

## КЫРГЫЗСКО-КИТАЙСКОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В РАМКАХ ДИПЛОМАТИИ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

*Т.ТАЗАБЕКОВ, сотрудник МИСИ при Президенте КР*

**В**озрождение Великого Шелкового пути в новых исторических условиях опровергает бытовавшие в прошлом идеи, в которых порой искусственно противопоставлялись мировосприятие и мироощущение Запада и Востока как совершенно не сопоставимые. К счастью, сегодня в умах и сердцах народов, населяющих регион Пути, преобладают идеи, имеющие общепланетарную значимость.

Будучи в самом центре евразийского материка, на стыке нескольких цивилизаций, восприняв и впитав многообразие культур и мировоззрений, Кыргызстан в современных условиях имеет необходимые предпосылки для того, чтобы стать мостом дружбы и сотрудничества между всеми странами, которые входят в регион Великого Шелкового пути.

В последнее время регион Центральной Азии стал привлекать особенно большое внимание. Недаром известный политолог Збигнев Бжезинский в своей книге “Великая шахматная доска” называет его “Евразийскими Балканами”, т.е. новым центром внимания мировой общественности. События 11 сентября лишь ускорили движение мировых держав в этом направлении.

Доктрина Великого Шелкового пути теперь приобретает новую значимость и актуальность. Внутриконтинентальная тупиковость Кыргызстана трансформировалась в одно из связующих звеньев, соединяющих Запад и Восток. И наша задача - использовать столь благоприятные изменения с наибольшей эффективностью.

Особую роль во внешней политике нашей страны играют кыргызско-китайские взаимоотношения. Китай - это наш сосед, с которым мы имеем более чем 1000 км границы. Влияние КНР на экономическое развитие Кыргызстана, как и на мировую экономику в целом, с каждым годом будет возрастать. Многие футурологи прогнозируют, что в 3

тысячелетии Китай станет крупнейшим экономическим центром мира. Темпы экономического развития Китая будут иметь позитивное влияние и на кыргызскую экономику.

### **Потенциал экономического сотрудничества**

Наиболее очевидные возможности экономического сотрудничества между Кыргызской Республикой и КНР находятся в секторах, представляющих стратегический интерес. К принципиальным отраслям, имеющим стратегическое значение для нашей республики, в частности, и для стран Средней Азии в целом, относятся:

- **Торговля**
- **Энергетика**
- **Транспорт**

### **ТОРГОВЛЯ**

#### **Уникальные возможности внешнеэкономического сотрудничества**

Именно этими словами начал свою речь на состоявшемся весной 2001 г. кыргызско-китайском семинаре для предпринимателей заместитель министра внешней торговли КНР Чжан Сян. По его мнению, граничащие друг с другом страны должны более активно налаживать взаимоотношения как в политической, так и экономической сферах. В 1999 г., по данным китайских статистических организаций, товарооборот достиг 134 млн. долл., а всего с момента установления дипломатических отношений в 1992 г. этот показатель достиг одного миллиарда. По оценкам китайских таможенников, торговля товарами между Китаем и Кыргызстаном в 2000 г. составила 177,6 млн.долл., что на 31,7 % больше показателей предыдущего года. В Кыргызстане работает более 200 предприятий с участием китайских бизнесменов.

Наибольшие **перспективы** ожидаются именно теперь, когда Китай стал полноправным членом Всемирной торговой организации. Присоединение КНР к ВТО будет способствовать реструктуризации экономики страны и повышению конкурентоспособности ее продукции. Вступление в ВТО защитит Китай от ограничений на торговлю китайской продукцией, что будет способствовать значительному росту объемов мировой торговли. В условиях, когда в мировой экономике отмечена депрессия, китайская экономика сохраняет ускоренный и стабильный рост. Основной вопрос состоит в том, сможем ли мы стать “хорошим проводником китайской энергии” в мировую экономику, т.е. приоритетной зоной, через которую китайский товар будет поступать на Запад.

Если рассматривать динамику товарооборота между нашими странами за десятилетний период, то можно увидеть, что Китай был и остается одним из основных торговых партнеров республики. Среди стран дальнего зарубежья Китай в 2000 г. вышел на второе место (после Германии) по объему товарооборота с нашей республикой.

### Экспорт

Начиная с 1992 г. Китай является одним из самых крупных экспортеров нашей продукции (табл. 1). Кыргызстан экспортирует в КНР в основном продукцию первичной обработки - сырье, материалы и другие товары с низкой добавленной стоимостью. В период 1992-1995 гг. Кыргызстан в основном вывозил в КНР шкуры, шерсть, хлопок (волокно), драгоценные металлы, ртуть, медь и алюминий. Но в 1996 г., несмотря на то, что в структуре экспорта не произошло каких-либо существенных изменений, его объемы резко, почти в два раза, снизились. Это снижение можно объяснить введением торговых и таможенных ограничений китайской стороной на ввоз шкур и шерсти из нашей страны. В 1998 г. на ситуации с торговлей сказался финансовый кризис, когда объем экспорта составил наименьшую за все десять лет торговли между нашими странами сумму - 15,7 млн. долл. С 1999 г. ситуация стала несколько стабилизироваться и экспорт увеличиваться. Благодаря проведению многочисленных переговоров, были пересмотрены и урегулированы многие тарифные ставки. В 2000 г. объем экспорта в Китай увеличился в 1,7 раза, по сравнению с предыдущим годом, и составил 44,1 млн. долл. США.

Таблица 1

Динамика товарооборота Кыргызской Республики и КНР, млн. долл. США

	1992 г.	1993 г.	1994 г.	1995 г.	1996 г.	1997 г.	1998 г.	1999 г.	2000 г.
Экспорт	23,0	59,2	56,1	68,5	36,4	31,6	15,7	25,3	44,1
Импорт	16,3	18,6	10,6	6,3	7,8	32,5	44,4	36,9	36,9

Источник: Данные Нацстаткома Кыргызской Республики за 1992-2001 гг.

### Импорт

В структуре импорта из Китая преобладают товары широкого потребления: трикотажные изделия (одежда, текстиль), обувь, ткани синтетические и искусственные, сахар и кондитерские изделия, алкогольные и безалкогольные напитки, косметические средства, мыломоющие и чистящие средства. Продукция из Китая завозилась и завозится в основном “челноками”. “Челноки” ориентируются либо на средний уровень покупателей, либо на низкооплачиваемый. Кроме того, у них нет средств для ввоза высококачественной китайской продукции. Но в республике мало покупателей, которые эту продукцию могли бы приобрести. Поэтому отношение к качеству товаров будет меняться с повышением общего благосостояния населения.

Постепенно произошло насыщение рынка дешевым ширпотребом, что усугублялось экономическим спадом и снижением покупательной способности населения. В 1995 г. объем импорта составил всего 6,3 млн. долл., что почти в 3 раза меньше показателя 1992 г. Затем в Кыргызстане произошло некоторое оживление экономики, вследствие чего происходит незначительное увеличение объема импорта. Была разработана система более точного контроля объемов челночной торговли. В 1998 г. наблюдался резкий рост импорта - с 7,8 млн. долл. в 1997 г. до 32,5 млн. долл. в 1998 г., что обусловлено увеличением числа совместных предприятий, в основном в легкой и пищевой промышленности (251- в 1997 г. и 328 - в 1998 г.), и завозом китайской стороной оборудования для них. Об этом свидетельствует тот факт, что к 1998 г. из Китая было импортировано максимальное

количество оборудования для легкой и пищевой промышленности на сумму 2,4 млн.долл. В результате кризиса 1998 г. была временно приостановлена деятельность ряда национальных предприятий, что несколько повысило спрос на зарубежные, в частности, китайские товары. Но, как видно из динамики экспортно-импортных потоков, после окончания кризиса импорт из Китая несколько снизился и наметилась тенденция стабилизации его объемов.

Что касается основных компонентов структуры импорта, то в настоящее время Кыргызстан ввозит из Китая в основном ткани, текстильную продукцию (верхняя одежда, нижнее белье, чулочно-носочные изделия), обувь, соединения цветных металлов и изделия из черных металлов.

### Прямые иностранные инвестиции

### и международная задолженность

Ситуация, сложившаяся в экономике республики, выдвигает вопрос об инвестициях на первый план. Инвестиционные потоки представляют собой дополнительный рычаг, который может сыграть свою роль в повышении динамики социально-экономического прогресса Кыргызской Республики. Кыргызстан испытывает дефицит капитала внутри страны, что вынуждает искать необходимые ресурсы за рубежом.

Географическая близость и этнические связи между Кыргызстаном и КНР (дунганские, уйгурские диаспоры) создают вполне благоприятную базу для вложения китайского капитала (табл.2). Создание совместных предприятий сыграло в этом процессе определенную роль.

Таблица 2

Поступление прямых иностранных инвестиций по странам, тыс. долл. США

	1995 г.	1996 г.	1997 г.	1998 г.	1999 г.	2000 г.
Всего	95926,4	153059,5	86343,1	136301,2	108562,1	89607,9
в том числе:						
из стран вне СНГ	95543,2	151732,5	84195	129810,4	102757,9	76539,3
Великобритания	7,5	577	13352,5	20878,9	26121,3	6078,7
Германия	106,3	740,5	1264,4	1940,6	15574,3	9515,1
Израиль	164,6	104	75,2	97,6	4,2	73,4
Индия	24,7	49,3	1073,5	2038,2	900,8	1055,7
Иран	16,7	88,3	76,9	749	168	141,5
Ирландия	147,5	782,4	694,6	186,8	44,8	870,6
Италия	10,8	760,4	1942,7	3745,6	3937,7	559,3
Канада	91811,7	126507,7	31402	8527,4	4868,3	6756,9
Кипр	17,8	540,7	72,6	58,5	11,6	753
<b>Китай</b>	<b>154,6</b>	<b>346,4</b>	<b>274,3</b>	<b>1886</b>	<b>1093,5</b>	<b>891,3</b>
Корея	2,1	-	343,1	13930,3	759,8	61,6
Куба	165,8	267,1	-	-	0,3	14,5
Литва	0,4	0,3	-	434,8	134,3	5,4
Лихтенштейн	-	300	-	650,6	-	20,6
Малайзия	-	124	2505	1694,5	90	2964,8
Нидерланды	0,1	365,3	19,4	221,4	30,1	9199,8
ОАЭ	-	1,3	15,5	59,6	783,3	583,5
Пакистан	3	19,3	151,1	342	167,9	56,3
Польша	-	2,2	19,3	211,1	28,8	10
США	230,9	4318,2	10007,4	32523,3	19154,3	23577,6
Турция	559,3	10927,3	17569,2	15436	23253	12129,8
Франция	-	134,2	37,4	3388,7	332,1	54,6
Швейцария	2004,7	3959,3	1215,9	2962,4	3283,1	429,2
Япония	4	113	514,1	9750,7	167,1	14,1
Европейский союз					688,2	-
Европейский банк развития					397	-

Источник: Данные Нацстаткома Кыргызской Республики за 1992-2001 гг.

В связи с вхождением в ВТО Кыргызская Республика отменила некоторые налоговые льготы и послабления (налоговые каникулы), что, конечно, приостановило приток иностранных инвестиций, в том числе из Китая. Но не это является основным тормозом развития инвестиционной политики. Главная проблема заключается в торговых ограничениях и барьерах. Поэтому, если посмотреть на китайские инвестиции в сравнении с инвестициями из других стран дальнего зарубежья, то можно увидеть, что эти барьеры достаточно велики и без их устранения ни о каком росте инвестиций в экономику Кыргызстана не может быть и речи.

Что касается международной задолженности нашей страны перед Китаем, то в 2000 г. она была равна 1,2 млн. долл. (против 3,5 млн. долл. в 1992 г.), что составляет всего 0,1% от внешнего долга Кыргызстана и отражает нашу обязательность перед партнерами.

Среди причин, мешающих становлению стабильных экономических отношений, на первое место выходит отсутствие необходимой информации. Китайские предприниматели плохо знакомы с рынком Кыргызстана, в таком же положении относительно китайских реалий находятся и их кыргызские коллеги. Кроме того, серьезными препятствиями являются проблемы платежей между двумя странами, непредоставление гарантийных обязательств, затягивание таможенных процедур и транспортные неувязки.

#### **Основные ограничения расширения внешней торговли:**

- Неплатежеспособность экономических субъектов.
- Несоответствие политики торговли между нашими странами.
- Отсутствие эффективных международных платежных механизмов.
- Отсутствие четкого механизма привлечения иностранных инвестиций и неблагоприятный инвестиционный климат.

Перед Кыргызстаном на данном этапе развития стоит острая необходимость изменения структуры инвестиций. Разрыв между потребностями в капитальных вложениях и ресурсами может быть ликвидирован не столько за счет внешних кредитов, сколько за счет частных иностранных инвестиций. Учитывая проблему внешней задолженности и нежелательности правительственных гарантий под инвестиции, нам необходимо интенсивное

стимулирование притока прямого иностранного капитала. Конкретных успехов в этой области пока не видно. Применявшийся до сих пор комплекс мер недостаточно способствовал решению этой проблемы. В республике существуют лишь единичные проекты с привлечением прямых иностранных инвестиций. Инвесторы не идут на кыргызский рынок, а без их вложений не заработает средний и малый бизнес. Напрашивается вывод, что привлечение частного капитала должно стать для нашей страны делом первостепенной важности. Ради этого необходимо создать льготные и благоприятные условия для иностранных инвесторов на уровне международных требований. За прошедшие годы реформ частные иностранные инвестиции практически не сыграли заметной роли в экономике.

Еще одним значительным препятствием для поступления инвестиций является высокий уровень коррупции в Кыргызстане.

## **ЭНЕРГЕТИКА**

Структура производства энергоносителей в республике за период проведения экономических реформ заметно ухудшилась, что отрицательно повлияло на формирование энергетического рынка, а также на структуру и объемы энергопотребления. В результате Кыргызстан оказался в зависимости от поставок нефтепродуктов из России, угля и мазута из Казахстана, газа из Узбекистана. На это требуются значительные валютные средства, а в результате постоянного дефицитного энергетического торгового баланса страны сектор энергетики способствует росту внешнего долга. Основная нагрузка в обеспечении республики энергоресурсами легла на электроэнергетику, которая сохранила объем выработки практически на уровне 1990 г. Республика располагает потенциальным запасом гидроэнергетических ресурсов примерно в 145,3 млрд. кВт.ч, которые используются не более чем на 10 %. Кыргызстан потенциально способен производить электроэнергию на экспорт.

Кыргызстан рассматривает электроэнергию как ценный международный товар, экспорт которой позволит иметь валютную прибыль. Прогноз спроса и предложения в регионе показывает на возможный дисбаланс:

- СУАР (КНР) испытывает нехватку электроэнергии для обеспечения нужд своей промышленности и развития;

- Кыргызстан нуждается в угле, нефти и газе для отопления, выработки электроэнергии и промышленных потребностей; Казахстан располагает нефтью и углем, а Узбекистан - газом в экспортных объемах.

Вероятность того, приведут ли данные факторы к началу экономического сотрудничества в отрасли энергетики, зависит от нескольких факторов, включая:

- способность стран построить инфраструктуру, необходимую для транспортировки электроэнергии и энергоносителей;

- внутренние затраты на производство, а также передающие и распределительные линии электропередачи;

- мировые цены;

- внешние факторы, которые могут радикально изменить прибыльность проектов.

### **Инфраструктура**

Нехватка инфраструктуры для транспортировки энергии и энергоносителей является главным ограничением реализации потенциала расширения торговли энергоносителями. Требуются новые трубопроводы, увеличение мощности железных дорог (включая хранилища и склады) для перевозки нефти и угля, а также новые ЛЭП для передачи электроэнергии, прежде чем потенциальные торговые отношения начнут качественно расширяться.

Требования по расширению инфраструктуры включают строительство новых объектов транспортировки, в первую очередь трубопроводов, а также модернизацию существующих железных дорог и вагонов (цистерн и открытых вагонов) для перемещения больших объемов на большей скорости. Потребуется также строительство и реабилитация хранилищ на ключевых железнодорожных узлах, оборудование для погрузочных работ.

### **Внутренние издержки и цены на мировом рынке**

Энергия является продуктом массового спроса на мировом рынке, цены на нее разнообразны и высококонкурентоспособны. Есть опасность того, что страны Центральной Азии окажутся замкнутыми на внутрирегиональной торговле, из-за больших расстояний до альтернативных источников и рынков, больших транспортных издержек при

торговле со странами, расположенными вне региона. Если расходы на производство и транспортировку кыргызской электроэнергии будут превышать затраты на строительство и функционирование электростанции, работающей на угле, Хиньянг КНР будет мало заинтересован в данном предприятии.

Кыргызстан давно ведет переговоры по решению проблемы продажи электроэнергии. Стратегические интересы развития энергетического сектора предполагают, при соответствующем стимулировании, возможное расширение торговли, что в свою очередь потребует более тесного экономического сотрудничества между странами, так как производство, транспортировка и распределение электроэнергии зависят от инфраструктуры, пересекающей национальные границы.

Основные возможности для сотрудничества включают создание инфраструктуры для более эффективной передачи энергии между странами Центральной Азии, в частности:

- строительство инфраструктуры для передачи электроэнергии между Кыргызской Республикой и Южным СУАР;

- завершение и обновление газового трубопровода из Туркменистана и Узбекистана через Кыргызскую Республику в Алматы, и продление трубопровода до Урумчи;

- усовершенствование и модернизация электрических сетей республик Центральной Азии.

### **Линии электропередачи Кыргызстан - Южный СУАР (строительство ЛЭП Нарын - Кашгар)**

В 1992 г. Кыргызстан и СУАР подписали предварительное Соглашение по экспорту электроэнергии из Кыргызстана в префектуру Кашгар. С момента подписания документа встречи проводились более 10 раз, с целью выработки условий долговременных поставок, удовлетворяющих обе стороны. Различия во мнениях в отношении цен, в конце концов, привели к замораживанию проекта.

В случае реализации проект даст возможность получения дополнительной прибыли и инвестиций для Кыргызстана, создания рабочих мест. СУАР, в свою очередь, сможет покрыть дефицит электроэнергии в провинциях Кашгар и Кеер, что поддержит экономическое развитие региона. По предварительной оценке, стоимость проекта составляет 1,456 млрд. долл.

В СУАР нехватка электроэнергии в южной части региона требует увеличения электроснабжения в районе Кашгара, в том числе и для разработки здесь месторождения бокситов. В случае, если Кыргызстан построит две дополнительные ГЭС на Токтогульском каскаде, страна получит дополнительно 6 млрд.кВт.ч не только для удовлетворения собственных нужд, но и для экспорта на внешние рынки. Изучалась возможность строительства малых ГЭС к юго-западу от озера Иссык-Куль, что в совокупности может создать потенциал для экспорта энергии в СУАР.

Целью становится создание экспортного рынка для кыргызской электроэнергии (либо с Камбаратинского каскада, либо с новых станций в верхнем течении р. Нарын).

По мнению Кыргызэнергохолдинга, потребуется около 2 млрд. долл. для завершения строительства ГЭС Камбарата 1 и 2.

Дискуссии между правительствами КНР и Кыргызстана относительно возможности экспорта не закончены, при этом один из основных вопросов - цена. В 1992 г. было достигнуто предварительное соглашение между двумя странами, по которому уровень цен устанавливался в пределах 0,14 юаней за киловатт-час. В 1996 г. Кыргызстан предложил установить цену 0,32 юаня за киловатт-час. Китайцы считают такую цену чрезмерно высокой. Азиатский банк развития оказывал помощь правительствам двух стран в оценке данного проекта. Новозеландская консультационная компания (Уорли Интернейшнл ЛТД) провела подготовку предварительного отчета по ТЭО данного проекта.

Существует низковольтная ЛЭП между Кыргызстаном и КНР в районе Торугарта. Несколько лет назад с обеих сторон границы были подведены примерно 5 км линии электропередачи для электроснабжения таможен и пограничного пункта на границе. Электроэнергия подается со стороны Кыргызстана.

#### **Линии электропередачи Кыргызстан - Южный СУАР (строительство электростанции в Пайчу)**

Сезонные изменения объемов подачи электроэнергии из Кыргызстана привели к решению правительства СУАР построить две электростанции (работающие на газе и угле) к востоку от Кашгара, в области Пайчу, в

дополнение к проекту экспорта энергии из Кыргызстана.

Целью является стабилизация электроснабжения в Кашгаре и комбинированный экспорт кыргызской и китайской электроэнергии в Пакистан и Индию.

#### **Линии электропередачи Кыргызстан - Южный СУАР (строительство ГЭС Камбарата 1 и 2)**

В 1996 г., когда Президент Кыргызстана посетил Пекин, обсуждался второй проект, включающий передачу электроэнергии из Кыргызстана в СУАР, далее в Пакистан и Индию. Общая длина ЛЭП составит 1080 км. Мощность может достигать 1000 МВ.

Предполагалось, что проект поможет уменьшить дефицит электроэнергии на юге СУАР, а также на севере Пакистана и Индии.

Во время визита премьер-министра Пакистана Беназир Бхутто в Кыргызстан было выработано предварительное соглашение об экспорте электричества из Кыргызстана в Пакистан в будущем. В тот момент представители Кыргызстана заявили, что смогут поставлять до 6 млрд.кВт.ч в год в Пакистан. Потенциал гидроресурсов Кыргызстана оценивался в 142 млрд.кВт.ч в год, в то время как сейчас используется только 10 %.

Пакистан не в состоянии покрыть потребность в электроэнергии, страдая от дефицита производства энергии, которое не успевает за растущим национальным потреблением (в среднем около 7 % в год). Дефицит электроэнергии будет увеличиваться в будущем. Стоимость электроэнергии в Пакистане - около 8 центов за киловатт-час. Кыргызстан предлагал предоставить электроэнергию по цене 6 центов за киловатт. Предварительный анализ показал, что экспорт электроэнергии из Кыргызстана к 2010 г. может достигнуть 6400 ГВт/ч, в основном в весенние и летние месяцы. Пакистан рассматривался как значительный потенциальный рынок для Кыргызстана и КНР. Проект не реализован.

Общая стоимость строительства 500 кВ ЛЭП в Пакистан оценивается примерно 1,5 млрд. долл., включая ЛЭП и подстанции.

#### **ТРАНСПОРТ**

Транспортировка грузов является ключевым элементом экономики любой страны. Около половины мирового грузопотока приходится на перевозки из Европы в Азию и обратно. Страны,

через которые следует транзит, получают ежегодно от эксплуатации этих маршрутов свыше 1 трлн. долл. США.

Транспортно-коммуникационная проблема в равной степени важна для всех стран нашего региона. Все железнодорожные магистрали и главные дороги пересекают национальные границы и влияют на способность каждой страны к дешевой, эффективной и быстрой перевозке грузов и товаров. Правительствам четырех стран известна необходимость усовершенствования транспортной инфраструктуры в целях улучшения доставки их собственных товаров на рынок.

Плохое качество инфраструктуры, отсутствие необходимых транспортных коридоров, связывающих рынки, бюрократические процедурные препятствия задерживают процесс транспортировки и снижают эффективность потока товаров и услуг в регионе.

### **Качество инфраструктуры**

Основным недостатком транспортной системы и дорожного сектора становится низкий уровень технического состояния производственной базы стран Центральной Азии, что препятствует развитию экономического сотрудничества и торговли. Существует только один основной железнодорожный коридор, соединяющий четыре страны, проходящий из Ташкента в Алматы с ответвлением в Бишкек и на станции Дружба и Урумчи. Большая часть пути железной дороги была переведена из Сибири, после того, как там был проложен новый путь. Из-за значительного износа пути движение по железной дороге замедленно, часто производятся ремонтные работы, результатом которых являются дорогостоящие задержки и неэффективная транспортировка грузов. В связи с этим необходима модернизация данной железнодорожной магистрали, что позволит увеличить скорость передвижения по ней, а также осуществить реконструкцию путей станции Дружба.

Сеть основных автомобильных дорог также находится в плачевном состоянии из-за плохого качества покрытий и слабой технической и финансовой поддержки. Изначально дороги не были рассчитаны на передвижение по ним тяжелых грузовых автомобилей в связи с активизацией торговли. В результате - значительный износ транспортных средств и ущерб, наносимый перевозимому грузу.

### **Требования к новому коридору**

Формирование нового транспортного коридора “север-юг” через Кыргызскую Республику из Алматы в Южный СУАР и через СУАР в Пакистан и Индию открыло бы новые торговые возможности:

- одна из дорог соединяет Бишкек и Алматы с пунктом Торугарт и Южным СУАР, но это - грунтовая дорога и поэтому непроходима большую часть года. Она требует существенной реконструкции;

- другая - соединяет Бишкек и Ош с Ферганской долиной. Данная дорога реконструируется при поддержке АБР.

Возможности для сотрудничества включают реконструкцию и ремонт существующих транспортных коридоров, служащих нашим странам, и строительство новых для обслуживания вновь возникающих рынков. В частности, данные возможности включают:

- усовершенствование главного западно-восточного дорожного коридора, связывающего Ташкент с Бишкеком, Алматы и Урумчи. Этот процесс включил бы в себя реконструкцию переезда Кордай в Казахстане, покрытие асфальтом и расширение главной дороги, строительство или обновление обменных пунктов, развитие системы технической поддержки, реконструкцию дороги между Алматы и Хоргосом и завершение строительства дороги между Куйтуном и Дзингхе в СУАР;

- реконструкцию дороги, связывающей Бишкек с Кашгаром через пункт Торугарт;

- реконструкцию и усовершенствование дорожных коридоров между Андижаном и Кашгаром через Иркештам или Торугарт;

- строительство железной линии Балыкчы - Джалал-Абад - Торугарт - Кашгар с выходом в Китай.

### **Улучшение коридора Бишкек -Торугарт**

Цель проекта заключалась в улучшении автодорожных перевозок между Бишкеком и Кашгаром в СУАР. С завершением железнодорожной линии от Корла на Кашгар, Торугартский коридор становится гораздо более важным пограничным пунктом в регионе. Дорога должна строиться для эксплуатации в круглогодичном варианте с обслуживанием, обеспечивающим ее работоспособность зимой и защиту от оползней. Обучение обслуживающего персонала должно было быть включено как часть

программы для обеспечения круглогодичного доступа.

В связи с этим необходимы:

смена и расширение покрытия существующей дороги (сейчас в гравийном варианте);

строительство зданий и сооружений для таможенных и иммиграционных служб;

поддержание регулярных контактов между таможенной, иммиграционной и дорожной администрациями по обеим сторонам границы для быстрого разрешения возникающих вопросов и ускорения транзита.

В случае реализации этого проекта можно ожидать увеличения торговли между СУАР и Кыргызской Республикой. Развитие коридора предоставит лучшие возможности и для соседних стран (Узбекистан, Казахстан и Таджикистан), и провинций КНР, а также создания рабочих мест и ведения бизнеса.

Оценочная стоимость проекта составляет 55 млн.долл., из которых 90 % - капитальные затраты на инфраструктуру.

#### **Железнодорожная ветка Торугарт - Кашгар**

Для завершения в трансграничной секции Андижан - Ош - Торугарт железнодорожного коридора Андижан - Ош - Кашгар будет необходимо строительство трансграничного переезда до Кашгара.

Строительство железной дороги от пограничного переезда Торугарт до Кашгара включает расстояние 177 км.

Правительства СУАР и Кыргызской Республики провели тщательное обсуждение данного железнодорожного участка. КНР планирует построить дорогу к кыргызской границе, если будет построена линия от Оша до одного из пограничных пунктов.

#### **Расширение коридора Ош - Иркештам**

Идея этого проекта заключается в улучшении автомобильного движения между городом Ош и Ферганской долиной на территории Кыргызской Республики и Кашгаром в СУАР. Дорога должна эксплуатироваться круглогодично. Развитие данного коридора будет иметь влияние также на узбекистанскую и таджикистанскую части Ферганской долины. С завершением железнодорожной линии от Корла на Кашгар Торугартский коридор становится гораздо более важным пограничным пунктом в регионе.

Оценочная стоимость проекта предварительно равна 45 млн.долл., из которых 90 % - в капитальных затратах.

#### **Модернизация автомагистралей**

Целью данного проекта является достижение гарантий мягкого прохождения грузов и пассажиров по основным дорогам из Узбекистана через Кыргызскую Республику к границе Казахстана и КНР у пункта Хоргос - региональному коридору, исключительно важному для торговли не только для государств, по территории которых он проходит, но и для окружающих стран.

Объем работ включает реабилитацию инфраструктуры автодорог (заполнение выбоин, ремонт обочин, обслуживание мостов, замена покрытия и т.д.), снижение нетарифных барьеров, которые замедляют перевозки (за счет улучшения сотрудничества таких организаций, как таможенные, автоинспекции и пр.), строительство или ремонт пограничных пунктов, обслуживание в особенности в зимнее время.

Значение и преимущества данного проекта заключаются в снижении транспортных затрат на перевозку грузов и пассажиров по сильно загруженному коридору, соединяющему юг и север Средней Азии; в увеличении безопасности движения на дорогах, в частности в зимние месяцы; в обучении персонала транспортных организаций; в улучшении связи и сотрудничества между таможенными службами и прочими правительственными органами транспортной отрасли и увеличении срока эксплуатации дорог за счет превентивного обслуживания.

#### **Транспортный коридор Андижан – Ош - Кашгар**

Главной задачей данного проекта является развитие торговли между юго-западной территорией КНР и Средней Азией через Кыргызстан; уменьшение расстояний транзитных грузоперевозок, времени и расходов на пути в Юго-Западную Азию (включая Корею и Японию); увеличение торговли в Юго-Западном районе КНР; открытие жизнеспособного транспортного коридора между Средней Азией и Пакистаном в обход Афганистана; увеличение культурного обмена между Средней Азией и КНР, открытие отдаленных территорий для разработки природных ресурсов (лесное хозяйство, фермы,



полезные ископаемые); альтернативный маршрут к Европе и Средней Азии от Китая и Тихого океана; снижение уровня бедности в горных регионах.

Объем работ включает строительство качественной дороги и железнодорожного коридора, соединяющих Андижан в Узбекистане через Ош в Кыргызской Республике с Кашгаром (СУАР). Дороги уже существуют на большей части маршрута, но они не могут пропускать значительные объемы грузового движения. Предлагаются два варианта:

1) маршрут через Сары-Таш на пограничный пункт Иркештам через границу КНР и на Кашгар;

2) от Оша на Казарман и до пограничного пункта Торугарт и на Кашгар.

Правительство Кыргызской Республики отмечает более выгодное направление через Торугарт. Хотя проект включает и железную дорогу, и автодорогу, правительство наиболее заинтересовано в железнодорожной магистрали.

Благодаря этому проекту, ожидается увеличение сотрудничества между КНР, Узбекистаном и Кыргызской Республикой. Основными преимуществами этого коридора становится снижение времени перевозки и расширение торговли между странами. Кыргызская Республика получит возможность эксплуатировать запасы минерального сырья в центральной части страны.

Необходимо выяснить, каким должен быть объем перевозок, чтобы сделать проект экономически выгодным. После выбора маршрута и выявления требуемого объема перевозок, необходимо исследовать экологическое и социальное влияние проекта. Экосистемы горных регионов требуют особого внимания, поскольку они весьма подвержены быстрой деградации под влиянием загрязнения воздуха.

Правительства Узбекистана, Кыргызской Республики и КНР подписали меморандум о взаимопонимании в отношении выполнения проекта. Некоторые страны, как, например, Иран, Корея, Туркменистан, Пакистан и несколько кавказских государств, выразили поддержку проекту, а корпорация DAEWOO - желание поддержать проведение ТЭО совместно с корейским правительством.

### **Железная дорога Балыкчы - Джалал-Абад - Торугарт - Кашгар**

1. Данному проекту придается приоритетный статус, и признаются его огромные перспективы для политического и социально-экономического развития страны.

2. Правительство Кыргызской Республики, государственные органы местного самоуправления при разработке основных направлений деятельности также должны учитывать приоритетность данного проекта.

3. Государство, принимая во внимание особую важность реализации этого проекта и в целях создания реальных экономических условий для привлечения инвестиций, предоставляет инвесторам режим наибольшего благоприятствования.

По данным, предоставленным китайской и узбекской экспертными группами, грузооборот, проходящий транзитом через Кыргызстан по проектируемой железной магистрали, составит от 10 до 14 млн.т грузов в год. И в этом случае доход только от транзита при соответствующих тарифах будет составлять от 200 до 280 млн.долл. США.

Приоритетность данного проекта обусловлена также тем, что на участке железной дороги Джалал-Абад - Казарман она будет совпадать с трассой Балыкчы - Кара-Кече - Джалал-Абад.

В Китае сейчас создается новая железная дорога Корла – Аксуу – Артуш - Кашгар. Эта дорога свяжет развитые регионы Восточного и Центрального Китая с отдаленными областями СУАР, граничащими с Кыргызстаном. Эта линия соединит порты побережья Китая с Европой после того, когда будет построена линия Артуш –Торугарт - Джалал-Абад, которая станет последним звеном, соединяющим линию Джалал-Абад- Андижан и Бишкек - Луговая и выходящим на железнодорожную сеть Средней Азии, Казахстана, Закавказья и дальше в Европу.



По экономическим показателям Кыргызстан подпадает под категорию “развивающиеся страны”, принятую в международной практике. Это позволяет органично войти в ведущие органы многосторонней дипломатии стран “Юга” и совместно отстаивать свои национальные экономические и политические интересы.

Кыргызстан, будучи “страной с переходной экономикой”, вправе рассчитывать на содействие со стороны развитых стран и международных



**0,9 печ.  
листа**

финансово-экономических организаций в проведении политики реформирования.

Наша республика также входит в группу "стран, не имеющих выхода к морю". Находясь в самом центре транспортных и коммуникационных потоков в направлениях "восток-запад", север-юг", испытывая естественную потребность в подключении к современным средствам коммуникаций и обеспечении надежного выхода к морским сообщениям, а также осознавая объективную необходимость превращения в страну транзита, Кыргызстан активно работает по развитию всех форм коммуникаций, в особенности транспортной и информационной, в интересах всех стран Великого Шелкового пути.

Таким образом, можно сказать, что осуществление дипломатии "Великого Шелкового пути" для Кыргызстана, как и для всех стран, которые находятся в регионе Великого Шелкового пути, имеет долговременные благоприятные последствия.

Возрождение Великого Шелкового пути на современном этапе позволяет создать необходимые условия для превращения региона в зону стабильности, безопасности, дружбы, сотрудничества и равноправного партнерства.

Великий Шелковый путь современности создает благоприятные предпосылки для углубления международного сотрудничества в решении глобальных проблем, с которыми столкнулось человечество на пороге третьего тысячелетия, а кыргызско-китайские взаимоотношения являются одним из ключевых звеньев в этой длинной исторически сложившейся цепи, несущей народам всех стран-участниц мир и процветание.