, по мнению ряда аналитиков, представляют угрозу национальной безопасности, так как 75 % квоты по трудоустройству для иностранных граждан получают китайские граждане.

Позиция указанных экспертов не лишена основания, так как, несмотря на все заявления Китайской Народной Республики, последняя, будучи крупнейшим игроком на политической и экономической мировой арене, руководствуется в своих действиях, прежде всего, собственными национальными интересами, продвигая и лоббируя те проекты, которые непосредственно необходимы и выгодны самому Китаю. В этой связи хотелось бы пожелать руководству Кыргызской Республики придерживаться аналогичной позиции во взаимоотношениях наших стран.

Литература

1. Шанхайская организация сотрудничества [Электронный ресурс]: офиц. сайт: электрон. текстовые данные. Бишкек, 2017. URL: <http://rus.sectsco.org/news/20140624/8162.htm>
2. Министерство экономики КР [Электронный ресурс]: офиц. сайт: электрон. текстовые данные. Бишкек, 2017. URL: http://mineconom.gov.kg/index.php?catid=63&id=3988&lang=ru&option=com_content&view=article
3. Сыроежкин К.В. Проект “Экономический пояс Шелкового пути” в сложном пространстве Центральной Азии / К.В. Сыроежкин // Контуры глобальных трансформаций. 2016. № 6. Т. 9. С. 104–121.
4. ЕАЭС и “Экономический пояс Великого Шелкового пути” пересекутся в Бишкеке [Электронный ресурс]: электрон. текстовые данные. Бишкек, 2017. URL: <http://pikir-klub.kg/slyayder-1/461-еаес-и-экономический-пояс-великого-шелкового-пути-пересекутся-в-бишкеке.html>