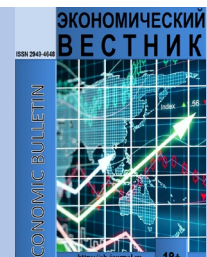


Научно-исследовательский журнал «Экономический вестник / *Economic Bulletin*»  
<https://eb-journal.ru>  
2025, Том 4 № 1 / 2025, Vol. 4. Iss. 1 <https://eb-journal.ru/archives/category/publications>  
Научная статья / Original article  
УДК 2964



<sup>1</sup> Голиков Б.И.,

<sup>1</sup> *Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова*

*Совместная реализация инициативы «Один пояс – один путь»  
Китаем и странами Центральной Азии*

**Аннотация:** китайская инициатива «Один пояс – один путь» (ОПОП) вовлекла в проекты реализации государства Азии, Европы, Африки и даже Южной Америки. География проекта с момента объявления инициативы в 2013 году постоянно расширяется. Растут и масштабы идей, денежных потоков, экономических показателей участников. Одно остается неизменным – ключевая роль региона Центральной Азии в инициативе. Это может объясняться рядом причин: географической близостью, наличием смежных интересов или привлекательностью центрально-азиатского региона благодаря своим ресурсам. Так или иначе, государства Центральной Азии – ценные партнеры как для Китая, так и для инициативы «Один пояс – один путь» в целом. **Целью** исследования является характеристика реализуемых проектов Китая с пятью государствами Центральной Азии для выявления причин их сотрудничества. Оценка результатов партнерства позволит сформировать представление о достигнутых задачах и о дальнейших перспективах в деле построения «гармоничного мира». Для выявления полной картины **результатов** исследования приведены официальные документы инициативы и изучены точки зрения современных специалистов данной области исследования, в частности Акматалиевой А.М., Ли Н., Кобаяши Ю. и Дэйв Б. и др.

**Ключевые слова:** Центральная Азия, инициатива «Один пояс – один путь», ОПОП, Казахстан, Узбекистан, Кыргызстан, Туркменистан, Таджикистан, Китай

**Для цитирования:** Голиков Б.И. Совместная реализация инициативы «Один пояс – один путь» Китаем и странами Центральной Азии // Экономический вестник. 2025. Том 4. № 1. С. 28 – 32.

Поступила в редакцию: 27 ноября 2024 г.; Одобрена после рецензирования: 22 января 2025 г.; Принята к публикации: 26 февраля 2025 г.

<sup>1</sup> Golikov B.I.,

<sup>1</sup> *Lomonosov Moscow State University*

*Joint implementation of The Belt and Road Initiative by China and Central Asian countries*

**Abstract:** the Chinese Belt and Road Initiative (OBOR) has involved the states of Asia, Europe, Africa and even South America in the implementation projects. The geography of the project has been constantly expanding since the initiative was announced in 2013. The scale of ideas, cash flows, and economic indicators of the participants are constantly growing. One thing remains unchanged – the key role of the Central Asian region in the initiative. This may be due to a number of reasons: geographical proximity, the presence of related interests, or the attractiveness of the Central Asian region due to its resources. Anyway, the Central Asian states are valuable partners both for China and for the Belt and Road Initiative as a whole. The **purpose** of the study is to characterize the ongoing projects of China with five Central Asian states in order to identify the reasons for their cooperation. An assessment of the partnership's results will help to form an idea of the tasks achieved and the future prospects for building a "harmonious world." To reveal the full picture of the research **results**, the official documents of the initiative are presented and the points of view of modern specialists in this field of research are studied, in particular, Akmatolieva A.M., Li N., Kobayashi Yu. and Dave B. et al.

**Keywords:** Central Asia, The Belt and Road Initiative, OBOR, Kazakhstan, Uzbekistan, Kyrgyzstan, Turkmenistan, Tajikistan, China

**For citation:** Golikov B.I. Joint implementation of The Belt and Road Initiative by China and Central Asian countries. Economic Bulletin. 2025. 4 (1). P. 28 – 32.

The article was submitted: November 27, 2024; Approved after reviewing: January 22, 2025; Accepted for publication: February 26, 2025.

### Введение

Прежде всего, необходимо начать с корректного определения географического названия региона. Ранее на указанном пространстве преобладало использование топонима «Средняя Азия» для обозначения Кыргызской, Таджикской, Туркменской и Узбекской советских социалистических республик. Такое наименование в современности является ошибочным и подчеркивает исторический опыт советских времен. Современное название региона «Центральная Азия» включает в себя пять стран: Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Такое название было закреплено главами независимых республик на саммите 1993 г. [1].

Сухопутный проект «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭППШП) включает создание трех экономических коридоров:

- Китай – Центральная Азия и Россия до Европы с выходом в Балтийское море;
- Из Китая через Центральную и Западную Азию в Персидский залив и Средиземное море;
- Из Китая в Юго-Восточную Азию, Южную Азию к Индийскому океану.

Реализация проектов по трем направлениям помогает Китаю решать свою главную проблему сверхпроизводства – доступ к новым рынкам сбыта товаров и услуг стимулирует темпы роста национальной экономики, а для партнеров коридоры сокращают время транспортировки товаров по пути из Китая в Европу по морю и суше. Здесь стоит отметить, что 2/3 экономических коридоров проходят именно по территории Центральной Азии.

Команда сбора и анализа данных CATGAT определила, что количество проектов Китая со странами Центральной Азии в рамках «Одного пояса – одного пути» на 2019 год составляет 261 проект, а финансовая составляющая инвестиций оценивается в 136 миллионов долларов США [2, p. 1].

### Материалы и методы исследований

При изучении материала применен метод сбора и анализа нормативно-правовых актов, научных работ, новостных каналов. Для детального рассмотрения проблемы изучены страны-партнеры

региона отдельно, а впоследствии полученная информация синтезирована для получения общего вывода по целому региону взаимодействия, Центральной Азии.

### Казахстан

Казахстан является одним из крупнейших партнеров инициативы. Неслучайно первое упоминание председателем Китайской Народной Республики (КНР) Си Цзиньпином о «Поясе, пути» было сделано в рамках государственного визита в Казахстан, Назарбаев университет, 2013 год [3]. В свою очередь, Казахстан также выступает активным сторонником, инициатором и участником различных интеграций на международной арене. Изучив внешнеполитическую стратегию Казахстана можно говорить о том, что идеологически Китай и Казахстан весьма схожи.

Так, например, первая попытка интегрировать постсоветское пространство принадлежит Казахстану, что было реализовано с 1995-1999 г. при создании «Таможенного союза» (ТС). А впоследствии в Астане в 2000 году руководителями России, Казахстана, Белоруссии, Киргизии и Таджикистана учреждено «Евразийское экономическое сообщество» (ЕврАзЭС). На данный момент мы видим, что «ЕврАзЭС» все плотнее интегрируется в программу «Шелкового пути».

Возвращаясь непосредственно к связи Казахстана и Китая в рамках инициативы, производится модернизация портов Актау и Курык с целью расширения пропускной способности. Межконтинентальная магистраль «Евразия», проходящая по пути Китай – Казахстан – Россия – Белоруссия – Польша – Германия, является также крупным инфраструктурным проектом. Планируется, что создание скоростной ветки протяженностью в семь тысяч км. объединит китайскую сеть China Railway Corp с национальными железными дорогами к 2025 году, а к 2035 г. – с европейской сетью Euro Carex [4]. Ежегодная прибыль от транзита товаров через территорию Казахстана оценивается в 5 млрд долл. Произведенные расчеты на 2019 г. показали, что Китай уже инвестировал в проект около 30 млрд долл.

### Кыргызстан

Страны Центральной Азии, как Кыргызстан и

Таджикистан, в первую очередь, импортозависимы от китайской продукции. Их долг восточному соседу составлял до 100% их ВВП, что означало присоединение по умолчанию к инициативе с целью погашения внешнего долга. Однако бывшие советские республики являются важным мостом для китайского железнодорожного транспортного коридора в Турцию и Европу, а отношения стран-партнеров по инициативе построены исключительно на равноправии.

Ключевой проект для Кыргызстана – реализация автомагистрали Китай – Кыргызстан – Узбекистан. Ожидается, что Кыргызстану удастся стать выгодополучателем от проектов инициативы при соблюдении налогового режима производственных и транзитных проектов, учитывая предоставленные льготные периоды по кредитам от КНР. Общий объем выделенных средств Кыргызстаном составляет 4,1 млрд долл. В виду географической особенности Кыргызстана, помимо транспортных инвестиций, Китай финансирует реконструкцию линий электропередач, тем самым решая проблему разделения северных и южных районов горами [5, р. 271].

#### **Таджикистан**

Автомагистраль Бишкек (Таджикистан) – Нарын (Кыргызстан) – Торугарт (Китай) – важнейшая транспортная артерия китайско-таджикских проектов. В целом, реализуемые проекты в Таджикистане очень разнообразны: это строительство автомобильных и железнодорожных дорог, трубопроводов и электростанций, и даже дорожных камер. Это объясняется меньшей степенью оснащенности государства в сравнении с другими участниками региона, что требует ускоренной модернизации [6]. Характер инвестиций Таджикистана отличается от соседей по причине экономической отсталости и высокого внешнего долга, поэтому в 2018-2019 гг. для строительства электростанции Таджикистан передал Китаю на разработку два золотоносных рудника, а еще ранее отдал часть земли в обмен на погашение долга.

#### **Туркменистан**

Туркменистан как международный игрок характеризуется высокой степенью закрытости от международных связей. Однако желание развивать проекты в сфере инфраструктуры и энергетики, реализацию которых государство не сможет обеспечить самостоятельно, побуждает укоренять отношения с Китаем. В 2016 г. между президентом Туркменистана Г. Бердымухамедовым и Си Цзиньпином состоялось активное обсуждение более масштабного участия первого в инициативе «Один пояс – один путь» с целью добиться видимых результатов от планируемых проектов.

Проекты включают: газопровод между Туркменистаном и Китаем, транспортный коридор Север – Юг (железная дорога из России, соединяющая Китай с Ираном через Казахстан и Туркменистан), Лазуритовый коридор (железнодорожный транзит Афганистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия – Турция) и газопровод Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Индия (ТАПИ) [7].

#### **Узбекистан**

Узбекистан, как и все страны Центральной Азии, не имеет выхода к океану. Китайская инициатива открывает для Узбекистана выход к Персидскому заливу, что расширяет возможности страны. Первый форум инициативы, проходивший в 2017 году, был завершен подписанием 115 соглашений суммой в более 23 млрд долл. в энергетике, нефтедобыче, химической промышленности, инфраструктуре, фармацевтике, транспортной и сельскохозяйственной сферах. Позднее одним из институтов Узбекистана на официальном уровне стала особая правительственная группа, которая занимается согласованием плана развития страны и проектов «Один пояс – один путь». Более 1500 китайских предприятий располагает на территории Узбекистан, а Поднебесная превратилась в крупнейшего партнера по торговле. Данные предыдущего 2023 года свидетельствуют об увеличении товарооборота с 9 млрд долл. почти до 14 млрд., непосредственно в 1,5 раза [8]. Основным проектом является строительство железнодорожной линии Ангрэн – Пап протяженностью 122 км, благодаря которой на территории Узбекистана сформирована единая железнодорожная линия, а также единая транспортная система.

Кроме того, общие центрально-азиатские проекты касаются гуманитарной сферы. Так десять Институтов Конфуция функционируют на казахской, кыргызской, узбекской и таджикской территориях, а обучение проходят 23 тыс. студентов. С 2010 г. запущена китайская государственная база по продвижению китайского языка в центрально-азиатском направлении. Партнерство стран в области образования способствует созданию интеллектуальной базы для развития ЭПШП [9, С. 388].

#### **Результаты и обсуждения**

Рассматривая итоги взаимодействия пяти стран с КНР по проекту ОПОП в различных сферах, в первую очередь, коснемся итогов торговли. По данным Главного таможенного управления КНР, оборот общего экспорта и импорта товаров и услуг Китая и Центральной Азии возрос от 70 млрд долл. до 90 млрд долл. или на 28,5% в 2023 г. по сравнению с предыдущим годом [10]. Ключевыми направлениями для китайского импорта

стали: сельское хозяйство, энергетика и горная промышленность Центральной Азии. В свою очередь, главный экспорт для пяти стран приходится на машиностроение и область электроники. По сообщению министра, на конец 2022 г. показатель китайских инвестиций составил 15 млрд долл.

Реализуемые в горной и нефтедобычи, газовой и перерабатывающей промышленности, цифровом производстве проекты оказали прямое воздействие на гуманитарную сферу, на качество жизни населения. Так строительство электростанции в Республике Таджикистан решило проблему дефицита электричества и скорректировало работу национальных сетей в целом. Душанбинская ТЭЦ-2, открытая в 2016 г., восстановила подачу центрального отопления жителям после режима экономии протяженностью в 15 лет. А 40 млрд куб. м добываемого природного газа ежегодно циркулирует из Центральной Азии в Китай по совместно реализованному газопроводу.

В конечном итоге, реализация инициативы с регионом открыла доступ к мировому рынку для пяти развивающихся экономик, не говоря о таких результатах, как укрепление взаимоотношений, экономическое региональное развитие. Центр международного приграничного сотрудничества Хоргос и международная логистическая база в Ляньюньгане не только расширили грузопоток товаров и услуг, но и превратили Центрально-Азиатский регион в инвестиционно-привлекательный для партнеров.

Также стоит учесть, что в период кризиса мировой финансовой системы Китай инвестировал в инфраструктуру региона так, что страны-партнеры на конец 2018 г. стали заемщиками по долговым обязательствам перед Китаем и по этой причине изначально присоединялись к инициативе. Благодаря выгодному членству в рамках ОПОП внешний долг стран ежегодно снижается и списывается [11, с. 141].

Потенциальными недостатками в деле реализации инициативы можно отметить, во-первых, коррумпированность на местах, способную тормозить проекты, а также протесты местного населения по поводу привлечения китайской рабочей силы, что провоцирует нелегальные миграционные потоки, противостояние местных уйгуров и китайцев, опа-

сения по отношению к китайским предпринимателям и проявления синофобии.

Во-вторых, геополитические конкуренты, как Россия и Индия в Евразии, США и Япония в Азиатско-Тихоокеанском направлении создают открытые препятствия. Так проект строительства коридора Китай – Пакистан уже вызывает широкое сопротивление со стороны Индии.

В-третьих, языковой барьер и культурный аспект в целом, выявляет сложности. Так русский язык остается языком международного общения в Центральной Азии. Со временем необходимо решить вопрос стандартов общения между странами региона и Китаем.

В-четвертых, поднимается вопрос о компетентности Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, и Фонда Шелкового Пути как альтернатив Всемирного банка и Международного Валютного Фонда. С одной стороны, страны Центральной Азии поощряют инфраструктурное строительство, с другой – опасаются оказаться в большей зависимости от КНР. Поэтому эффективность инициативы зависит и от намерения Китая решать культурные, экономические и коррупционные трудности.

### Выводы

Таким образом, пять стран региона являются ключевыми участниками китайской интеграции ОПОП. Великий «Шелковый путь», караванная дорога из Китая в Европу во II веке до н. э., проходил на территориях современных стран Центральной Азии. Сейчас роль интеграционных процессов растет, поэтому в нынешних реалиях регион выступает как единый, а саммит в Сиане 2023 г. под заглавием «Китай+5» это подтверждает.

Инициатива способна обеспечить не только Китай, но и государства вдоль маршрута новыми возможностями по развитию транзитного потенциала. Реализация способствует экономическому развитию региона, улучшает условия жизни населения, обеспечивает лучшую инфраструктуру, торговлю и возможности по созданию рабочих мест. Эти аспекты для Центральной Азии считаются наиболее привлекательным, в условиях постсоветской инфраструктуры и поиска альтернативных торговых путей.

### Список источников

1. Итоги центральноазиатского саммита [Электронный ресурс] // Коммерсантъ [сайт]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/34912> (дата обращения: 20.11.2024)
2. Aminjonov F., et al. BRI in Central Asia: Overview of Chinese Projects // Central Asia Regional Data Review. 2019. № 20. 5 p.

3. Выступление Председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев университете (полный текст) // Посольство Китайской Народной Республики в Республике Казахстан: официальный сайт. 2013. URL: [https://kz.china-embassy.gov.cn/rus/zhgx/201309/t20130916\\_1045309.htm](https://kz.china-embassy.gov.cn/rus/zhgx/201309/t20130916_1045309.htm) (дата обращения: 11.10.2024)
4. Китай хочет удвоить протяженность высокоскоростных магистралей к 2025 году [Электронный ресурс] // РИА Новости [сайт]. URL: <https://ria.ru/20160720/1472396038.html?ysclid=m66fvch6ul798899671> (дата обращения: 16.10.2024)
5. Dave B., Kobayashi Y. China's silk road economic belt initiative in Central Asia: economic and security implications // Asia Europe Journal. 2018. Vol. 16. P. 267 – 281.
6. For Tajikistan, the Belt and Road Is Paved with Good Intentions [Electronic resource] // The National Interest [site]. URL: <https://nationalinterest.org/feature/tajikistan-belt-and-road-paved-good-intentions-29607> (accessed: 20.10.2024)
7. Turkmenistan's strategic corridors [Electronic resource] // OBOReuropa [site]. URL: <https://www.oboreurope.com/en/turkmenistan-strategic-corridors/> (accessed: 20.10.2024)
8. Узбекистан в 2023 году увеличил торговлю с Китаем и Россией и снизил её с соседями [Электронный ресурс] // Газета.uz. URL: <https://www.gazeta.uz/ru/2024/02/09/trade-partners/> (дата обращения: 15.10.2024)
9. Ли Н. Инициатива "один пояс, один путь" как новая модель сотрудничества КНР с Россией и странами Центральной Азии // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Всеобщая история. 2018. Т. 10. № 4. С. 382 – 392.
10. Customs statistics // General Administration of Customs of the People's Republic of China: official site. 2023. URL: <http://stats.customs.gov.cn/indexEn> (accessed: 15.10.2024)
11. Акматалиева А.М. Инициатива «Один пояс-один путь» в Центральной Азии // Сравнительная политика. 2018. Т. 9. № 4. С. 139 – 146.

#### References

1. Results of the Central Asian summit [Electronic resource]. Kommersant [website]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/34912> (date of access: 20.11.2024)
2. Aminjonov F., et al. BRI in Central Asia: Overview of Chinese Projects. Central Asia Regional Data Review. 2019. No. 20. 5 p.
3. Speech by the Chairman of the PRC Xi Jinping at Nazarbayev University (full text). Embassy of the People's Republic of China in the Republic of Kazakhstan: official website. 2013. URL: [https://kz.china-embassy.gov.cn/rus/zhgx/201309/t20130916\\_1045309.htm](https://kz.china-embassy.gov.cn/rus/zhgx/201309/t20130916_1045309.htm) (date of access: 11.10.2024)
4. China wants to double the length of high-speed highways by 2025 [Electronic resource]. RIA Novosti [website]. URL: <https://ria.ru/20160720/1472396038.html?ysclid=m66fvch6ul798899671> (date of access: 16.10.2024)
5. Dave B., Kobayashi Y. China's silk road economic belt initiative in Central Asia: economic and security implications. Asia Europe Journal. 2018. Vol. 16. P. 267 – 281.
6. For Tajikistan, the Belt and Road Is Paved with Good Intentions [Electronic resource]. The National Interest [site]. URL: <https://nationalinterest.org/feature/tajikistan-belt-and-road-paved-good-intentions-29607> (accessed: 20.10.2024)
7. Turkmenistan's strategic corridors [Electronic resource]. OBOReuropa [site]. URL: <https://www.oboreurope.com/en/turkmenistan-strategic-corridors/> (accessed: 20.10.2024)
8. Uzbekistan increased trade with China and Russia and decreased it with its neighbors in 2023 [Electronic resource]. Gazeta.uz. URL: <https://www.gazeta.uz/ru/2024/02/09/trade-partners/> (accessed: 15.10.2024)
9. Li N. The "one belt, one road" initiative as a new model of cooperation between China and Russia and the countries of Central Asi. Bulletin of Peoples' Friendship University of Russia. Series: General History. 2018. Vol. 10. No. 4. P. 382 – 392.
10. Customs statistics. General Administration of Customs of the People's Republic of China: official site. 2023. URL: <http://stats.customs.gov.cn/indexEn> (accessed: 15.10.2024)
11. Akmatallieva A.M. The "One Belt, One Road" Initiative in Central Asia. Comparative Politics. 2018. Vol. 9. No. 4. P. 139 – 146.

#### Информация об авторе

Голиков Б.И., аспирант, Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова