

Влияние китайских инвестиций на страны коридора Китай-Центральная Азия-Западная Азия в рамках инициативы «Один пояс – один путь»

Научный руководитель – Молчанова Наталья Петровна

Агафонов Кирилл Олегович

Аспирант

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Факультет
глобальных процессов, Направление глобальной экономики и управления, Москва,
Россия

E-mail: k.agafonov@yandex.ru

В настоящее время Китая выступает одной из передовых и ключевых экономик на мировой арене. При этом руководство Китая ориентировано на дальнейшее развитие страны и поиск новых идей, что как раз и стало предпосылкой для создания в 2013 году инициативы «Один Пояс и Один Путь» (совместное строительство экономического пояса шелкового пути и морского пути XXI века).

Ключевыми целями проекта «Один Пояс и Один Путь» выступают:

- решение проблемы избыточных мощностей Китая по строительству транспортной инфраструктуры;
- сокращение сильного неравенства между провинциями Китая за счет развития инфраструктуры;
- переход к модели экономического роста, основанной на внутреннем потреблении.

С момента запуска инициативы «Один пояс – один путь» (ОПОП) в 2013 году Китай инвестировал в страны Центральной Азии и Западной Азии около \$1 трлн[10].

Инвестиции Китая позволяют Казахстану ускорить развитие инфраструктуры, но требуют адаптации институтов. Китай финансирует транспортные проекты, получая доступ к казахстанским нефти, газу и транзитным маршрутам. Как прогнозирует Всемирный банк, при нынешних темпах роста проектов One Belt One Road может увеличить ВВП Казахстана на 21%[2].

Рассмотрим проект – Автомагистраль «Хоргос – Алматы». В проект Автомагистраль «Хоргос – Алматы» были вложены инвестиции в размере \$3 млрд (China Road and Bridge Corporation, CRBC). Реализация данного проекта позволила сократить время перевозки грузов из Китая в Европу на 30% (с 14 до 10 дней), в то же время по морю это заняло бы от 4 до 6 недель. В дальнейшем это привело к росту транзитного потока через Казахстан до 1.5 млн тонн в год (2023) [11]. Роль китайских компаний была весьма существенной. CRBC обеспечила большую часть финансирования и половину рабочей силы. Использование китайских материалов (асфальт, техника) снизило затраты, но ограничило участие местных подрядчиков.

Интерес вызывает и такие проекты как Сухой порт Хоргос и железная дорога в рамках масштабной государственной программы развития инфраструктуры Казахстана "Нурлы Жол". Рост грузоперевозок через Хоргос составил 30,3% в годовом выражении. Увеличение пропускной способности инфраструктуры стимулирует экспорт сырья (нефть, уран) и диверсификацию экономики, а сам путь через Казахстан в среднем на три-четыре дня быстрее, чем через Монголию и Россию. С 2013 по 2020 год в рамках инициативы One Belt One Road Китай инвестировал в Казахстан порядка \$18,5 млрд, а в 2023 году общий объем инвестиций дошел до 24,8 млрд долларов США [12].

Кыргызстан, не имеющий выхода к морю и обладающий слаборазвитой инфраструктурой, стал ключевым транзитным узлом китайской инициативы «Один пояс – один путь»

(ОПОП). С 2010 года Китай инвестировал в транспортные проекты страны свыше \$2.1 млрд [8], что составляет около 40% от всего внешнего долга Кыргызстана. Однако эти инвестиции неоднозначны: они стимулируют рост, но усиливают долговую зависимость и геополитические риски [13].

Страны с низким ВВП (Кыргызстан: около \$13 млрд, 2023) уязвимы перед условиями кредитов, требующих залога стратегических активов. Транзитная роль может закрепить сырьевую модель экономики, ограничив диверсификацию. Китайские компании часто получают эксклюзивные права на управление объектами [9].

Рассмотрим более подробно два проекта китайского инвестирования - Автомагистраль «Север–Юг» (Бишкек–Ош) и Железная дорога «Китай–Кыргызстан–Узбекистан». Основные инвестиции в проект автомагистрали пришлись на китайские компании (China Road and Bridge Corporation, CRBC). В результате удалось добиться сокращения времени в пути примерно с 12 до 6 часов. Транзит китайских грузов через Кыргызстан вырос примерно на 40% к 2023 в сравнении с 2020. Большую часть работ выполнили китайские подрядчики.

В проект строительства железной дороги «Китай–Кыргызстан–Узбекистан» планируется выделить инвестиции в размере \$4.5 млрд. Данная железная дорога может стать альтернативой морским маршрутам в Европу (сокращение пути на 900 км). Но в то же время, в ходе реализации данной инициативы инвесторы столкнулись с экологическими протестами, так как предполагается строительство через заповедные зоны. По условию кредита большая часть участия в проекте должна прийти на китайские компании.

Таджикистан фокусируется на транзите грузов через горные маршруты. Узбекистан, как самая населенная страна региона, сочетает транспортные проекты с промышленными зонами. Китайские инвестиции в эти страны превысили \$6 млрд, но их последствия сильно различаются.

Инвестиции в инфраструктуру ускоряют рост, но требуют адаптации институтов, особенно актуально для Узбекистана с его реформами. Таджикистан расплачивается месторождениями, Узбекистан — доступом к рынку (население 36 млн). Оба рискуют стать «коридорами», но Узбекистан диверсифицирует экономику через промышленные зоны.

Интересный проект Узбекистана - газопровод "Центральная Азия – Китай" (Линия D). Стоимость проекта: оценивается около \$7 млрд. Финансируются за счет китайских инвестиций. Ресурсная база проекта - месторождение Галкыныш, второе по величине газовое месторождение в мире. Китай уже инвестировал в его разработку \$4 млрд (3 млрд в 2009 году и 1 млрд в 2011 году). Пропускная способность “Линии D” планируется в 30 млрд кубометров в год. Рост зависимости от сырьевого экспорта подавляет другие сектора.

Ключевым проектом в Таджикистане является строительство Автодороги «Душанбе–Кульма». Китайские компании (China Railway Group) направили на нее инвестиции в размере \$1.1 млрд. Условием для реализации является залог серебряных месторождений. В результате за последние 14 лет долг Душанбе перед Пекином увеличился почти в шесть раз, а около 80% золоторудных месторождений Таджикистана уже принадлежат Китаю. В тоже время долговая нагрузка составила \$3.2 млрд из которых долг КНР составляет около 40% внешнего долга страны [3]. Так же 3 серебряных месторождения находятся в залоге.

Коридор, связывающий Синьцзян с Ираном через Центральную Азию, стал ключевым звеном ОПОП. Его цель – обеспечить Китаю доступ к ресурсам (нефть, газ, редкоземельные металлы) и альтернативные маршруты экспорта в Европу и Ближний Восток. Для стран Центральной Азии – это шанс модернизировать инфраструктуру, но ценой усиления зависимости от Пекина. Осуществляется модель «долг в обмен на ресурсы» – Китай финансирует инфраструктуру, получая доступ к сырью и рынкам. В то же время страны с

богатými ресурсами (Казахстан, Узбекистан) рискуют усилить сырьевую специализацию, замедляя диверсификацию [14].

Китайские инвестиции трансформируют Центральную Азию, но страны демонстрируют разные сценарии на примере Таджикистана и Узбекистана. Если Таджикистан балансирует на грани долговой ловушки, то Узбекистан использует ОПОП для индустриализации. Инвестиции Китая могут усиливать структурную зависимость стран-реципиентов от внешнего капитала. Инфраструктурные проекты снижают транзакционные издержки, стимулируя торговлю и рост, но реализуется модель долговой дипломатии и уступки стратегических активов в обмен на финансирование.

В качестве позитивного эффекта стоит выделить ускорение роста ВВП стран коридора и интеграция в глобальные цепочки добавленной стоимости. Негативными эффектами являются усиление сырьевой зависимости и долговые риски.

В основном китайские компании доминируют в реализации проектов. Часто финансы на проекты ОПОП даже не выходят за пределы Китая. Китайские компании получают кредитование и сами же выступают в роли исполнителя в том или ином проекте без привлечения сторонних подрядчиков.

Источники и литература

- 1) Азиатский банк развития продолжит инвестировать в Кыргызстан [Электронный ресурс] // Daryo. URL: <https://daryo.uz/ru/2023/10/25/abr-prodolzit-investirovat-kyrgyzstan-kakovy-investicii> (дата обращения: 05.03.2025)
- 2) Как Казахстан зарабатывает на проекте «Один пояс - один путь» [Электронный ресурс] // Forbes Kazakhstan. URL: https://forbes.kz/articles/ostaetsya_li_proekt_odin_poyas_-_odin_put_po-prejnemu_perspektivnyim (дата обращения: 05.03.2025)
- 3) Китай вкладывает в Таджикистан большие деньги. Чем республика будет отдавать долги? [Электронный ресурс] // Lenta.ru. URL: https://lenta.ru/articles/2021/06/01/zhyzn_vzaimy/ (дата обращения: 05.03.2025)
- 4) Министерство инвестиций Республики Узбекистан. Отчет по промышленной зоне «Джиззак». Ташкент, 2023. – 24 с.
- 5) Министерство национальной экономики Республики Казахстан. Отчет о структуре ВВП [Электронный ресурс]. URL: <https://aifc.kz/wp-content/uploads/2024/08/spravochnik-ekonomika-kazahstana-2-kv.-2024-g.pdf> (дата обращения: 05.03.2025)
- 6) Международный валютный фонд. Uzbekistan's Debt Sustainability: IMF Country Report. 2024. № 2024/067. URL: <https://www.imf.org> (дата обращения: 05.03.2025)
- 7) Национальный банк Республики Казахстан. Внешний долг и инвестиции – 2023: отчет [Электронный ресурс]. URL: <https://www.nationalbank.kz/ru/news/vneshniy-dolg> (дата обращения: 05.03.2025)
- 8) Объем китайских инвестиций в госпроекты Кыргызстана составил \$2,1 млрд [Электронный ресурс] // Today.kg. URL: <https://www.today.kg/news/6994/> (дата обращения: 05.03.2025)
- 9) Омурова Ж. О. Сотрудничество Кыргызской Республики с Китайской Народной Республикой в рамках проекта «Один пояс – один путь» // Вестник ВолГУ. Серия 4: История. Регионоведение. Международные отношения. 2019. Т. 24, № 5. С. 236–249. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sotrudnichestvo-kyrgyzskoy-respubliki-s-kitayskoy-narodnoy-respublikoy-v-ramkah-proekta-odin-poyas-odin-put?ysclid=m7t0hdmz9l703006439> (дата обращения: 05.03.2025)

- 10) Сазонов С.Л., Ильинская И.Д. О некоторых аспектах китайской инициативы «Один пояс, один путь» // Восточная Азия: факты и аналитика. 2022. № 4. С. 47–55.
- 11) СЭЗ «Хоргос» — новая экономическая точка роста [Электронный ресурс] // Капитал. URL: <https://kapital.kz/economic/72712/sez-khorgos-novaya-ekonomicheskaya-tochka-rosta.html> (дата обращения: 05.03.2025)
- 12) Торговля, инвестиции, технологии: как Китай меняет экономику Казахстана [Электронный ресурс] // Inbusiness.kz. URL: <https://inbusiness.kz/ru/news/torgovlya-investicii-tehnologii-kak-kitaj-menyaet-ekonomiku-kazahstana> (дата обращения: 05.03.2025)
- 13) World Bank. Кыргызстан: Долг и развитие. 2024 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.worldbank.org/en/country/kyrgyzrepublic/overview> (дата обращения: 05.03.2025)
- 14) World Bank. Transport Corridors of Central Asia. Вашингтон, 2023 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.vsemirnyjbank.org/ru/news/press-release/2023/11/27/middle-corridor-through-central-asia-caucasus-can-boost-trade-connectivity-and-supply-chain-resilience> (дата обращения: 05.03.2025)