

ОМУРОВА Ж.О., АЙБЕК КЫЗЫ А.

Ж. Баласагын атындагы КУУ

ОМУРОВА Ж.О., АЙБЕК КЫЗЫ А.

КНУ имени Ж. Баласагына

OMUROVA J., AIBEK KYZY A.

KNU J. Balasagyn

**“БИР АЛКАК – БИР ЖОЛ” ДОЛБООРУНУН АЛКАГЫНДАГЫ КЫРГЫЗСТАН
МЕНЕН КЫТАЙДЫН ТРАНЗИТТИК КЫЗМАТТАШТЫГЫ**

**ТРАНЗИТНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО МЕЖДУ КЫРГЫЗСТАНОМ И КИТАЕМ
В РАМКАХ ПРОЕКТА «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»**

**TRANSIT COOPERATION BETWEEN KYRGYZSTAN AND CHINA WITHIN
THE FRAMEWORK OF THE “ONE BELT – ONE ROAD” PROJECT**

Кыскача мүнөздөмө: Макалада Кытай Эл Республикасы “Бир алкак, бир жол” демилгеси алкагындагы Кыргызстан менен Кытайдын транзиттик кызматташтыгы талдоого алынган. Кыргызстан географиялык абалынын өзгөчөлүгүнө байланыштуу бул демилгеде маанилүү ролду ойнойт. Макалада Кытайдын Кыргызстандагы инвестициялык долбоорлоруна өзгөчө көңүл бурулуп, алардын аткарылышынын механизмдери, масштабдары жана Кыргызстандын экономикасына тийгизген таасири изилденет. Аталган долбоордун алкагында Бишкек-Нарын-Торугарт автожолунун реабилитациясы, ошондой эле Кытай-Кыргызстан-Өзбекстан темир жолу жана Түндүк-Түштүк альтернативдик жол сыяктуу ири долбоорлор ишке ашкан. Ушул долбоорлор Кыргызстандын инфраструктурасын өнүктүрүү, аймактар аралык байланыштарды чыңдоо жана транспорттук потенциалын арттыруу аркылуу өлкөнүн туруктуу өнүгүшүнө олуттуу салым кошууда.

Аннотация: В статье анализируется транзитное сотрудничество между Кыргызстаном и Китаем в рамках инициативы «Один пояс – один путь», инициированной Китайской Народной Республикой. Кыргызстан играет важную роль в этой инициативе благодаря своему уникальному географическому положению. Особое внимание в статье уделено китайским инвестиционным проектам в Кыргызстане, рассматриваются механизмы их реализации, масштабы и влияние на экономику Кыргызстана. В рамках данного проекта были реализованы такие крупные проекты, как реабилитация автодороги Бишкек-Нарын-Торугарт, а также железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан и альтернативной дороги Север-Юг. Данные проекты вносят значительный вклад в устойчивое развитие страны, развивая инфраструктуру Кыргызстана, укрепляя межрегиональные связи и увеличивая его транспортный потенциал.

Abstract: The article analyzes the transit cooperation between Kyrgyzstan and China within the framework of the "One Belt – One Road" initiative initiated by the People's Republic of China. Kyrgyzstan plays an important role in this initiative due to its unique geographical location. The article pays special attention to Chinese investment projects in Kyrgyzstan, examines the mechanisms of their implementation, scale and impact on the economy of Kyrgyzstan. Within the framework of this project, such major projects as the rehabilitation of the Bishkek-Naryn-Torugart highway, as well as the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway and the alternative North-South road were implemented. These projects make a significant contribution to the sustainable development of the country, developing the infrastructure of Kyrgyzstan, strengthening.

Негизги сөздөр: “Бир алкак – бир жол”; Улуу Жибек жолу; Кытай; Кыргызстан; Түндүк-Түштүк альтернативдик жолу; Кытай-Кыргызстан-Өзбекстан темир жолу.

Ключевые слова: «Один пояс – один путь»; Великий Шелковый путь; Китай; Кыргызстан; альтернативный путь Север-Юг; железная дорога Китай-Кыргызстан-Узбекистан.

Keywords: "One Belt – One Road"; the Great Silk Road; China; Kyrgyzstan; the alternative North-South route; the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway.

Киришүү: Кытай элдик республикасынын (КЭР) «Бир алкак – бир жол» демилгеси (BRI), кээде “Жаңы Жибек Жолу” деп да аталат, Пекин тарабынан ойлоп табылган эң дымактуу инфраструктуралык долбоорлордун бири. 2013-жылы КЭРдин төрагасы Си Цзиньпин тарабынан башталган өнүктүрүү жана инвестициялык демилгелердин кеңири топтому алгач Чыгыш Азия менен Европаны инфраструктура аркылуу байланыштыруу үчүн иштелип чыккан. Акыркы он жылдын ичинде долбоор Африкага, Океанияга жана Латын Америкасына кеңейип, Кытайдын экономикалык жана саясий таасирин бир топ кеңейтти. [1]

КЭРдин «Бир алкак – бир жолдун» демилгесинин алкагында «21-кылымдын Дениз Жибек Жолу» жана «Жибек Жолунун Экономикалык алкагы» концепцияларын сунуштаган. Бул долбоордун идеясы дүйнөлүк цивилизациянын тарыхында болуп көрбөгөндөй ой пикир, талкуу жаратууда. Аталган долбоор кеңири географиялык аймакты, көптөгөн өнөктөш өлкөлөрдү (Борбор Азиянын, Европанын жана Африканын 60тан ашык өлкөлөрүн), инвестициялардын эбегейсиз көлөмүн ишке ашыруунун узак мөөнөтүн камтыйт. [2]

Акыркы жылдары кыргыз-кытай мамилелери жаңы деңгээлге чыгып, стратегиялык өнөктөшкө айланды. Кыргыз Республикасынын Президенти С. Жапаров

белгилегендей: «Кыргызстан Кытай Эл Республикасы менен бирге өнүгүүгө, экономикалык өсүшкө гана эмес, байыртадан бери элдерибизди байланыштырып келген Улуу Жибек жолунун кайра жаралышына салым кошкон бекем жана өз ара пайдалуу байланыштарды түзүүгө умтулат». [3]

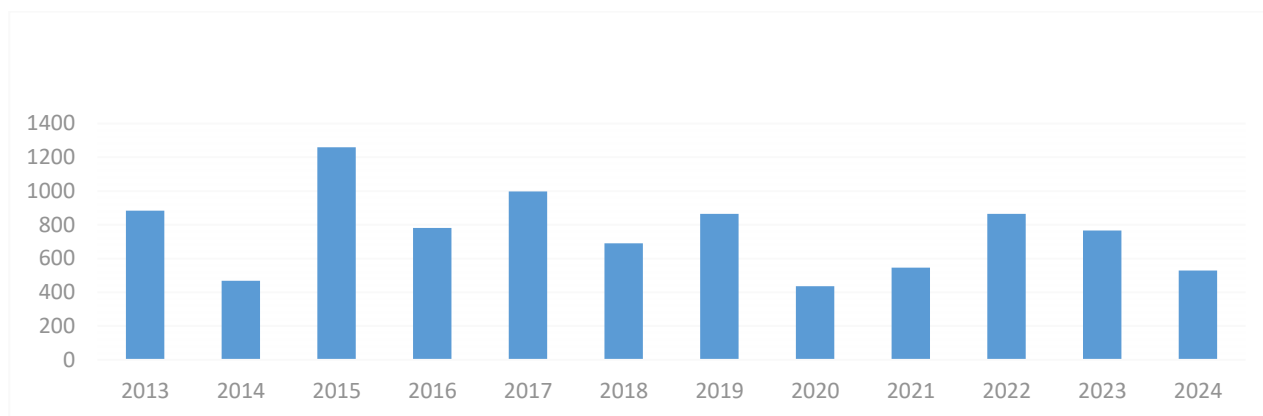
«Бир алкак – бир жол» долбоорунун ишке ашырылышы менен Кыргызстандын экономикасына көп кытайлык компаниялар инвестиция салууда. Кыргызстан үчүн Кытай менен өз ара кызматташуу абдан олуттуу болууда, себеби Пекин тарабынан биздин республикада ишке ашып жаткан долбоорлорго бир кыйла инвестицияларды ишке ашырууда кытайлык адистер катышат. Кытай коңшу өлкөлөргө салган инвестициясы негизги багыттары энергетика, тоо кен тармагы, авто-унаа жолдорун реконструкциялоо жана темир жол тилкелерин куруу менен байланыштуу. Ошону менен катар Кытай Кыргызстан үчүн маанилүү болгон электр энергетика тармагындагы бир катар долбоорлорду ишке ашырууга катышууда. [4]

Кыргызстан Кытайдын түндүк-батыш тарабы менен чектешет. Биз мурдатан эле жакшы коңшулук мамилени сактап келебиз. Кытай 2013-жылдан 2019-жылдары «Бир алкак – бир жол» долбоорунун алкагында бир катар инвестициялык долбоорлор ишке ашырылган. [5, б. 240-242]

Белгилүү ишке ашырылган кытайлык инвестицияларга кыскача токтолсок [6]

	Инвестиция долбоорлору
1.	500 кВ Датка Кемин аба электр чубалгысын жана 500 кВ Кемин АЭСтин куруу. Долбоордун баасы 389,8 млн. АКШ доллары.
2.	Бозымчак (алтын – 30 тонна, жез – 203 мин тонна). Алтын жана жез өндүрүү. Долбоордун баасы 373,3 млн. АКШ доллары.
3.	Кыргызстандын түштүгүндөгү электр линияларын жаңылоо. Долбоордун баасы 208 млн. АКШ доллары.
4.	Иштамберди (алтын 30 тонна). Долбоордун баасы 166,7 АКШ доллары.
5.	Бишкектин жолдорун куруу жана реконструкциялоо(10 участок). Долбоордун баасы 30 млн. АКШ доллары.
6.	Бишкек-Нарын-Торугарт автожолун реабилитациялоо. Долбоордун баасы 423,6 млн. АКШ доллары.

Бул инвестициялык долбоорлор Кыргызстандын эгемендүүлүк алгандан берки тарыхындагы эң ири чет элдик инвестиция катары кароого болгон. Өлкөнүн экономикасын өнүктүрүү жараянында чет өлкөлүк инвестициялар эбегейсиз роль ойнойт. КЭРден келген инвестиция 1995-жылдан башталган. Ал эми 2013-жыдан баштап «Бир алкак, бир жол» долбоорунун алкагында 2013-2014-жылдардын эволюциясын карасак жогорку темпте өскөн. [7, б. 79]



Кытай инвестицияларынын статистикасы [8]

Учурда КЭР менен Кыргызстандын ортосундагы «Бир алкак, бир жол» алкагында бир нече амбициялуу инвестициялык долбоорлорду ишке ашыруу пландалууда. Демилге боюнча эң белгилүү кытай инвестициялык долбоорлорунун бири: Кытай-Кыргызстан-Өзбекстан темир жолун курулушу жана Түндүк-Түштүк альтернативалык жолунун курулушу актуалдуу маселе болууда. [9] Аталган темир жол тилкесин куруу XX к. акырында эки мамлекеттин мамлекет башчылары тарабынан каралып, бир нече жолу келишимдерге, макулдашууларга кол коюлуп келген. Бирок бул долбоор кагаз жүзүндө калып ишке ашпай келген.

Кытай-Кыргызстан-Өзбекстан темир жолун куруу 2016-жылдан баштап алгылыктуу иш аракеттер башталган. [10] Аталган стратегиялык долбоор 2022-жылдын сентябрь айында Самаркандда Кыргызстан менен Кытай автожолду куруу долбоору боюнча кызматташуу келишимине кол коюшкан. Ал эми 2023-жылдын май айында Кыргыз Республикасынын Президенти Садыр Жапаровдун Кытайга болгон иш сапарынын жана Сиань шаарында өткөн “Кытай-Борбордук Азия” саммитинин жыйынтыгында бул транспорттук-логистикалык демилгени ишке ашыруу боюнча мындан аркы кадамдар боюнча Жол картасы бекитилип, техникалык-экономикалык негиздеменин акыркы варианты жарыяланган. [11]

Ал эми 2024-жылдын 20-декабрында Кыргыз Республикасынын менен КЭРдин ортосунда «Кытай-Кыргызстан-Өзбекстан» темир жолу компанияларынын ортосунда инвестициялык макулдашууга кол коюлган. Бул инвестициялык макулдашууга Кыргыз Республикасынын Транспорт жана коммуникациялар министрлиги, ал эми инвестор тараптан – «Кытай-Кыргызстан-

Өзбекстан» темир жолу компаниясынын директорлор кеңешинин төрагасы Чжун Шэнгуэй кол койгон. [12] Бул долбоор 4 млрд 700 млн АКШ долл. бааланган. 2024-жылдын 18-июнда бул каражаттын 51% Кытай, ал эми калган 49% Кыргызстан менен Өзбекстан тең бөлүп каржылай тургандыгы белгилүү болгон. Темир жолду курууга Кытайдын «China Railway International» компаниясы, Кыргызстандын «Кыргыз темир жолу» мамлекеттик ишканасы жана Өзбекстандын «Ўзбекистон темир йуллари» акционердик коому жооптуу болот.

Темир жол «Кашкар – Торугарт – Макмал – Жалал-Абад – Анжиян» багытында курулат. Бул каттам жүктөрдү жеткирүүнүн убактысын 7-8 күнгө, 900 чакырымга кыскартат. Темир жол Кыргызстандын аймагында жалпысынан 304,94 чакырымды түзөт. Анын ичинде жалпысынан 20 бекет, 42 даана көпүрө, 25 туннель каралган. [13] Бул темир жолдун ишке кириши Кыргызстандын континенттер аралык жүк ташуудагы позициясын олуттуу бекемдейт жана Кыргызстандын деңизге чыгуусун камсыз кылган жаңы эл аралык транспорт коридорлорун өнүктүрүүгө түрткү берет.

Учурда Иран-Түркмөнстан-Өзбекстан-Кыргызстан каттамы иштеп жатат. Темир жол линиясы Бандар-Аббас портунан Ош шаарына чейин созулат. 2023-жылы тогуз айда бул багытта 33 миң тоннадан ашык жүк ташылган. Тараптар Иран менен Кыргызстандын ортосунда контейнердик поездди сыноодон өткөрүү мүмкүнчүлүгүн карашууда. Ал ортодо Кыргызстан жана Түркиянын чек арасына Иран жолдору аркылуу жетүүгө үмүттөнүүдө. Бул үчүн Кыргызстан-Өзбекстан-Түркмөнстан-Иран-Түркия мультимодалдык коридору түзүлүүдө. [14]

Ал эми түндүк-түштүк альтернативдик жолдун курулушу 2014-жылы башталган. Түндүк-түштүк же Балыкчы – Жалал-Абад жолу: Кочкор, Чаек, Көкөмерен, Казарман аркылуу өтөт. Жалал-Абад – Казарман автожолунун курулушунун биринчи этабын 2018-жылы бүтүрүү пландалынган, экинчи долбоордо Казарман-Арал, үчүнчү долбоордо Арал-Кочкор-Балыкчы автожолун куруу каралган. Бишкек-Ош жолунан айырмаланып альтернативдүү жолдо ашуулар жок, эң бийик жери деңиз деңгээлинен 2 миң метр бийиктикте жайгашкан. Бул Көк-Арт ашуусундагы туннель, узундугу 4 миң метр. Нарын дарыясына узундуктары 400м жана 1000м болгон эки эстакадалык көпүрө курулган. Жол Нарын жана Жалал-Абад облустарынын кооз жерлеринен өтөт жана аталган областарды байланышын камсыздайт. [15]

Түндүк-түштүк долбоору Кыргызстандын ички аймактарынын экономикасынын өнүгүүсүнө шарт түзөт. Долбоорду ишке ашыруу келечекте автомобиль жолдорунун тармагын өнүктүрүүгө мүмкүндүк берет, бул транспорттук каттамдардын санын жана ошого жараша түштүк менен түндүк аймактардан жүргүнчүлөрдү жана жүктөрдү ташуу чыгымдарын кыскартат. Жолдун курулушу эл аралык жана ички туризмди өнүктүрүүгө чоң салым кошот. Аталган маршрут жайгашкан аймактар – Сузак, Тогуз-Торо, Жумгал, Кочкор райондору социалдык-экономикалык өнүгүүгө кошумча мүмкүнчүлүктөрдү ачат. Жаңы стратегиялык жолдун пайда болушу менен инфраструктура жакшырат – заманбап соода-сатык түйүндөрү, тамак-аш сатуучу, май куюучу жайлар, техникалык тейлөө станциялары пайда болуп, жаңы жумуш орундардын болуусун камсыздайт. [16]

Келечекте транзиттик жолдун аркасында Кыргызстанга Жакынкы Чыгыш жана Россия мамлекеттерине чыгуу менен эл аралык жүктөрдүн көлөмүн бир нече эсеге көбөйтүүгө мүмкүндүк ачылат. Келечектүү Түндүк-Түштүк альтернативдик жолу 2026-жылы ачылары болжолдонууда. [17] Дагы бир мультимодалдык коммуникация долбоору Кыргызстан менен Кытайдын ортосундагы автотранспорттук өткөөлдөрдүн системасын өнүктүрүү болуп саналат. Бул багыттын алкагында буга чейин Бедел ашуусу аркылуу Кытай менен жаңы автомобиль байланышы ачылган. 1996-жылдан бери кыргыз-кытай чек арасындагы бул өткөрүү пунктун ачуу маселеси чечилбей келген. Акыркы жылдарда

бул жерде жаңы өткөрүү пунктунун инфраструктурасы модернизацияланат, ошондой эле Барскоон-Учтурфан-Аксуу автожолунун курулушу боюнча кытай тарап менен биргеликте иш алып барышууда. Бул Эркеч-Там жана Торугарттан башка үчүнчү чек арадан өтүүчү унаа өткөөлү болуп, логистикалык борборлор түзүлсө, келечекте олуттуу долбоорлордун бир болуп калаары шек жаратпайт. Натыйжада Кытайдын Кашкар шаарынан Өзбекстандын чек арасына жүк ташуу Казакстан аркылуу 10 күн болсо, Кыргызстандын автожол тармагы аркылуу 2 күндө жеткирүүгө болот. [18]

Корутунду: Изилдөөнүн жыйынтыгы боюнча төмөнкүдөй тыянак чыгарсак.

Азыркы кезде Кыргыз Республикасы менен Кытайдын кызматташтыгынын аймактык стратегиясында – «Бир алкак – бир жол» долбоорунун алкагында энергетика, тоо кендерин иштетүү, транзиттик жолдорду куруу ж.б. ири программаларын ишке ашыруу негизги орунда болууда. Ошону менен катар аталган долбоор алкагында кытайлык инвесторлордун кредиттик каржылоосу жылдан жылга көбөйүүдө.

Ал эми Кытай-Кыргызстан-Өзбекстан темир жолу курулуусу ишке ашса транзиттик контейнердик ташуулардын өсүшүн камсыз кылуу менен Борбордук Азия өлкөлөрүнүн транзиттик деңгээли жогорулайт. Жаңы каттам калыптанган сайын анын атаандаштыкка жөндөмдүүлүгү жогорулап, ири өндүрүш ишканалары түрүндөгү жаңы жүк жөнөтүүчүлөр тартылып, транзиттик ташуулардын көлөмү көбөйүп, ташуунун өзүнүн баасы төмөндөйт. Ошентип, азыркы деңиз жана кургак коридорлордун тыгынын эске алганда, Кытай-Кыргызстан-Өзбекстан темир жолунун альтернативасы жашоого жөндөмдүү жана Европа менен Азиянын ортосундагы көптөгөн байланыштардагы транспорттук деңгээли олуттуу болуусуна көмөктөшмөк.

Колдонулган адабияттар

1. China's Massive Belt and Road Initiative. – URL: <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative> February 2, 2023.
2. Си Цзиньпин. Кытай Эл Республикасынын төрагасынын Назарбаев Университетиндеги сөзү // Жэньминь жибао онлайн. – 7-сентябрь, 2013. – Кирүү режими: <http://russian.people.com> (кайрылуу күнү: 28.02.2025).
3. Кыргыз-кытай чек арасындагы «Бедел» өткөрмө пунктунун ачылышына карата Кыргыз Республикасынын Президентинин кайрылуусу. – Кирүү режими: <https://president.kg/news/all/25685> (кайрылуу күнү: 03.03.2025).
4. «Датка–Кемин» ЛЭП \$400 миллионго ишке берилди // РИА Новости, 2015, 28-август. – Кирүү режими: <https://ria.ru/20150828/1212297728.html> (кайрылуу күнү: 04.03.2025).
5. Омурова Ж.О. Сотрудничество Кыргызской Республики с Китайской Народной Республикой в рамках проекта «Один пояс – один путь» // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4. История. Регионоведение. Международные отношения, 2019, т. 24, № 5, с. 236-249. – DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2019.5.17>
6. Кыргыз Республикасынын Президентинин алдындагы Улуттук стратегиялык демилгелер институту. Кыргыз-кытай кызматташтыгы. – Кирүү режими: <https://nisi.kg> (кайрылуу күнү: 06.03.2025).
7. Омурова Ж., Шаршембиева Т., Айпери Шаршенбек к. Инвестиционная деятельность КНР в Кыргызской Республике // Мировая экономика и международные отношения, 2024, т. 68, № 4, с. 77-86. – Режим доступа: <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2024-68-4-77-86> EDN: UKCPTT
8. Кыргыз Республикасынын Финансы министрлиги, Улуттук статистика комитети. – Кирүү режими: <https://stat.gov.kg> (кайрылуу күнү: 06.03.2025)
9. “Кылымдын курулушу”. “Кытай-Кыргызстан-Өзбекстан” темир жолу. – Кирүү режими: www.bbc.com (кайрылуу күнү: 30.03.2025)
10. Ashyrbekova A., Su Lei. Investment in highway construction in Kyrgyzstan under the “one belt and one road” initiative. Section 4. World economy. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/investment-in-highway-construction-in-kyrgyzstan-under-the-one-belt-and-one-road-initiative>
11. Перспективы взаимодействия СУАР КНР и стран Центральной Азии в пространстве. – Режим доступа: <https://shygystanu.kz/rus/archives/3414> (дата обращения 09.09.2023)
12. Кыргызстан “Кытай-Кыргызстан-Өзбекстан” темир жол долбооруна Кытайдан насыя алат. – Кирүү режими: <https://www.ayattyk.org> (кайрылуу күнү: 30.03.2025)
13. Кыргыз Республикасынын Экономика жана Коммерция министрлиги. Кытай-Кыргызстан-Өзбекстан темир жолу качан курулуп бүтөт. – Кирүү режими: <https://mineconom.gov.kg> (кайрылуу күнү: 30.03.2025).
14. Темир жол инфраструктурасынын жаңы доору: ККӨ темир жолу // Пояс и Путь. – Кирүү режими: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn> (кайрылуу күнү: 30.03.2025).
15. Кыргыз Республикасынын Транспорт жана коммуникациялар министрлиги. Түндүк–Түштүк альтернативдик жолу. – Кирүү режими: <https://mtd.gov.kg> (кайрылуу күнү: 03.04.2025).
16. Түндүк–Түштүк альтернативдик жолу // PIU MOTC. – Кирүү режими: <https://piumotc.kg> (кайрылуу күнү: 09.04.2025).
17. Түндүк–Түштүк альтернативдик жолунун ачылыш аземи кийинки жылга жылдырылды. – Кирүү режими: <https://kaktus.media> (кайрылуу күнү: 11.04.2025).
18. «Бедел» чек ара өткөрмө пунктунун ачылышы Кытай менен байланыштарды чыңдайт // Xinhua. – Кирүү режими: <https://xinhua> (кайрылуу күнү: 11.04.2025).

Рецензент: т.и.д-р, профессор Карыева А.К.