



Norwegian Ministry
of Foreign Affairs



ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА КИТАЙ-КЫРГЫЗСТАН-УЗБЕКИСТАН: НА РАЗВИЛКЕ ЦИВИЛИЗАЦИЙ, ГЕОПОЛИТИКИ И ТОРГОВЫХ ПУТЕЙ

*Аббос Бобохонов,
Наргиза Мураталиева*

ОБ АВТОРАХ

Авторами данной публикации являются центральноазиатские ученые – Аббос Бобохонов из Узбекистана и Наргиза Мураталиева из Кыргызстана.

АББОС БОБОХОНОВ

Аббос Бобохонов является докторантом Университета мировой экономики и дипломатии (УМЭД). Специалист с 10-летним опытом работы в ведущем аналитическом центре Узбекистана, Институте стратегических и межрегиональных исследований при Президенте Республики Узбекистан. В настоящее время А. Бобохонов работает руководителем программы по изучению Китая в Институте перспективных международных исследований при УМЭД.



НАРГИЗА МУРАТАЛИЕВА

Наргиза Мураталиева – редактор аналитической платформы CABAR.asia, кандидат полит. наук, защитилась по теме диссертации «Региональная политика России и Китая в Центральной Азии и ШОС как фактор взаимодействия», участник ряда международных исследовательских проектов. В сферу ее научных интересов входят вопросы геополитики и региональной безопасности в Центральной Азии.





В полиси рассмотрены возможности и важные аспекты строительства железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан; изменившиеся внутри- и внерегиональные условия, способствовавшие ускорению переговоров по проекту; подробно проанализированы позиции и мотивы трех сторон проекта; а также проведен SWOT-анализ ККУЖД; даны рекомендации для более устойчивой имплементации будущего проекта.

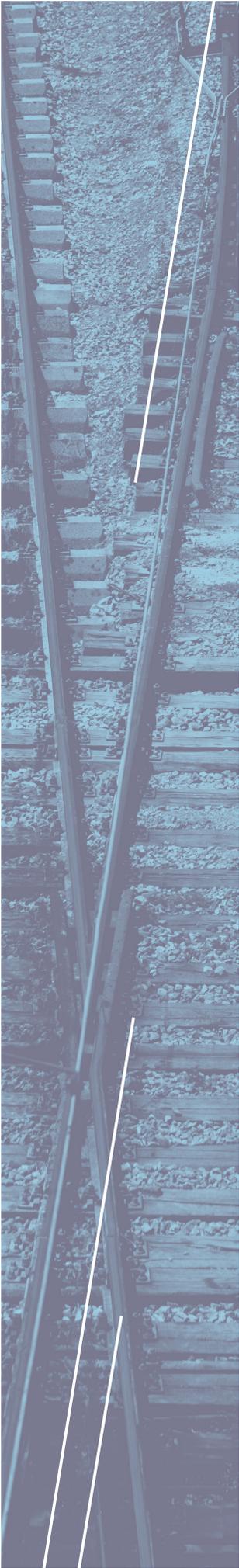
Публикация предназначена для молодых экспертов и консультантов, исследователей, лиц, принимающих управленческие решения, а также широкого круга читателей, интересующихся политикой и международными отношениями в центральноазиатском регионе.

Мнения, озвученные в настоящем документе, не отражают позицию аналитической платформы CABAR.asia.

IWPR – международная некоммерческая организация, оказывающая поддержку независимым СМИ и гражданскому обществу в странах с переходным периодом. Она работает в 28 государствах; в Центральной Азии IWPR начала деятельность в 1999 году.

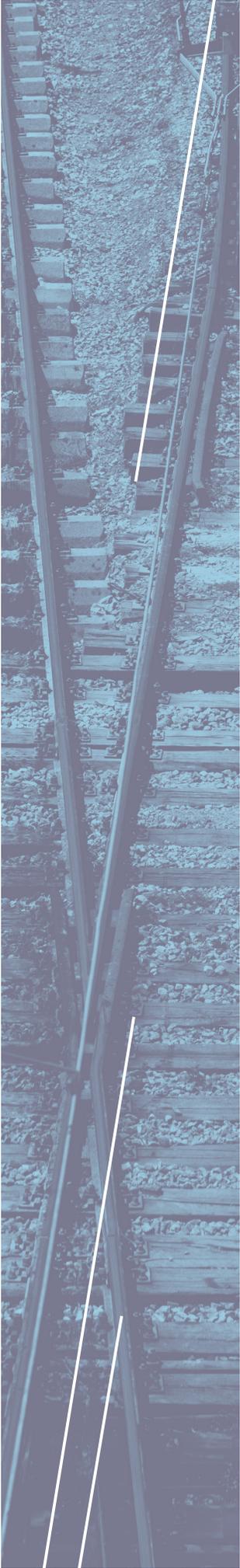
© Все права сохраняются за IWPR. Материал может быть скопирован, скачан и распечатан для личного изучения, исследования и для обучения в некоммерческих целях с обязательной ссылкой на IWPR, являющегося правообладателем

Данная публикация стала возможной при финансовой поддержке Правительства Норвегии. Мнения, отраженные в публикации, не отражают официальную позицию Правительства Норвегии.



СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
НОВОЕ ДЫХАНИЕ ПРОЕКТА: УСКОРЕНИЕ ПУТИ К КОМПРОМИССУ	4
ИЗМЕНИВШИЕСЯ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ РЕАЛИИ ВНУТРИ И ВНЕ РЕГИОНА	7
ЧТО ИМЕЕТСЯ В ТРЕУГОЛЬНИКЕ КИТАЙ-КЫРГЫЗСТАН-УЗБЕКИСТАН?	10
Позиция КНР	10
Интересы и позиция Узбекистана	12
Позиция Кыргызстана	14
ДРУГИЕ «ГРАБЛИ» КИТАЯ И SWOT АНАЛИЗ ККУЖД	19
Будущие риски проекта ККУЖД и способы их минимизации	22
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	26



ВВЕДЕНИЕ

В силу своего расположения в самом «сердце» Евразии Центральная Азия играет ключевую роль в формировании региональной транспортной инфраструктуры и соединения в одну цепочку целой транспортной системы, пролегающей от Китая до Европы. Еще с древних времени именно через города Центральной Азии проходил Великий Шелковый путь (ВШП), который связал Восточную Азию со Средиземноморьем. Однако развитие торгового мореплавания привело к закату ВШП. В XIV-XV вв. морская торговля стала привлекательнее более опасных перевозок по сухопутным караванным путям. В результате геополитических и геоэкономических факторов к XVI в. ВШП окончательно прекратил свое существование. С прекращением ВШП в XVII и XVIII вв. и других факторов происходила децентрализация государств, что привело к значительной изоляции региона от внешнего мира, экономической и политической замкнутости, технологической отсталости. В результате в XIX в. народы региона лишились своей независимости. Исчезновение ВШП также привело к практической ликвидации торгово-культурных контактов между народами, находящимися вдоль его маршрута. Известный узбекский писатель Абдулла Кадыри назвал эти годы «мрачным периодом».

В конце XX в на карте появились новые независимые государства ЦА, унаследовавшие железнодорожную сеть, которая во многом обеспечивала государства региона транспортной инфраструктурой, больше тяготеющей к РФ, а не к остальной части региона. С первых дней независимости страны региона начали уделять большое внимание развитию транспортно-инфраструктурных коммуникаций как внутри страны, так и созданию системы транзитных коридоров. Как результат в 1996 г. был выдвинут проект строительства ж/д «Китай-Кыргызстан-Узбекистан» (ККУЖД). Однако в силу различных причин (технических, политических и геополитических) за прошедшие более 25 лет стороны не смогли реализовывать данный проект.



НОВОЕ ДЫХАНИЕ ПРОЕКТА: УСКОРЕНИЕ ПУТИ К КОМПРОМИССУ

Оживленные обсуждения в рамках трехсторонней (Китай, Кыргызстан, Узбекистан) рабочей группы сторон за последнее время привели к достижению определенного прогресса, однако ряд вопросов по достижению консенсуса остается все же открытым.

1

Во-первых, решена проблема, связанная с выбором маршрута. Для Кыргызстана наиболее выгодным вариантом была предельная протяженность маршрута по его территории и возможное соединение северных и южных экономических центров страны. Пекину же, напротив, нужен был преимущественно короткий маршрут с минимальным количеством остановок, а также возможность прямого доступа к неосвоенным месторождениям полезных ископаемых. По итогам переговоров стороны пришли к общему консенсусу по маршруту «Торугарт – Арпа – Кош-Добо – Макмал – Джалал-Абад» протяженностью **280 км**.

Торугарт

Джалал-Абад

2

Во-вторых, принято консенсусное решение по ширине железнодорожной колеи. Так, РУ и КР, как и большинство постсоветских республик, имеют широкую колею в 1,520 мм, в то время как Китай использует узкую (европейскую) колею в 1,435 мм. В результате стороны пришли к решению о том, что процесс смены колес может происходить в районе кыргызско-узбекской границы, а не в приграничной с Кыргызстаном зоне. Решением станет строительство разгрузочной станции, где стыкуются две колеи. База, вероятнее всего, появится в городе Казарман на границе Нарынской и Джалал-Абадской областей Кыргызстана¹.

3

В-третьих, смягчился политический подтекст проекта, с чем было связано затягивание строительства на десятилетия. Не секрет, что Москва и Пекин рассматривают Центральноазиатский регион как территорию своих геополитических интересов, а потому прямо или косвенно препятствовали реализации здесь крупных проектов без собственного в них участия.

1. Валиева, Камилла. Проект железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан может стартовать осенью. Объясняем, почему она важна для всех стран Центральной Азии. «Настоящее время», (2022). Режим доступа: <https://www.currenttime.tv/a/proekt-zheleznoy-dorogi-kitay-kyrgyzstan-uzbekistan-mozhet-startovat-osenyu-obyasnyаем-pochemu-ona-vazhna-dlya-vseh-stran-tsentralnoy-azii/31958781.html>

Однако с 2014 г. РФ стала менее категоричной в отношении ККУЖД, вследствие ухудшения ее отношений с «коллективным» Западом. Сегодня в условиях кризиса отношений с Европой появилось стремление России выйти на рынки Южной Азии.

Несмотря на то, что переговоры по этому вопросу ведутся уже более 25 лет, но до сих пор не достигнут окончательный консенсус по ряду технических и финансовых аспектов: кто будет финансировать проект, как и кто будет управлять им, условия транзита и пр.

Тем не менее, в рамках программы «развитие Западных регионов» Китай активно начал реализовывать ж/д проекты и к сегодняшнему дню железные дороги практически дотянуты до границы Кыргызстана. Узбекистан, в свою очередь, внутри страны строит новые железные дороги, модернизирует старые и практически завершает процесс электрификации.

ПО СУТИ, СОЕДИНЕНИЕ Ж/Д БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ ОТ ЗАВЕРШЕНИЯ КЫРГЫЗСКОЙ ЧАСТИ ПРОЕКТА. ДЛЯ ЭТОГО НУЖНО ПОСТРОИТЬ 450 КМ ПУТИ (ИЗ НИХ 280 КМ КЫРГЫЗСКАЯ ЧАСТЬ): ОТ КИТАЙСКОГО КАШГАРА ДО УЗБЕКИСТАНСКОГО АНДИЖАНА.



Источник: Карта был подготовлена компанией «Узбекистон темир йуллари» в рамках презентации ККУЖД к президенту РУ².

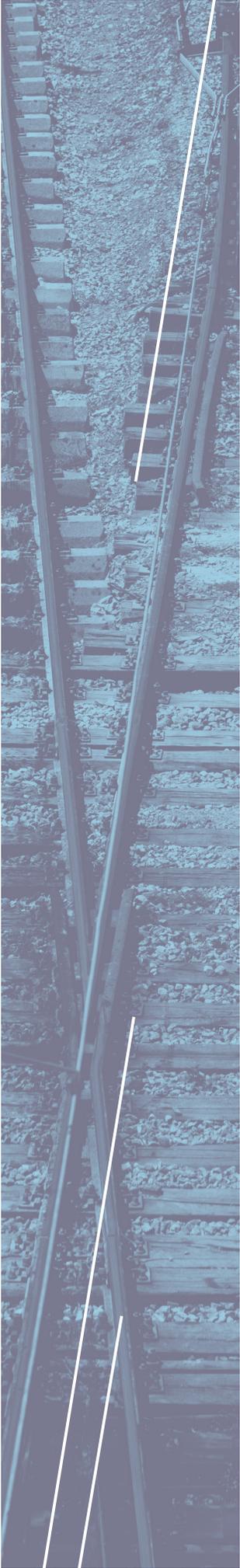
2. Озвучены первые этапы реализации проекта железной дороги «Узбекистан-Кыргызстан-Китай». «Газета.uz», (2022).

Режим доступа: <https://www.gazeta.uz/ru/2022/12/16/uzb-kg-china/>



Здесь следует также отметить, что за весь 25-летний период разработки проекта страны-участники впервые так близко подошли к его реализации. Так, в рамках Самаркандского саммита 14 сентября 2022 г. было подписано трёхстороннее соглашение. Документом стороны установили порядок финансирования и распределения расходов на ТЭО. С осени 2022 г. на территории КР работают китайские специалисты по разработке ТЭО, а уже с января 2023 г. в КР функционирует офис проекта. В апреле 2023 г. проектный институт КНР подготовил предварительные результаты, но окончательно проект будет готов в июле-августе т.г.

Исходя из этого, в рамках данной работы мы предполагаем проанализировать приведшую к активизации проекта международную ситуацию, занимаемые позиции стран-участников ККУЖД, международный опыт КНР по реализации крупных ж/д проектов в некоторых странах, и на этом основании сделать выводы, позволяющие прогнозировать потенциальные проблемы и препятствия для его практической реализации.



ИЗМЕНИВШИЕСЯ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ РЕАЛИИ ВНУТРИ И ВНЕ РЕГИОНА

Как в свое время сказал один из ведущих представителей геополитической школы Х.Маккиндер, «Хартленд» Евразии, включающий большую часть России и Центральную Азию, играет определяющую роль в расстановке сил на планете³. Однако недостаточное развитие сухопутных транспортных коммуникаций, которые соединяли бы Европу с регионами Азии, препятствует экономическому развитию всех стран континента. Происходящие глубокие политические и экономические процессы в ЦА диктуют необходимость переориентации логистических потоков, разработки и освоения новых эффективных транспортных коридоров.

Вопрос о создании новых маршрутов в/по Центральной Азии встал особенно остро в связи с развязыванием войны России в Украине и блокировкой северных маршрутов. Для Китая возведение континентальных маршрутов актуализируется из-за торговой войны с США, которая перемещается и на морское пространство. Китай считает, что в нынешних условиях новый путь мог бы значительно изменить структуру евразийской транспортной сети. **При этом основными предпосылками формирования новых маршрутов являются следующие:**

⚠ Неготовность действующих маршрутов с растущими потребностями мировой экономики, тогда как новый путь, формирующийся в свете инициативы «Один пояс – один путь», станет решением многих проблем. «Новая ж/д магистраль общей протяженностью в 5470 км, будет намного короче других маршрутов: КНР-Монголия-РФ-Беларусь-ЕС (8650 км); КНР-Казахстан-Каспийское море-Азербайджан-Грузия-Турция-ЕС (9120 км); КНР-Казахстан-Туркменистан-Иран-Турция-ЕС (10170 км); морской путь КНР-ЕС (более 10 тыс. км)»⁴.

⚠ Если ранее Китай, с учетом огромного транспортно-логистического потенциала Казахстана делал ставку на Астану, то «январские события» в Казахстане и последующая блокировка северных маршрутов из-за кризиса отношений между Западом и Россией подтолкнули Пекин к пересмотру своих приоритетов в сфере транспорта, вследствие чего планируемое строительство третьей железной дороги между Китаем и Казахстаном временно заморожено. Тем более, доставка товаров через маршруты по территории Казахстана в Европу занимает уже много времени – от 15 до 17 дней.

3. Мегоран Н., Шарапова С. Помогает или мешает нам «Хартленд» Маккиндера понять Центральную Азию. «Центральная Азия и Кавказ». № 4(40), 2005. С. 8.

4. Абдулкеримов, Бахтияр. Ж/д магистраль КНР-Кыргызстан-Узбекистан внесёт важный вклад в процветание региона. Агентство «Анадолу», (2023). Режим доступа: <https://www.aa.com.tr/ru/мир/ж-д-магистраль-кнр-кыргызстан-узбекистан-вне-сёт-важный-вклад-в-процветание-региона/2777775>



Основные маршруты поставки и доставки товаров Китая проходят через морскую территорию геополитического конкурента (Индии), которая имеет высокие риски. А транспортные маршруты, которые предлагает реализовать Китай, проходят через развивающиеся страны, с которыми Китаю легче договориться по причине их определенной экономической зависимости.



На территории Евразии существует 3 основных коридора. Два из них Северный и Южные направления сталкиваются серьезными проблемами.



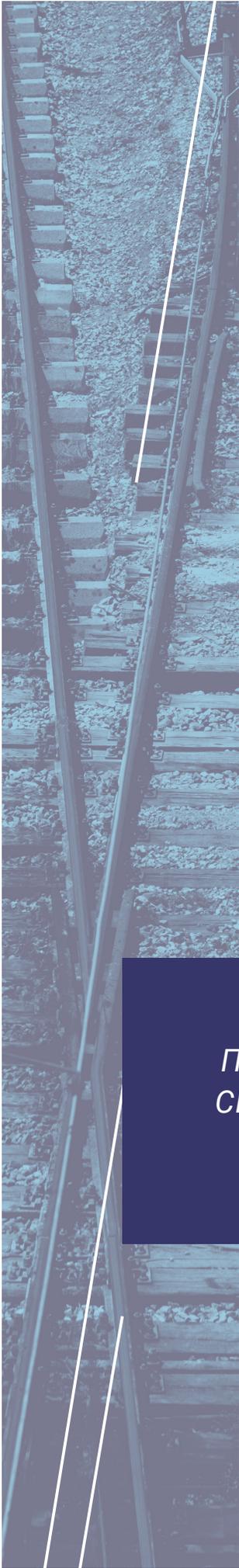
- 1. Северный коридор** через территории России, Украины и Беларусь, которые из-за войны в Украине уже закрыты, скорее всего на длительный период;
- 2. Южный коридор** из-за проблем безопасности в Афганистане, проблем модернизации устаревших ж/д в Иране, которые требуют как ресурсов, так и время пока невозможно реализовать;
- 3. Центральноазиатский коридор** сегодня рассматривается самым оптимальным, безопасным маршрутом, что сильно привлекает внимание китайской стороны и буквально подталкивает китайских властей принять решительные шаги в его реализации. КНР видит в данном проекте большое преимущество и перспективы. В связи с этим больше, чем других государств заинтересован в скорейшей реализации данного проекта.



Стремительно растущая торговля со странами, находящимися вдоль дороги ОПОП (ЦА, Ближний Восток, Европа). В настоящее время суммарный объем товаров, ежегодно импортируемых Китаем в рамках торговли с внешним миром, составляет более 5,94 трлн долл.⁵, а совокупный объем товарооборота Поднебесной с Европой превышает 856 млрд долл.⁶. В 2022 г. объем торговли Китая с государствами Ближнего Востока превысил \$310 млрд, еще 50% нефть Пекин импортирует из этого региона. Объем торговли Китая с ЦА по итогам 2022 г. составил 70 млрд долл. В совокупности это составляет около 1,2 трлн долларов США торгового оборота.

5. China's foreign trade volume tops 42 trillion yuan in 2022. (2023). «CGTN». Available at: <https://news.cgtn.com/news/2023-01-13/China-s-foreign-trade-volume-tops-42-trillion-yuan-in-2022-1gynu28Ekfe/index.html>

6. Yihan Ma (2023). Trade balance of the European Union with China from 2012 to 2022. «Statista.com». Available at: <https://www.statista.com/statistics/257155/eu-trade-with-china/#statisticContainer>



Таким образом, стремление Китая вполне обосновано в плане экономической выгоды. Оно отвечает и геополитическим интересам Пекина, который намерен прочно закрепиться в развивающихся странах, где будет иметь относительно умеренную конкуренцию с другими глобальными акторами.

Вместе с тем смена лидеров в ЦА и их прагматичность в решении имеющихся разногласий на основе разумного компромисса создает огромную возможность для практического осуществления проекта. Узбекистану и Кыргызстану удалось согласовать практически все проблемные пункты приграничных вопросов на основе взаимоприемлемого консенсуса. С учётом отсутствия выхода к морским путям распространение железнодорожной сети по всей территории ЦА стало бы для обеих стран стратегическим выходом из тупика, связанного с ограниченностью внешних транспортных связей. Новая железная дорога позволит усилить стратегическое положение двух стран региона и, соединив его с соседними странами – с Ираном, Пакистаном, Индией и Китаем, станет важной предпосылкой экономического прогресса.

В конце декабря 2017 г. Иран уже объявил о начале строительства железной дороги «Мешхед – Захедан». Она пройдет через 40 городов Ирана и к нему можно присоединить Афганистан, Туркменистан, Узбекистан и выйти на порт Чабахар, а также к единой цепи железных дорог до Европы. Кроме того, Ташкент активно ведет переговоры по возведению Трансафганского коридора как с нынешними властями Афганистана, так и с международными финансовыми донорами.

***ЕСЛИ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ИЗ ГОСУДАРСТВ ЦА
ПРИСОЕДИНИТСЯ К ИРАНСКОЙ И ПАКИСТАНСКОЙ
СИСТЕМЕ Ж/Д, ТОГДА ОНА СОЗДАСТ УНИКАЛЬНУЮ
«ТОРГОВУЮ СЕТЬ» МЕЖДУ ВСЕМИ СТРАНАМИ
ВДОЛЬ ЭТИХ ДОРОГ.***

Ускорится время доставки товаров, уменьшатся затраты и активизируются взаимные контакты между народами. Также она окажет стимулирующий эффект в развитии причастных сфер экономики, в частности обеспечит стимулирование освоения и экспорта природных ресурсов стран региона, активизацию международного туризма.

ЧТО ИМЕЕТСЯ В ТРЕУГОЛЬНИКЕ КИТАЙ-КЫРГЫЗСТАН-УЗБЕКИСТАН?

В осуществлении этих усилий крайне важны позиции стран-участников.



ПОЗИЦИЯ КНР

Вот уже более 30 лет Китай является одним из крупных инвесторов, и он обладает опытом реализации гигантских инфраструктурных проектов в регионе. Как пример можно указать газопровод «Китай-Центральная Азия», который был запущен в 2009 г. и успешно функционирует.

В Китае имеется пословица «Не клади все яйца в одну корзину», что означает необходимость наличия альтернативных возможностей, позволяющих снизить потенциальные риски, в том числе в сфере транспорта и логистики, которая ныне находится в зависимом положении. В этой связи Китай стремится наладить сухопутные маршруты поставки товаров, что связано с усилением напряженности отношений с США, блокировкой северных транспортных путей из-за кризиса отношений между Россией и Западом, а также с прецедентом пробки торгового судна в Суэцком канале. Пекин осознает, что Центральная Азия имеет все шансы стать перекрестком транспортных коридоров, соединяющим Восток с Западом, Север с Югом, предоставляющим беспрецедентную возможность континентальное и безопасное соединение Китая с другими частями мира. В этой связи страны Центральной Азии рассматриваются ключевыми звеньями основного транспортного хаба на пересечении вышесказанных маршрутов.

Эксперт академии ОБСЕ в Бишкеке Нива Яу считает, что ККУЖД имеет решающее значение для Китая по следующим взаимосвязанным причинам:

1. продвижение его геополитических интересов;
2. обеспечение благоприятных связей с центральноазиатскими элитами за их поддержку Китая в Синьцзяне⁷;
3. растущая потребность в путях доступа к рынкам товаров и энергоресурсов стран Западной Азии, Персидского залива и Европы.

7. Niva Yau Tsz Yan (2023). China Is Finally Making Progress on the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway. Eurasia Program. Available at: <https://www.fpri.org/article/2023/03/china-is-finally-making-progress-on-the-china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway/>

В свою очередь, новые маршруты из Китая в Европу не только будут способствовать уменьшению его зависимости от морских перевозок, но и значительному увеличению экспорта китайских товаров на рынки зарубежных стран. На данный момент из 35 китайских городов отправляются поезда по 57 маршрутам, которые соединяют КНР с 34 городами в 12 европейских странах.

Количество отправленных поездов по маршруту Китай-Европа

2011-2017  **6 235** поездов

2021  **15 000** поездов

И если за 2011-2017 гг. было отправлено в общей сложности 6235 поездов⁸, то в 2021 г. их количество составило почти 15000. Несмотря на этот прогресс в области железнодорожных грузоперевозок, они по-прежнему составляют лишь более 3% от общего объема торговли между Китаем и Европой. В целом, доля ж/д в двусторонней торговле между КНР и ЕС в период с 2011 г по 2020 гг. увеличилась с 1% примерно до 4%.

Как предполагается, Пекин намерен в будущем формировать «торговый хаб» китайских товаров для стран Центральной Азии (74 млн.), Южной Азии (1,7 млрд) и Ближнего Востока (более 200 млн). Таким образом страны-участницы проекта ККУЖД будут играть роль перевалочного пункта для китайских товаров для дальнейшего их распределения и доставки в такие регионы, как Южная Азия и Ближний Восток. Тем самым КНР решит вопрос переизбытка своих товаров, которые будут накапливаться в связи с торговой войной с США и антикитайской демпинговой политикой Запада в отношении китайских товаров.

ОДНАКО РЕШАЮЩИМ ФАКТОРОМ В ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ККУЖД СТАНОВИТСЯ ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ КНР В СКОРЕЙШЕЙ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ОПОП. КИТАЙ ПОЛУЧИТ ОСЯЗАЕМЫЕ ВЫГОДЫ ОТ УСКОРЕНИЯ И УДЕШЕВЛЕНИЯ ДОСТАВКИ СВОИХ ТОВАРОВ НА МИРОВЫЕ РЫНКИ, А ТАКЖЕ ОТ РАСШИРЕНИЯ СВОЕГО ВЛИЯНИЯ И ПРИСУТСТВИЯ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ.

По расчётам и прогнозам китайской стороны реализация ККУЖД откроет ряд возможностей:

8. В 2018 году по маршруту Китай – Европа будет отправлено 4 тыс. грузовых поездов. (2017). Китайское издание «Жэньминь Жибао».



- Создаст южный коридор Второго континентального транспортного моста и позволит открыть новые рынки сбыта продукции для производителей трех стран и активизации торгового обмена между ними. Она позволит расширить географию торговых путей из КНР в Европу, а поспособствует возможности осуществления перевозок грузов из Китая через КР и РУ в страны Ближнего Востока и Восточной Европы, в будущем в Южной Азии.
- Станет одним из кратчайших маршрутов транспортировки китайских грузов в ЕС. Согласно прогнозам, сокращение пути из Восточной Азии в страны Ближнего Востока и Южной Европы составит порядка 900 км, а сроки уменьшатся на 7-8 суток (морская доставка за месяц). В то же время, по оценкам специалистов, по ж/д через Россию китайские товары в Европу доходят за 20-25 дней, через Казахстан – за 15-17 дней.
- Даст возможность перерабатывать местное сырье и экспортировать его в КНР, пользуясь новыми коридорами, снижающими транспортную составляющую в цене товара;
- Сблизит транспортные узлы Евразии и создаст один из ключевых целостных коридоров транспортных перевозок вдоль ОПОП и позволит активизировать взаимные обмены между народами и бизнес- кругами.



ИНТЕРЕСЫ И ПОЗИЦИЯ УЗБЕКИСТАНА

Узбекистан, как страна, граничащая со всеми государствами региона, способна соединить коммуникациями не только соседние страны, но и Восточную Азию с Южной Азией, Ближним Востоком и Кавказом далее с Европой. В этой связи Руководство РУ уделяет значительное внимание развитию транспортно-коммуникационных связей как внутри, так и за пределами страны.

Развитие транспортно-коммуникационной инфраструктуры является приоритетным вопросом как для правительства первого президента, так и для нынешнего лидера. При этом подходы двух лидеров значительно отличаются. Если первый президент, несмотря на осознание значимости транспортно-логистических систем в региональном развитии, исходя из геополитической ситуации в регионе и в мире в целом в те годы, пересмотрел государственные приоритеты в пользу его политической стабильности и безопасности, отложив вопросы тесной экономической интеграции на более благоприятные времена.



То нынешний лидер, выстраивая стратегию развития Нового Узбекистана, уделяет больше внимание проблемам, которые не нашли своего решения в тот период, в том числе и вопросу региональной интеграции.

В своих выступлениях с высоких трибун глава Республики Узбекистан Ш.Мирзиёев неоднократно подчеркивал значимость этой железной дороги для народов ЦА и Китая. Узбекский лидер провел ряд переговоров с руководством Китая и Кыргызстана. В результате этих усилий с 2017 г. запущен формат трехсторонних встреч делегаций стран по этому проекту и сторонам удалось решить многие проблемные вопросы.

Сегодня Узбекистан обладает системой транспортных коммуникаций с самой высокой плотностью в Центральной Азии. При транспортном обеспечении внешнеторговых операций используются коридоры в направлении портов Прибалтики, стран Европы, украинского порта Ильичевск, грузинских портов Поти и Батуми, на иранский порт Бендер-Аббас. Но замкнутость Центральной Азии внутри континента препятствует интеграции Узбекистана в систему международных экономических связей. Поэтому приоритетом остается создание новых транспортных коридоров во всех географических направлениях. В этом процессе проект ККУЖД стал одним из постоянных тем повестки дня узбекистанского руководства на встречах с лидерами Китая и Кыргызстана. Помимо этого, для ускорения данного вопроса руководство страны задействовало все причастные структуры государства от профильных госорганов до аналитических кругов.

Более того, в целях формирования и развития нормативно-правовой и инфраструктурной базы для реализации проекта на национальном уровне принято несколько государственных программ и стратегий. В частности, 2 декабря 2017 г. Президент Ш. Мирзиёев утвердил «Комплексную программу совершенствования транспортной инфраструктуры Узбекистана и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018-2022 гг.», согласно которой уже в начале 2018 г. Узбекистан запустил транзитные перевозки по железной дороге «Баку – Тбилиси – Карс». Сегодня по этому маршруту Узбекистан вывозит 10% своих товаров на другие рынки. Кроме того, по теме развития транспортно-коммуникационных систем Ташкент провел 5 крупных международных мероприятий. По инициативе Узбекистана и поддержке остальных стран-членов ШОС запущен формат органов, курирующих транспортную систему Организации.

Ташкент осознает стратегическую значимость проекта ККУЖД и считает, что ее осуществление на практике:

- предоставит возможность выхода на новые рынки и, самое важное, превратит регион в важный транспортно-логистический узел международного масштаба⁹;

- даст возможность не только получить прибыль в качестве транзитной страны, но и обеспечит более короткий путь, облегчив взаимные торговые операции как с КНР и странами АТР, так и со странами Южной Азии, Ближнего Востока и далее Европы;
- приобретет доступ к портам стран Кавказа, Ближнего Востока и Северной Африки. Увеличение товарооборота через эту ж/д приведет к увеличению ВВП государств, что позволит облегчить и диверсифицировать экспорт своих продуктов на мировые рынки.



ПОЗИЦИЯ КЫРГЫЗСТАНА

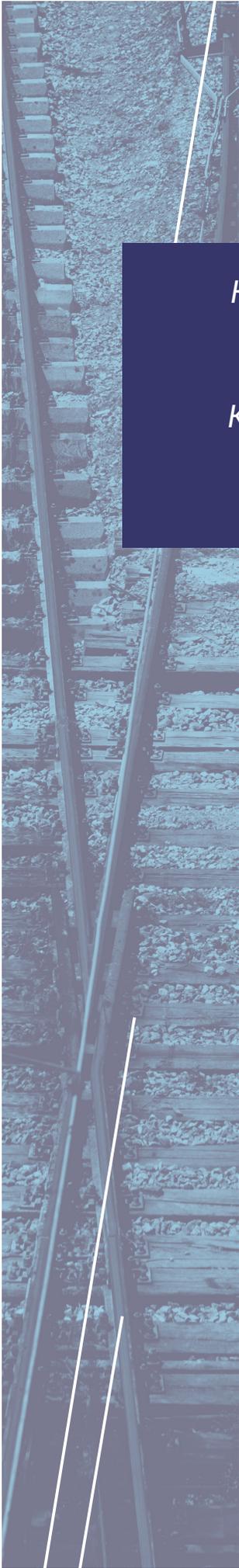
Отсутствие транспортной системы как внутри страны, так и вне ее остается одним из существенных недостатков экономики Кыргызстана.

НЫНЕШНЕЕ ВЛАСТИ ОСОЗНАЮТ, ЧТО НАЛАЖИВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ РАЗВЯЗКИ ОТКРЫВАЕТ ДЛЯ БИШКЕКА РЯД НОВЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ В ПРИОБРЕТЕНИИ РЕГУЛЯРНЫХ ИСТОЧНИКОВ ДОХОДА, В СВЯЗИ С ЧЕМ ОНИ ПРИДАЮТ ПРИОРИТЕТНОЕ ЗНАЧЕНИЕ К ПОВЫШЕНИЮ ТРАНЗИТНОЙ РОЛИ СТРАНЫ, В Т.Ч. ПУТЕМ ЗАПУСКА ККУЖД.

В этой связи, в отличие от прежних президентов, которые видели в проекте ККУЖД больше «китайскую угрозу», нынешний президент С.Жапаров серьезно осознаёт важность и крайнюю необходимость ж/д для открытия совершенно новых торгово-экономических возможностей и нивелирования транспортного тупика. По этой причине ККУЖД включен в такие стратегические документы как Национальная программа развития Кыргызской Республики до 2026 года, где указано, что «прежде всего необходимо в предстоящий пятилетний период решить вопрос о запуске строительства стратегического проекта „Железная дорога Китай-Кыргызстан-Узбекистан“»¹⁰.

9. Абдулкеримов, Бахтияр. (2023). Ж/д магистраль КНР-Кыргызстан-Узбекистан внесёт важный вклад в процветание региона. Агентство «Анадолу». Режим доступа: <https://www.aa.com.tr/ru/мир/ж-д-магистраль-кнр-кыргызстан-узбекистан-вне-сёт-важный-вклад-в-процветание-региона/2777775>

10. Национальная программа развития Кыргызской Республики до 2026 года, с. 43 // <http://www.stat.kg/media/files/3d033353-7e05-42ec-a282-8722459f5c31.pdf>



Кроме этого, в Национальной стратегии развития Кыргызской Республики на 2018-2040 годы поставлены планы о том, что «в период до 2023 года будут достигнуты соглашения и начато строительство участка железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан»¹¹.

**КАК ВИДНО, ЕСЛИ В УЗБЕКИСТАНЕ СУЩЕСТВУЮТ
АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ФЛАГМАНСКИЕ
ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ, ТО ДЛЯ
КЫРГЫЗСТАНА ККУЖД ЯВЛЯЕТСЯ ПРАКТИЧЕСКИ
ПРИОРИТЕТНЫМ И КРАЙНЕ НЕОБХОДИМЫМ
ЛОГИСТИЧЕСКИМ ПРОЕКТОМ.**

Это также обусловлено тем, что во внешней политике существуют все еще неразрешенные вопросы с Таджикистаном по вопросам границ, с Казахстаном – по поводу систематически возникающих заторов кыргызстанских грузоперевозчиков, что обсуждалось и на уровне ЕАЭС.

С учетом того, что за период независимости в Кыргызстане не осуществлялось строительство железных дорог, строительство ККУЖД станет стимулирующим фактором не только для обеспечения рабочих мест, но и положит начало формированию крупной строительной инфраструктуры в Кыргызстане. Кроме того, она будет «притягивать» другие причастные отрасли экономики в стране, что позволит получить дополнительные доходы и расширение отрасли экономики.

Кроме того, Кыргызстан обладает крупными месторождениями металлов и полезных ископаемых. Однако отсутствие необходимой инфраструктуры, а также железной дороги, связывающей северные и южные регионы республики, препятствует освоению данных ресурсов и развитию добывающих отраслей промышленности. В связи с этим, правительство Кыргызстана начало строительство железной дороги Балыкчи – Кочкор – Кара-Кече, которую планируется соединить с ККУЖД¹².

Вместе с тем кыргызская общественность долгое время относилась к ККУЖД подозрительно, считая ее бесполезной частью инфраструктуры, позволяющей Китаю посягать на ее суверенитет и использовать как инструмент китайской экспансии.

11. Национальная стратегия развития Кыргызской Республики на 2018-2040 годы // <http://www.stat.kg/ru/nsur/> С.112

12. Подольская, Дарья (2022). Президент ознакомился со строительством железной дороги Балыкчи – Кара-Кече. «24.kg». Режим доступа: https://24.kg/vlast/249080_prezident_oznakomilsya_sostroitelstvom_jeleznoy_dorogi_balyikchi_kara-keche/



К примеру, возникали опасения, что строительство этой ж/д само по себе привлечет больше китайских мигрантов¹³. Более того, с учетом потенциала экономик, две страны из трех – Узбекистан и Китай окажутся в существенном выигрыше за короткий срок. Кыргызстан, при отсутствии финансовых ресурсов, и при небольшом экспортном потенциале может ощутить меньше бенефитов. Для сравнения: внешнеторговый оборот между Узбекистаном и Китаем при отсутствии общей границы достиг 8,9 млрд. долл. США в 2022 году¹⁴, тогда как аналогичный показатель для граничащих друг с другом Китая и Кыргызстана за тот же год согласно данным нац.статкома КР, составляет около 4,07 млрд. долл. США¹⁵. И если Узбекистану удастся довольно успешно наращивать свой экспорт в Китай, то Кыргызстан все еще не достиг ощутимых сдвигов в этом деле. Стоит отметить, что вопрос теневой торговли и контрабанды на кыргызско-китайских пограничных пунктах все еще не разрешен.

БЕЗУСЛОВНО, ЧТО ГЛАВНОЙ ПРОБЛЕМОЙ РЕАЛИЗАЦИИ ККУЖД ЯВЛЯЕТСЯ ЕЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ.

Если изначально стоимость проекта предполагалась в \$2 млрд., то к 2023 г. цена строительства увеличилась до \$5 млрд¹⁶. Так, посол Китая в Узбекистане Цзян Янь дала понять, что КНР одна не будет финансировать эту дорогу, а также указала, что общее дело надо выполнить совместными усилиями¹⁷. При этом схемы финансирования предполагались разные, включая передачу дороги в концессию Китаю, создание совместного предприятия, а также схему «ресурсы взамен на инвестиции» или кредит от китайской стороны. Бишкек и Пекин также рассматривают различные варианты, одним из которых является его осуществление по схеме государственно-частного партнерства. При этом предполагается, что сторона, которая привлечет инвестиции, получит право эксплуатации дороги и после возмещения своих расходов передаст ее Кыргызстану. Однако пока свои окончательные решения стороны официально не озвучивали.

13. Niva Yau Tsz Yan (2023). China Is Finally Making Progress on the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway. Eurasia Program. Available at: <https://www.fpri.org/article/2023/03/china-is-finally-making-progress-on-the-china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway/>

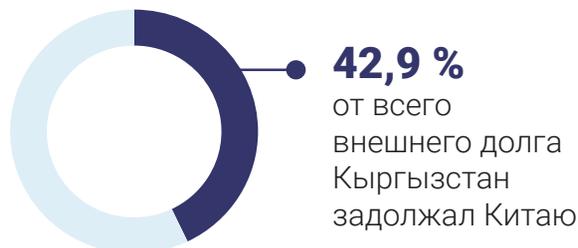
14. Деловые связи между Узбекистаном и Китаем укрепляются. (2023). «Kun.uz». Режим доступа: <https://kun.uz/ru/news/2023/04/26/delovyye-svyazi-mejdu-uzbekistanom-i-kitayem-ukreplyayutsya>

15. Товарооборот между Китаем и Кыргызстаном превысил \$4 млрд. (2023). «CGTN». Режим доступа: <https://russian.cgtn.com/news/2023-03-13/1635165959770845186/index.html>

16. Завершено ТЭО проекта ж/д по маршруту Узбекистан – Кыргызстан – Китай. (2023). «Kursiv.media». Режим доступа: <https://uz.kursiv.media/2023-05-07/zaversheno-teo-proekta-zh-d-uzbekistan-kyrgyzstan-kitaj/>

17. Строительство железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан могут начать осенью. (2022). «Газета.uz», Режим доступа: <https://www.gazeta.uz/ru/2022/05/21/railway/>

Кроме прочего, стоит подчеркнуть, что Бишкек имеет высокий уровень внешнего долга, прежде всего от Китая. По состоянию на июль 2022 г. Кыргызстан приблизился к красной черте и задолжал Эксимбанку Китая 1,7 млрд. долл. США, что составляет 42,9% от всего внешнего долга, в отношении других должников.



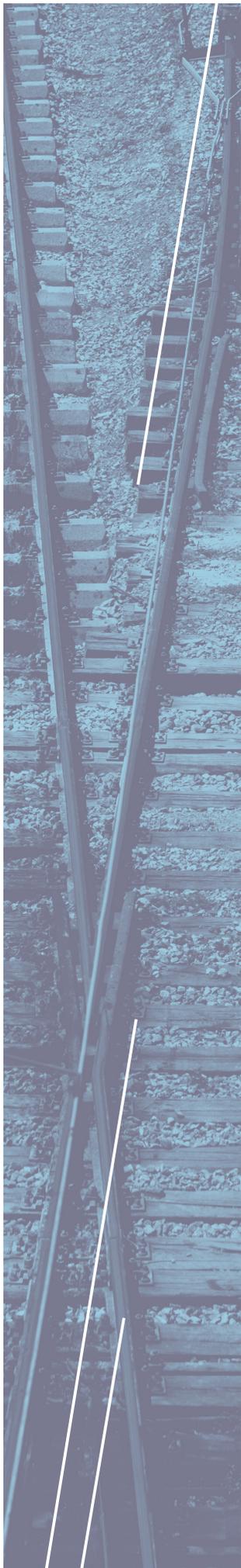
Согласно стратегии управления государственным долгом КР на 2022-2024 гг, «максимальная сумма задолженности перед одним кредитором не должна превышать 45%», а сам госдолг не должен превышать 70% к ВВП. Пик выплат внешнего долга Китаю придется на 2025 по 2027 годы с последующим уменьшением, а в 2035 году Кыргызстан должен полностью погасить свой долг перед КНР. Брать кредиты под госгарантии или передавать месторождения полезных ископаемых в качестве своего вклада в проект Кыргызстан пока не готов. Китай же, являясь главным инициатором и потенциальным инвестором проекта, также не спешит выделять кредиты для его реализации.

Как отмечает независимый исследователь из Лондона Г. Робертс¹⁸, «существует вероятность того, что проект ККУЖД существенно увеличит и без того существенный долг Кыргызстана перед Китаем и может привести к «долговой ловушке», которая, пожалуй, является самым большим риском, в т.ч. в плане усиления китаефобских настроений населения». Иначе говоря, кыргызским властям для реализации проекта придется передать китайской стороне доверенное управление ж/д или полезные ископаемые страны.

Как отмечает Нива Яу, «Китай сделал одну серьезную ошибку. Вместо того, чтобы предоставлять инвестиции, Пекин лоббирует владение несколькими кыргызскими горнодобывающими предприятиями в обмен на строительство кыргызского участка»¹⁹. Одним из привлекательных является месторождение железной руды Жетим-Тоо, стоимость которого оценивается не менее чем в 50 млрд. долл. США. Участок, расположенный в двух шагах от китайско-кыргызской границы, также находится прямо у подножия большого ледника и ключевого источника воды, который питает сельскохозяйственный сектор Кыргызстана, и,

18. Roberts, Harry. (2019). «The China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway Project: How Much Does Kyrgyzstan Stand to Benefit?» CABAR Asia, Available at: <https://cabar.asia/en/the-china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway-project-how-much-does-kyrgyzstan-stand-to-benefit>

19. Niva Yau Tsz Yan. (2023). China Is Finally Making Progress on the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway. Eurasia Program. Available at: <https://www.fpri.org/article/2023/03/china-is-finally-making-progress-on-the-china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway/>



таким образом, подвергается риску в аспекте опасений загрязнения. Однако, недавно администрация президента С.Жапарова сделала заявление, что этот проект планируется разрабатывать на государственные средства²⁰.

Возможно, причина того, что Китай не идет на уступки и не торопится инвестировать в проект связано с тем, что КНР хочет добиться наилучших условий для себя и минимизировать свои риски. Китай требует от Кыргызстана и от Узбекистана предоставления гарантий по возврату кредитов, а также предъявляет высокие технические и экологические стандарты к проекту. Кроме того, Пекин также требует участия китайских компаний в строительстве и эксплуатации проекта²¹.

Таким образом, у всех участников имеются свои интересы и принципиальные позиции по реализации ККУЖД, что обуславливает необходимость поиска их точек соприкосновения для согласования проблемных аспектов практической реализации проекта. В контексте такой постановки вопроса целесообразным представляется изучение международного опыта КНР в сфере реализации ж/д инфраструктур.

20. Маканбай кызы Г. (2023). Власти нашли средства на разработку месторождения Жетим-Тоо — Дайырбек Орунбеков. «24.kg». Режим доступа: https://24.kg/vlast/265249_vlasti_nashli_sredstva_narazrabotku_mestorojdeniya_jetim-too_dayyirbek_orunbekov/

21. Rickleton, Chris. (2021). «China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway: Who is going to pay?» Eurasia.net. Available at: <https://eurasianet.org/china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway-who-is-going-to-pay>

ДРУГИЕ «ГРАБЛИ» КИТАЯ И SWOT АНАЛИЗ ККУЖД

КНР имеет достаточно большой опыт реализации проектов по возведению железнодорожной инфраструктуры. Приведем несколько релевантных кейсов для сравнения, которые оказались проблемными и сложными для имплементации.



КЕЙС МАЛАЙЗИИ

Китай инвестировал в железнодорожные проекты в Малайзии, включая проект Bandar Malaysia и проект East Coast Rail Link (Железнодорожное сообщение восточного берега). Проект ЖСВБ – часть китайской инициативы «ОПОП», целью которой является соединение восточного побережья Малайзии с западной частью страны²². Ожидается, что проект будет завершен к декабрю 2026 г. и сократит время в пути от Кота-Бару в Келантане до Порт-Кланга с 12 ч. автомобильным транспортом до 4 ч. по железной дороге²³.

Проект протяженностью 655 км повлек за собой инвестиции в размере около 12 млрд долл., из которых 85% финансируется Экспортно-импортным банком Китая в виде льготного кредита под 3,25% годовых²⁴. Проект был запущен в 2017 г. правительством премьер-министра Н.Пазака при участии China Communications Construction Company (CCCC) в качестве основного подрядчика. Однако в 2018 г. проект был приостановлен новым премьер-министром М.Мохамадом, который сослался на подозрения по поводу стоимости проекта. М.Мохамад утверждал, что первоначальный проект ЖСВБ был переоценен в пользу Китая и обременит Малайзию большим долгом и выплатой процентов. Он также поставил под сомнение экономическую жизнеспособность и воздействие проекта на окружающую среду, поскольку дорога прорежет лесные массивы и повлияет на диких животных.

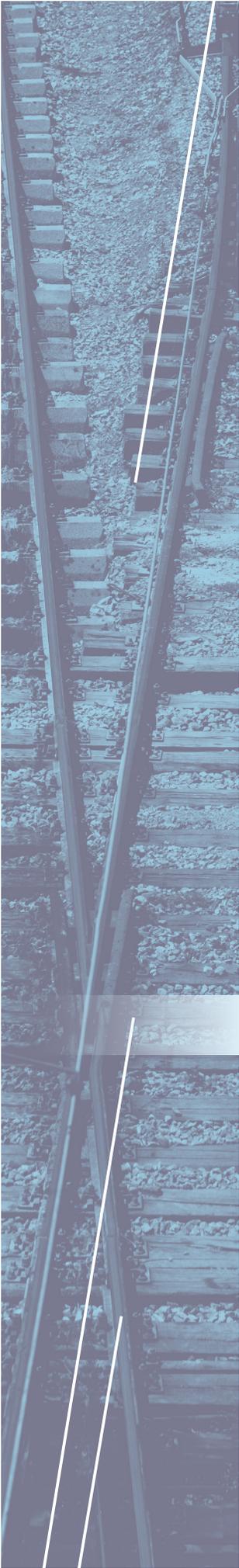
После очередных переговоров проект был пересмотрен и перезапущен в 2019 г. В новом соглашении стоимость строительства был снижен с 15,8 млрд долл. до 10 млрд долл. на основе комплексного анализа стоимости²⁵.

22. «East Coast Rail Link (ECRL)». (2021). BRI Monitor. Available at: <https://www.brimonitor.org/case-studies/east-coast-railway-link-ecrl/>

23. Lim, Anthony. (2023). ECRL progress now at 40.81% – Terengganu, Kelantan alignments on track to meet Dec 2026 completion date. «Paultan.org», 5 April 2023. Available at: <https://paultan.org/2023/04/05/ecrl-progress-now-at-40-81-terengganu-kelantan-alignments-on-track-to-meet-dec-2026-completion-date/>

24. Finance Ministry says ECRL can cover its operating cost, pay back loan. News Straits Times, 13 November 2017. Available at: <https://www.nst.com.my/news/nation/2017/11/302579/finance-ministry-says-ecrl-can-cover-its-operating-cost-pay-back-loan>

25. Sipalan, Joseph. (2019). China, Malaysia restart massive 'Belt and Road' project after hiccups. «Reuters». Available at: <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-malaysia-idUSKCN1UK0DG>



Китай также согласился увеличить долю местных специалистов с 30% до 40%, что означает больше возможностей для местных подрядчиков и поставщиков. Кроме того, Китай согласился увеличить срок кредита с 20 до 30 лет с льготным периодом в 7 лет, что облегчит долговое бремя Малайзии. Кроме того, Китай согласился разделить операционные риски проекта с Малайзией, создав совместное предприятие 50:50 между MRL и СССР для эксплуатации и обслуживания ЖСВБ ²⁶. Выравнивание также изменено, чтобы избежать чувствительных зон и включить в железнодорожную сеть больше штатов.

Так почему Пекин согласился на такие уступки? Один из возможных ответов – это желание сохранить хорошие отношения с Малайзией, которая является одним из крупнейших торговых партнеров Китая в ЮВА и ключевым участником «ОПОП». Кроме того, КНР рассчитывала на то, что пересмотр условий проекта уменьшит критику со стороны местного населения и оппозиции, которые обвиняли предыдущее правительство в коррупции. Инвестируя в ЖСВБ, Китай укрепить свое экономическое присутствие в Малайзии. Пекин также расширит доступ к Малаккскому проливу и получит льготы от правительства Малайзии по поставкам своих товаров через один из самых оживленных морских путей в мире. Таким образом, переговоры по ж/д стали примером того, как можно достичь компромисса между интересами Китая и других стран, участвующих в его глобальных инфраструктурных проектах.

При этом следует учесть, что по сравнению с Кыргызстаном, Малайзия имеют более развитую экономику, высокий уровень жизни и развитые отрасли промышленности.



КЕЙСЫ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

В Центральной Азии существуют как минимум два грандиозных проекта с участием китайских кредитов, которые сопровождались коррупционными скандалами и арестами политиков. В Казахстане – это проект под названием «Астана – LRT», а в Кыргызстане – это модернизация ТЭЦ в Бишкеке.

Строительство надземного метро с аэропорта РК до г. Астаны, должно было обеспечить быстрое и комфортное сообщение между воздушными воротами столицы и ее центром. Если стоимость проекта в 2015 году оценивалась в 1,9 млрд. долл. США, но уже к 2019 году была пересмотрена в сторону сокращения до

26. Tay, Chester. (2019). China will help shoulder ECRL's operational risk. «The Edge Financial Daily». Available at: <https://www.theedgemarkets.com/article/china-will-help-shoulder-ecrls-operational-risk>



1,5 млрд. долл. США из-за пересмотра рентабельности проекта и проверок со стороны антикоррупционной службы Республики Казахстан. В результате были выявлены схемы хищения и начаты судебные разбирательства, а ряд госслужащих объявлены в международный розыск. Уже в 2021 г. строительство надземного метро было остановлено, а этот проект стал памятником казахстанской коррупции²⁷.

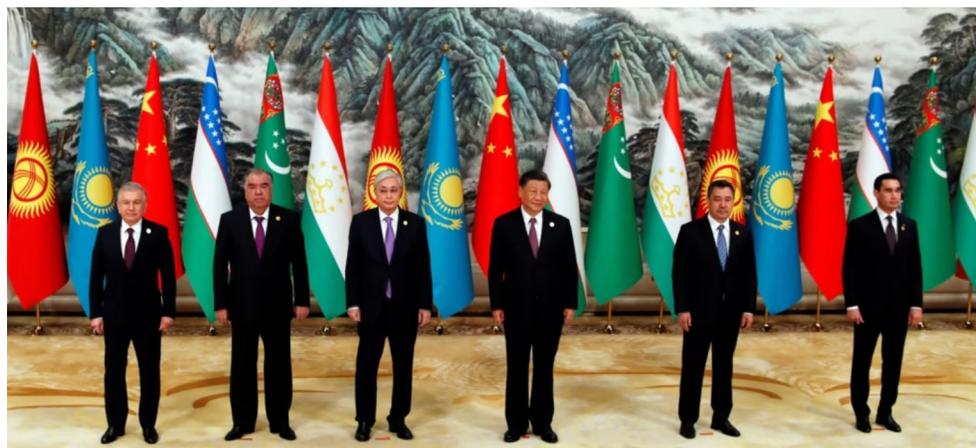
Другой кейс в Кыргызстане – это модернизация ТЭЦ, которую завершили в 2017 году за счет китайского кредита в \$386 млн. Через год после модернизации произошла не только авария, в результате которой столица осталась без тепла в январские морозы, но и последовали коррупционные разоблачения и судебные процессы с участием высокопоставленных чиновников. При этом общественность так и не увидела документ по оценке воздействия модернизации ТЭЦ на окружающую среду (ОВОС). Подобный проект сложно назвать «модернизацией», с учетом того, что часть ТЭЦ до сих пор работает на старом оборудовании, а использование угля нельзя назвать современной мерой, позволяющей сократить выбросы в атмосферу²⁸.

С учетом вышеизложенного анализа, предлагаем SWOT анализ ККУЖД.

Сильные стороны	Слабые стороны	Возможности	Риски
<ul style="list-style-type: none"> • Выход Узбекистана и Кыргызстана из транспортной изоляции • Выход на новые рынки и стимулирование торговли • Более короткий путь, по сравнению с уже имеющимися • Мультипликативный эффект для экономик трех стран 	<ul style="list-style-type: none"> • Отсутствие взаимоприемлемых механизмов финансирования • Сроки строительства составят несколько лет • Сложности строительство в условиях горного рельефа • Наличие разгрузочной станции, что займет дополнительное время • Разные режимы торговли • Необходимость поиска компромисса с другими игроками в регионе 	<ul style="list-style-type: none"> • Превратит регион в важный транспортно-логистический узел международного масштаба • Увеличение ВВП государств за счет активизации торговли, создания рабочих мест, а также получения транзитной прибыли • Снизит транспортные расходы в цене товара • Активизация обменов между народами и бизнес-кругами • Активизация туризма 	<ul style="list-style-type: none"> • Риски коррупционной составляющей проекта • Риски для окружающей среды • Рентабельность проекта может быть долгосрочной • Риски регулирования миграционных потоков со стороны Китая • Риски срыва строительства • Риски долговой ловушки • Геополитическое замешательство

БУДУЩИЕ РИСКИ ПРОЕКТА ККУЖД И СПОСОБЫ ИХ МИНИМИЗАЦИИ

Первый проектно-исследовательский институт Китайской железнодорожной строительной корпорации раньше срока завершил разработку технико-экономического обоснования проекта строительства ККУЖД. По итогам саммита Китай-Центральная Азия, который прошел в мае в Сиане, подписана дорожная карта о дальнейших шагах реализации проекта.



Ранее страны ЦА были обеспокоены наплывом китайских товаров и возможным негативным влиянием на развитие местного бизнеса. Однако за 30 лет торговый оборот между Китаем и странами ЦА вырос в 200 раз и по итогам 2022 г. товарооборот составил рекордный показатель в 70,2 млрд долл., а количество китайских компаний приближается к 8 тыс. То есть китайские товары и компании уже освоили и насытили рынок региона. В настоящее время для амбициозной КНР центральноазиатский рынок не является стол приоритетным, их больше интересует миллиардный рынок Южной Азии и Ближнего Востока и далее Европы.

Тем не менее, многие практические вопросы еще не решены, особенно те, которые волнуют общественность Кыргызстана. Количество китайских рабочих, которые, как ожидается, придут и останутся, профессиональное обучение местных железнодорожных инженеров, инвестиции в промышленные проекты вдоль ж/д и растущее число разрешений на ввоз кыргызской продукции в Китай и др. являются вопросами, имеющими решающее значение для операционной устойчивости. Помимо этого, требуют адекватного ответа ряд таких вопросов, как: кто будет финансировать реализацию проекта? если это будет Китай, то какова будет его доля и на каких условиях они будут финансировать? Учтены ли интересы всех сторон, которые будут управлять ж/д.

27. Как строили и не достроили «Астана LRT». (2021). «Mail.kz». Режим доступа: <https://mail.kz/ru/news/kz-news/kak-stroili-i-ne-dostroili-astana-lrt>

28. Мураталиева, Наргиза. (2021). Станут ли китайские инвестиции в Кыргызстане «зелеными»? «CABAR Asia». Режим доступа: <https://cabar.asia/ru/stanut-li-kitajskie-investitsii-v-kyrgyzstane-zelenymi>



Завершение данного проекта не представляется возможным без преодоления возникающих сложностей и решения вышеуказанных проблем.

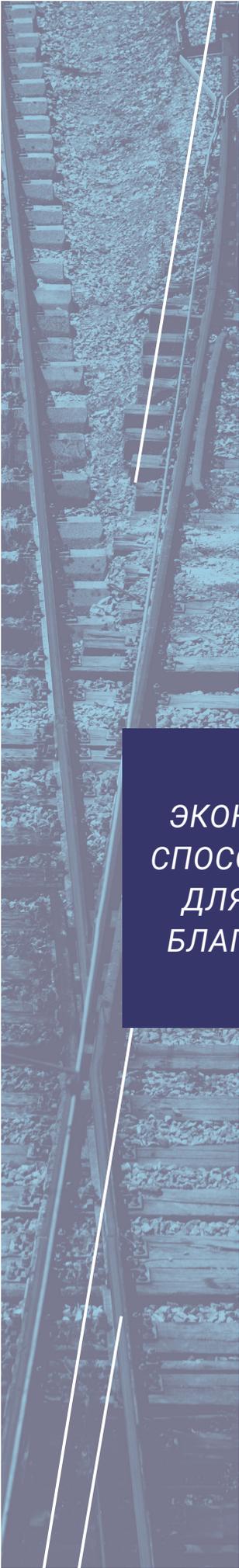
Кроме того, среди многочисленных стран, получивших крупные кредиты от Китая, имеет место быть и растет обеспокоенность по поводу выплаты данных кредитов и последствий в случае непогашения долга. В Кыргызстане уже есть основания, указывающие на устойчивое и усиливающееся подозрение в китайском миграционном и деловом присутствии в стране. С тем уровнем задолженности, погашение которой непосильно для государственного бюджета, и в ожидании дополнительного финансирования со стороны китайских кредиторов, страхи Кыргызстана о том, что он попадет в долговую ловушку, вполне обоснованы. С учетом политических, экономических и социальных последствий такого финансирования в стране, которая в недавнем прошлом была очень разобщена, правительство может оказаться в весьма затруднительном положении в случае негативных последствий. Необходимо избавиться от таких страхов, чтобы полностью осознать возможную обоюдную пользу не только для трех государств-участников проекта, но и преимущества для расширенной региональной интеграции.

ОДНИМ ИЗ НАСУЩНЫХ ВОПРОСОВ ЭТОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ ЯВЛЯЕТСЯ ЕГО ОКУПАЕМОСТЬ С УЧЕТОМ СТРОИТЕЛЬСТВА В ВЫСОКОГОРЬЕ. СЕЙЧАС ПРОЕКТ ОЦЕНИВАЕТСЯ В ДВА РАЗА ДОРОЖЕ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ОЦЕНКИ – 5 МЛРД. ДОЛЛАРОВ.

Окупаемость и получение прибыли в краткосрочном периоде не представляется возможными в нынешних условиях. Фирма Gibbs также предположила, что инвестиционные и текущие затраты можно было бы возместить почти через 15 лет после завершения строительства. Однако эта цифра была рассчитана когда еще не существовали альтернативные железнодорожные сообщения, в частности, через Казахстан²⁹.

Такое положение дел, наличие многочисленных неразрешенных вопросов и не достигнутых консенсусов актуализируют необходимость прежде всего поиска инвестора, готового вложить в этот проект свои средства.

29. Roberts, Harry. (2019). «The China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway Project: How Much Does Kyrgyzstan Stand to Benefit?» CABAR Asia, Available at: <https://cabar.asia/en/the-china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway-project-how-much-does-kyrgyzstan-stand-to-benefit>



Кыргызстан перегружен внешним долгом, Узбекистан, максимально заинтересованный в развитии транспортной инфраструктуры и укреплении связей с соседями и имеющий возможность предложить свою помощь в виде специалистов для строительства ККУЖД, все же не обладает таким количеством финансовых средств, а международные организации не торопятся выделять их.

В такой ситуации возможными путями решения финансовой проблемы могут быть:

1. создание международного консорциума из разных заинтересованных сторон, включая международные финансовые организации;
2. использование гибридной модели финансирования, которая сочетает госгарантии, частные инвестиции и гранты;
3. привлечение альтернативных источников финансирования, таких как зеленые облигации или цифровые валюты. Также крайне необходимо достичь консенсуса между участниками проекта по всем ключевым вопросам, связанным с его реализацией, а также учитывать интересы и потребности населения и окружающей среды по маршруту железной дороги.

В ЦЕЛОМ ПРОГНОЗИРУЕМАЯ ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ ВДОЛЬ ККУЖД БУДЕТ СПОСОБСТВОВАТЬ СОЗДАНИЮ БЛАГОПРИЯТНЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ ПРИОБРЕТЕНИЯ НАСЕЛЕНИЕМ ЭКОНОМИЧЕСКОГО БЛАГОПОЛУЧИЯ ПУТЕМ АКТИВИЗАЦИИ ПРАКТИЧЕСКОГО СОДЕЙСТВИЯ МЕЖДУ ДЕЛОВЫМИ КРУГАМИ.

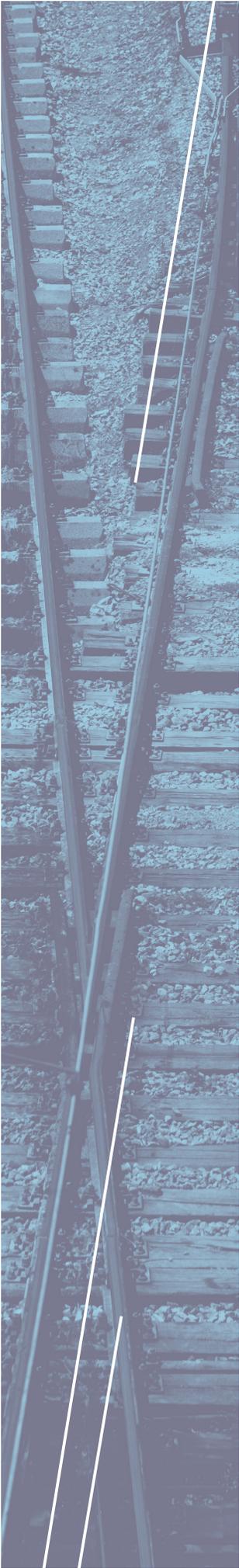
Несомненно, развитие железной дороги в Центральной Азии будет выгодно не только для региональных, но и для внерегиональных участников. Более того, запланированные «железнодорожные Шелковые пути» по региону в будущем могут способствовать торгово-экономическому росту, улучшению благосостояния народов региона, активизации взаимных контактов, как бизнес-кругов, так и простых граждан, интеграции Евразии в одну транспортно-логистическую систему.

В коммерческом измерении такие проекты, как правило, не приводят к прямой и быстрой отдаче и всегда нацелены на косвенный эффект – повышение деловой активности, развитие городов и регионов, что позже должно обернуться ростом доходов населения и налоговых поступлений. Между тем дорога важна, в том числе и для сохранения финансовой устойчивости путем обеспечения постоянного притока денежных средств за счет транзита.



Финансирование проекта необходимо осуществлять из разных каналов, что поможет снизить зависимость государств-участников проекта от отдельно взятого партнера; упредить возможные барьеры непонимания между обществом и правительством; сохранить хорошие отношения с кредиторами. В конечном итоге такая стратегия может способствовать общей рентабельности данного проекта. Однако нельзя упускать из виду обеспокоенность местных экспертов и власти возможностью получения китайской стороной, в случае строительства ККУ, доступа к многочисленным и богатым месторождениям, что в итоге может привести к нежелательному ввиду опасности возрастания зависимости стран региона от КНР.

Таким образом, несмотря на все усилия трех стран, причем на высоком уровне, перспективы реализации ККУЖД пока вызывают ряд вопросов, а плюсы и минусы его реализации являются равнозначными. Перевес в одну из сторон максимально зависит от трезвого, прагматичного, объективного подхода к интересам всех сторон – его участниц, ни одна из которых не должна иметь проигрышную позицию и негативные последствия от нее. Чтобы достичь ожидаемых результатов, учитывающих интересы всех сторон, сами государства Центральной Азии должны предпринимать согласованные и скоординированные усилия по эффективной реализации данного проекта и преодолению своей экономико-географической изоляции.



ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Изучение и анализ опыта КНР в сфере реализации проектов, связанных со строительством ж/д, позволяют сформулировать некоторые выводы, которые могут быть полезными в поиске адекватных решений по спорным вопросам в рамках осуществления совместных китайско-центральноазиатских ж/д проектов.

Учитывая нынешнюю геополитическую ситуацию в мире и провоцируемое этой геополитической турбулентностью начало процессов регионализации для Центральной Азии наступило время искать взаимоприемлемые решения по вопросам региональной интеграции в целом и по реализации проекта ККУЖД, в частности.

Вероятность достижения с КНР понимания, компромиссов и взаимоприемлемых решений, конечно, имеет место, но такой эффект обуславливается обязательной учётностью отдельных моментов, которые весьма важны в переговорных процессах и при заключении соглашений с КНР. Необходимо проведение тщательного анализа, особенно финансовых прогнозов стоимости и сроков реализации проекта с учетом возможных форс-мажорных обстоятельств.

Крайне значимы также предварительные договорённости по всем условиям, правам и обязанностям каждой из сторон в процессе строительства, дальнейшей реализации проекта, эксплуатации «ККУЖД». Грамотное юридическое закрепление этих моментов может обеспечить эффективное завершение проекта и исключить всевозможные издержки и недочеты.

ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. Валиева, Камилла. Проект железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан может стартовать осенью. Объясняем, почему она важна для всех стран Центральной Азии. «Настоящее время», (2022). Режим доступа: <https://www.currenttime.tv/a/proekt-zheleznoy-dorogi-kitay-kyrgyzstan-uzbekistan-mozhet-startovat-osenyu-obyasnyаем-pochemu-ona-vazhna-dlya-vseh-stran-tsentralnoy-azii/31958781.html>
2. Озвучены первые этапы реализации проекта железной дороги «Узбекистан-Кыргызстан-Китай». «Газета.uz», (2022). Режим доступа: <https://www.gazeta.uz/ru/2022/12/16/uzb-kg-china/>
3. Мегоран Н., Шарапова С. Помогает или мешает нам «Хартленд» Маккиндера понять Центральную Азию. «Центральная Азия и Кавказ». № 4(40), 2005. С. 8.
4. Абдулкеримов, Бахтияр. Ж/д магистраль КНР-Кыргызстан-Узбекистан внесёт важный вклад в процветание региона. Агентство «Анадолу», (2023). Режим доступа: <https://www.aa.com.tr/ru/мир/ж-д-магистраль-кнр-кыргызстан-узбекистан-внесёт-важный-вклад-в-процветание-региона/2777775>
5. China's foreign trade volume tops 42 trillion yuan in 2022. «CGTN», (2023). Available at: <https://news.cgtn.com/news/2023-01-13/China-s-foreign-trade-volume-tops-42-trillion-yuan-in-2022-1gyu28Ekfe/index.html>
6. Yihan Ma. Trade balance of the European Union with China from 2012 to 2022. (2023). «Statista.com». Available at: <https://www.statista.com/statistics/257155/eu-trade-with-china/#statisticContainer>
7. Niva Yau Tsz Yan (2023). China Is Finally Making Progress on the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway. Eurasia Program. Available at: <https://www.fpri.org/article/2023/03/china-is-finally-making-progress-on-the-china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway/>
8. В 2018 году по маршруту Китай – Европа будет отправлено 4 тыс. грузовых поездов. (2017). Китайское издание «Жэньминь Жибао».
9. Национальная программа развития Кыргызской Республики до 2026 года, с. 43 // <http://www.stat.kg/media/files/3d033353-7e05-42ec-a282-8722459f5c31.pdf>
10. Национальная стратегия развития Кыргызской Республики на 2018-2040 годы // <http://www.stat.kg/ru/nsur/> С.112
11. Подольская, Дарья. Президент ознакомился со строительством железной дороги Балыкчи – Кара-Кече. «24.kg», (2022). Режим доступа: https://24.kg/vlast/249080_prezident_oznakomilsya_sostroitelstvom_jeleznoy_dorogi_balyikchi_kara-keche/
12. Деловые связи между Узбекистаном и Китаем укрепляются. «Kun.uz», (2023). Режим доступа: <https://kun.uz/ru/news/2023/04/26/delovyye-svyazi-mejdu-uzbekistanom-i-kitayem-ukreplyayutsya>
13. Товарооборот между Китаем и Кыргызстаном превысил \$4 млрд. (2023). «CGTN». Режим доступа: <https://russian.cgtn.com/news/2023-03-13/1635165959770845186/>

- 
14. Завершено ТЭО проекта ж/д по маршруту Узбекистан – Кыргызстан – Китай. (2023). «Kursiv.media». Режим доступа: <https://uz.kursiv.media/2023-05-07/zaversheno-teo-proekta-zh-d-uzbekistan-kyrgyzstan-kitaj/>
 15. Строительство железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан могут начать осенью. (2022). «Газета.uz», Режим доступа: <https://www.gazeta.uz/ru/2022/05/21/railway/>
 16. Roberts, Harry. (2019). «The China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway Project: How Much Does Kyrgyzstan Stand to Benefit?» CABAR Asia, Available at: <https://cabar.asia/en/the-china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway-project-how-much-does-kyrgyzstan-stand-to-benefit>
 17. Маканбай кызы Г. (2023). Власти нашли средства на разработку месторождения Жетим-Тоо – Дайырбек Орунбеков. «24.kg», Режим доступа: https://24.kg/vlast/265249_vlasti_nashli_sredstva_narazrobotku_mestorojdeniya_jetim-too_dayyirbek_orunbekov/
 18. Rickleton, Chris. (2021). «China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway: Who is going to pay?» Eurasia.net. Available at: <https://eurasianet.org/china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway-who-is-going-to-pay>
 19. «East Coast Rail Link (ECRL)». (2021). BRI Monitor. Available at: <https://www.brimonitor.org/case-studies/east-coast-railway-link-ecrl/>
 20. Lim, Anthony. (2023). ECRL progress now at 40.81% – Terengganu, Kelantan alignments on track to meet Dec 2026 completion date. «Paultan.org». Available at: <https://paultan.org/2023/04/05/ecrl-progress-now-at-40-81-terengganu-kelantan-alignments-on-track-to-meet-dec-2026-completion-date/>
 21. Finance Ministry says ECRL can cover its operating cost, pay back loan. (2017). News Straits Times. Available at: <https://www.nst.com.my/news/nation/2017/11/302579/finance-ministry-says-ecrl-can-cover-its-operating-cost-pay-back-loan>
 22. Sipalan, Joseph. (2019). China, Malaysia restart massive ‘Belt and Road’ project after hiccups. «Reuters». Available at: <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-malaysia-idUSKCN1UK0DG>
 23. Tay, Chester. (2019). China will help shoulder ECRL’s operational risk. «The Edge Financial Daily». Available at: <https://www.theedgemarkets.com/article/china-will-help-shoulder-ecrls-operational-risk>
 24. Как строили и не достроили «Астана LRT». (2021). «Mail.kz». Режим доступа: <https://mail.kz/ru/news/kz-news/kak-stroili-i-ne-dostroili-astana-lrt>
 25. Мураталиева, Наргиза. (2021). Станут ли китайские инвестиции в Кыргызстане «зелеными»? «CABAR Asia». Режим доступа: <https://cabar.asia/ru/stanut-li-kitajskie-investitsii-v-kyrgyzstane-zelenymi>

ПРИЗНАТЕЛЬНОСТЬ:

Выражаем благодарность и глубокую признательность Садокат Аминовой, студентке магистратуры Университета мировой экономики и дипломатии Узбекистана, за ценный вклад в изучение опыта строительства КНР железные дороги в зарубежных странах.



@CABAR.asia