

*Кудаяр кызы Н.***«БИР АЛКАК – БИР ЖОЛ» ДОЛБООРУНУН АЛКАГЫНДА
КЫРГЫЗ-КЫТАЙ МАМИЛЕЛЕРИ***Кудаяр кызы Н.***КЫРГЫЗСКО-КИТАЙСКИЕ ОТНОШЕНИЯ В РАМКАХ
ПРОЕКТА «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»***Kudaiar kyzu N.***KYRGYZ-CHINESE RELATIONS IN THE FRAMEWORK
OF THE PROJECT «ONE BELT – ONE ROAD»**

УДК: 327.57:940.5.(575.2)/321.022

Кытай менен Кыргызстан коңшу мамлекеттер, мындан эки миң жылдан ашык убакыт мурун эки өлкөнүн элдерин Улуу Жибек жолу байланыштырып турган. 1992-жылдын 5-январында Кытай менен жаңы эгемендик алган Кыргыз Республикасы дипломатиялык мамилелерди орнотуу боюнча бир-гелешкен коммюникеге кол коюшуп, кытай-кыргыз мамилелеринин жаңы барагын ачышкан. Дипломатиялык мамилелерди орнотуунун 30 жылында кыргыз-кытай мамилелери ар дайым сергек жана стабилдүү өнүгүүнүн жакшы импульсун сактап келген да, эки өлкөнүн жогорку деңгээлдеги жетекчилеринин 50гө жакын визиттери болгон. Кыргызстан алгачкылардан болуп «Бир алкак - бир жол» долбоорун колдоп, ага катышкан. Бул макалада «Бир алкак - бир жол» долбоорунун кыргыз-кытай мамилелеринин өнүгүшүндөгү ролу талкууланмакчы.

Негизги сөздөр: мамлекеттер, кызматташтык, укуктук база, саясий мамилелер, экономикалык мамилелер, инвестициялар, долбоорлор.

Китай и Кыргызстан – соседи, и более двух тысяч лет назад народы наших двух стран связывал Великий Шелковый путь. 5 января 1992 года новая независимая Кыргызская Республика и Китай подписали совместное коммюнике об установлении дипломатических отношений, открыв новую страницу в китайско-кыргызских отношениях. За 30 лет установления дипломатических отношений кыргызско-китайские отношения всегда сохраняли хорошую динамику стабильного развития, состоялось около 50 визитов высокопоставленных руководителей двух стран. Кыргызстан одним из первых поддержал и принял участие в проекте «Один пояс – один путь». В данной статье кыргызско-китайские отношения будут проанализированы в рамках проекта «Один пояс - один путь».

Ключевые слова: государства, сотрудничество, правовая база, политические отношения, экономические отношения, инвестиции, проекты.

China and Kyrgyzstan are neighboring countries, more than two thousand years ago the Great Silk Road connected the peoples of our two countries. On January 5, 1992, China and the newly independent Kyrgyz Republic signed a joint communique on the establishment of diplomatic relations, which opened a new page in Chinese-Kyrgyz relations. In 30 years of establishing diplomatic relations, Kyrgyz-Chinese relations have always maintained a good momentum of healthy and stable development, there have been about 50 visits by high-level leaders of the two countries. Kyrgyzstan is one of the first countries to support and participate in the joint construction of «One Belt - One Road». This article will discuss the role of the «One Belt - One Road» project in the development of Kyrgyz-Chinese relations.

Key words: states, cooperation, legal framework, political relations, economic relations, investments, projects.

Киришүү. Кытай – Кыргызстандын эң приоритеттүү стратегиялык өнөктөштөрүнүн бири. Эзелтеден бери эки өлкөнү Улуу Жибек жолунун алкагындагы карым-катыш байланыштырып келген. Кыргызстан Кытай менен Бириккен улуттар уюму, Шанхай кызматташтык уюму жана башка көп тараптуу түзүмдөрдүн алкагында жемиштүү кызматташат. 2002-жылы кол коюлган достук жана кызматташтык келишиминин негизинде кызматташуунун бекем келишимдик-укуктук базасы түзүлдү [1, 33-б.]. Жылдан-жылга экономикалык, финансы-кредиттик, илимий-техникалык кызматташтык чыңдалып, маданий-гуманитардык байланыштар кеңейүүдө.

Кыргыз-кытай мамилелеринин негизинде Кытайдын жаш кыргыз мамлекетине кеңири масштабдуу жана ар тараптуу жардамы өзгөчө орунду ээлейт.

Кыргызстан менен Кытайдын ортосундагы экономикалык, саясий жана социалдык-маданий байланыштары кыргыз саясатчылары жана илимпоздору тарабынан да, кытай жана башка чет элдик окумуштуулар тарабынан да байма-бай изилденип келген. Андыктан кыргыз-кытай кызматташтыгынын учурдагы приоритеттүү жана актуалдуу багыттарынын бири болгон “Бир алкак-бир жол” экономикалык-саясий долбоорунун алкагында анализ жүргүзүү маанилүү болуп саналат. Улуу Жибек Жолун кайрадан жандандыруу демилгеси менен, дүйнөдө экономикалык күчтүү держава болгон Кытай мамлекети аталган долбоорду сунуштап, Борбордук Азия, Орусия жана Европа мамлекеттери менен кызматташтыгын өнүктүрүүнү көздөдө десек болот. Кыргызстан-Борбордук Азиядагы жайгашкан жана Кытайдын коңшусу катары бул долбоордун негизинде Кытай менен мамилесин мындан ары да бекемдөө жолуна түштү десек жаңылышпайбыз.

Кыргыз-кытай кызматташтыгын бул өңүттөн талкууга алып, долбоордун канчалык деңгээлде эки өлкөнүн мамилелеринин чыңдалышына салым кошоорун баалоо бул макаланын максаты болуп саналат. Бул максаттын негизинде макаланы даярдоодо Кыргызстан менен Кытайдын ортосундагы байланыштар боюнча жарыяланган китептер, изилдөө отчеттору, онлайн платформалар (ММКлар, атайын

маалымат базалары), ошону менен бир катар мамлекеттик органдардын, ошондой эле компаниялардын веб-сайттарынан алынган, онлайн режимде жеткиликтүү маалыматтарды талдоо ыкмасы колдонулду. Буга кошумча “Бир алкак - бир жол” долбоору боюнча мамлекеттик органдардын тийиштүү адистерин жана чет өлкөлүк эксперттер тарабынан даярдалган публикацияларга жана докладдарга контент анализ жасалды.

Кытайдын "Бир алкак- бир жол" долбоору 2013-жылдын сентябрь айында Казакстандын борбору Астанада жарыяланган. Кытай бул долбоору аркылуу Азия, Африка, Европа жана башка аймактарды байланыштырып, соода жүргүзүүнү күчөтүү ыкмасын сунуштайт. Кытайдын Улуу жибек жолун кайра жаңыртууну көздөгөн ири долбоору 60 мамлекет менен алака-катышты өнүктүрүүнү көздөп, бул долбоор соңку жылдардагы эң амбициялуу инвестициялык программанын бири болуп эсептелет [2, 5-б.]. Бул долбоорду инфраструктуралык курулуш, энергетика жана транспорт секторлорунда өнүктүрүү долбоорлоруна күчтүү басым жасаган ийкемдүү механизм катары мүнөздөөгө болот. Анда Кытайдын алюминий, болот өнөр жайына, курулуш жана башка тармактарына жаңы рынокторду өздөштүрүү максаты бар.

Борбордук Азия өлкөлөрү, тагыраак айтканда, Кыргызстан, Казакстан, Тажикстан жана Өзбекстан Кытай үчүн приоритеттүү болуп, Кытайдын кызыгуусун жаратат. Анткени бул өлкөлөр жаратылыш ресурстарына бай, ал эми Кытай баарына белгилүү болгондой эң чоң мунай менен газдын дүйнөлүк керектөөчүсү. Ошондой эле бул өлкөлөр Кытайдын жакын коңшулары, Өзбекстандан башка үч өлкөнүн Кытай менен жалпы чек аралары бар. “Бир алкак-бир жол” демилгесинин пайда болушу менен Борбордук Азия өлкөлөрү менен Кытайдын кызматташуусуна олуттуу түрткү берди десек болот. 2013-жылдан бери бул стратегиянын алкагында программалар жана долбоорлор ишке ашырылып, чоң өзгөрүүлөр болууда. Кытайда Борбордук Азия жана Жибек Жолун изилдөөгө адистешкен 50дөн ашык илимий борборлор түзүлдү [3, 2-б.].

Бул контекстте көп нерсе Борбордук Азия өлкөлөрүнүн өздөрүнүн позициясынан жана ички/тышкы саясатынан, Кытайдын мындан аркы мамилесинен, Россиянын аймактагы негизги оюнчу катары позициясын жана аракеттерин камтыган факторлордун жыйындысынан көз каранды болот. Борбордук Азия мамлекеттеринин ичинен аталган долбоордун алкагында Кыргыз-Кытай экономикалык кызматташтыгы талкууга алынмакчы.

«Бир алкак-бир жол» долбоорунун алкагында кыргыз-кытай экономикалык кызматташтыгы. Кыргызстан Дүйнөлүк соода уюмуна мүчө болуу

менен, Кытайдын Батыш өлкөлөрүнө жетүүсүнүн негизги соода коридорлорунун бири болуп саналат. Мындан тышкары Кыргызстан Евразиялык Экономикалык Биримдиктин мүчөсү катары Кытай үчүн биримдиктин жалпы рыногуна чыгуу үчүн чоң мүмкүнчүлүктү түзөт. Ал эми Борбордук Азияда анын ичинде Кыргызстанда өнүкпөгөн транспорт коридорлору кызматташтыкты андан ары тереңдетүү процессине негизинен тоскоол болууда. Бул контекстте Кытай долбоордун глобалдык стратегиясын ишке ашыруунун алкагында «Кытай-Кыргызстан-Өзбекстан» темир жолун куруу милдетин сунуштайт.

Кыргызстан биринчилерден болуп “Бир алкак - бир жол” биргелешкен курулушун колдоп, ага катышкан. 8 жылдык аракеттерден кийин Кытай менен Кыргызстан биргелешип бир катар маанилүү “Бир алкак, бир жол” долбоорлорун ишке ашырышты. Кытай-Кыргызстан-Өзбекстан автожолу Борбор Азиядагы транспорттук байланыштар үчүн барган сайын маанилүү роль ойнойт. «Датка-Кемин» электр өткөрүү линиясынын долбоору Кыргызстанга өлкөнүн бирдиктүү энергетикалык системасын курууга жардам берди. Ош шаардык ооруканасы Борбордук Азиядагы эң ири заманбап хирургиялык оорукана болуп калды. Бишкек шаардык автожол тармагын реконструкциялоо долбоору шаардын транспорттук коммуникациялык абалын гана жакшыртпастан, Кыргызстандын борборун абдан кооздоп турат. «Айылды ирригацияны калыбына келтирүү» долбоору Кыргызстандын төрт аймагындагы 40 миңден ашуун жашоочуга пайда алып келет. “Түндүк-Түштүк” альтернативалык жолу Кыргызстандын негизги транспорттук артериясына айланат. “Бир алкак – бир жол” биргелешкен курулушу буга чейин Кытай менен Кыргызстандын ортосундагы практикалык кызматташуунун эң маанилүү аянтчасы болуп калды десек болот [4, 1-б.].

2013-жылдан бери Кытайдын Кыргызстанга инвестициясы жана контракттары 4,34 миллиард АКШ долларын түзөт, анын 2,5 миллиарды энергетика тармагына, 1,69 миллиарды транспорт тармагына жана 150 миллиону металлургияга багытталган. 2019-жылы Кыргызстанда 400гө жакын кытайлык компаниялар жана 170 кытай-кыргыз биргелешкен ишканалары иштеген. 2020-жылдын февралында жарыяланган Кыргызстандын мамлекеттик агенттигинин маалыматы боюнча, 2020-жылы Кытайдын Кыргызстанга тикелей инвестициясы 136 миллион АКШ долларын түздү, бул Кыргызстандын ушул мезгилдеги жалпы тике чет элдик инвестициясынын төрттөн бир бөлүгүн түзөт. Үстүбүздөгү жылдын биринчи жарымында Кытайдын Кыргызстанга болгон түз инвестициясы болжол менен 102 миллион долларды түзүп, өткөн жылдын ушул мезгилине салыштырмалуу 97,8%га өскөн [4, 1-б.].

«Кытай Сино-Пиплайн Интернэшнл Компани» ЖЧКсы 2019-жылы «Борбор Азия-Кытай» газ куурунун төртүнчү линиясынын (D линиясы) кыргыз тилкесинин курулушун баштаган. Эки нефтини кайра иштетүүчү заводду - Кара-Балтада (жылына 800 миң тоннага жакын өндүрүштүк кубаттуулукта) жана Токмокто (450 миң тонна) кытай компаниялары өлкөнүн түндүгүндө курулган [5, 1-6.]. Нефтинин тартыштыгынан бул ишканалардын бири да толук кубаттуулукта иштебейт. Карабалта нефтини кайра иштетүүчү заводу COVID-19 пандемиясынан улам ишин токтоткон. Заводдо өндүрүш токтогонго чейин 775ке жакын адам иштеген – 500 жергиликтүү жумушчу, калганы Кытайдан келген [5, 1-6.].

Кыргызстандын шахталарында жана карьерлеринде иштеген 11 ишкана бар, анын ар биринде болжол менен 500 же андан көп адам эмгектенет. Алардын ичинен 4 компания кытайлык инвесторлорго таандык. Zijin Mining Group, Кытай ТНК, дүйнөдөгү үчүнчү ири алтын өндүрүүчү компания болгон Талдыбулак Сол жээк кенинин оператору «Алтынкен» ЖЧКсынын 60% үлүшүнө ээ. Талдыбулак Сол жээк 2015-жылдын июль айында коммерциялык казып алууну баштаган жана 2019-жылы 133 335 унция алтын өндүргөн [2, 13-6.].

Экономикалык демилгени узак мөөнөттүү өнүктүрүү үчүн Кытай тарап жана өнөктөш өлкөлөрдүн өкмөттөрү экологияга болгон тобокелдиктерди биллип, инвестициялык долбоорлордун алкагында социалдык жана экологиялык жоопкерчиликти жогорулатуу боюнча чараларды көрүшү зарыл. Инвестициялоонун бардык этаптарында региондогу коомдук уюмдар жана бейөкмөт уюмдар менен кызматташуунун ачыктыгын сактоо жана жардам алуучу өлкөлөрдүн мамлекеттик органдарынын артыкчылыктары менен гана чектелбөө өзгөчө маанилүү.

«Бир алкак-бир жол» долбоорунун алкагында Кыргызстан-Кытай экономикалык мамилелеринин келечеги. Бүгүнкү күндө Кытайдын “Бир алкак-бир жол” демилгесинин алкагында Кыргызстан менен Кытайдын ортосундагы эки тараптуу мамилелер кыйла натыйжалуу болот деп күтүлүүдө. 1992-жылдан бери ишке ашырылып келе жаткан жаткан долбоорлор да демилгенин максатына дал келет. Долбоор алкагында эки өлкөнүн экономикалык жана саясий кызматташтыгын төмөнкү маанилүү факторлорго негизделет деп айтууга болот:

- учурдагы темир жолдорду жана автомобиль жолдорун реконструкциялоо менен Кытай товарларын Европага, Кавказга жана Жакынкы Чыгышка жеткирүүнү камсыз кылуу;
- Энергетикалык ресурстарды, өзгөчө түркмөн жана өзбек жаратылыш газын Кытайга ташууну камсыз кылуу [10, 2-6.];
- Евразия экономикалык биримдигине мүчө болгон

өлкөлөрүндө жана Кыргызстандын ички рыногунда кытай товарларына болгон суроо-талапты канааттандыруу үчүн Кытайдын өндүрүш ишканаларын Кыргызстанда ачуу;

- Кыргызстандын транспорт жана энергетика тармагына кытайлык инвестицияларды тартуу;
- эркин соода зонасын түзүү аркылуу чек ара кызматташтыгын бекемдөө.

Айрыкча, Кыргызстандын Евразиялык Экономикалык Биримдиктин мүчөсү болгондугу Кытай ишкерлери үчүн абдан маанилүү, анткени Кыргызстандагы соода-экономикалык активдүүлүгүн жогорулатуу менен, аларда Евразиялык Экономикалык Биримдиктин жалпы рыногуна чыгуу мүмкүнчүлүгүн алышат.

Корутунду. “Бир алкак - бир жол” демилгесинин өзүндө көптөгөн жакшы жактары бар жана Борбордук Азия өлкөлөрүнүн актуалдуу талаптарына жооп берет деп айтсак болот. Кыргызстан Азия-Тынч океан аймагынан Жакынкы Чыгышка жана Европага товарларды жана кызмат көрсөтүүлөрдү ташуу үчүн баалуу транспорттук хаб болуу үчүн уникалдуу мүмкүнчүлүккө ээ. Кыргызстан Евразиялык экономикалык биримдиги жана Шанхай кызматташтык уюмуна мүчө болуу менен бирге “Бир алкак - бир жол” демилгесине толук ылайык келет. Буга Кытай-Кыргызстан-Өзбекстан темир жол долбоорун ишке ашыруу чоң салым болот. Бул долбоордун ийгилиги Кыргызстандагы коррупцияга каршы күрөштөн, бюрократиялык механизмдерден жана саясий элитанын чечимдерди кабыл алуу процессинен да көз каранды болот. Чынында эле, Кыргызстанда ишенимди туудурган шарттарды түзбөсө, Кытай инвесторлору ири долбоорлорду ишке ашырууга кызыктар болбойт.

Бул долбоордун алкагында Кыргыз-Кытай саясий жана экономикалык кызматташтыгынын өнүгүшүнө тийгизген оң таасирлерин жогоруда айтылды. Ал эми, долбоордун негизинде Кыргызстандын социалдык-экономикалык жана экологиялык абалына таасир эте турган терс факторлорго орун берүү өтө маанилүү. Бул долбоордун алкагында ишканалар, темир жолдун тийгизе турган терс таасирлерине токтолсок:

1. Ишкана ачылган аймактагы экологиялык абалдын коопсуздугу;
2. Кытай-Кыргыз ишканасында КР Эмгек кодексинин талаптарынын аткарылышында кемчиликтер (Кыргыз жарандарынын эмгек адам укуктарынын сакталбашы);
3. Кытай ишканаларынын көбөйүшү менен Кытай жарандарынын көп санда Кыргызстанга келүүсү тынчсыздануу жаратып, калк арасында кытайларга каршы маанайды жаратышы мүмкүн.

Жогоруда аталган терс жагдайлардан улам дол-

боордун алкагында инвестиция кылынган ишканалар жабылып, же иштеген кыргыз жарандарынын саны кыскарып, Кытай инвесторлоруна ишенбөөчүлүк жаралышы ыктымал. Мындан улам кытай инвесторлору тарабынан да Кыргызстандын аймагында ишкана иштетүү ж.б.у.с.долбоорду каржылоо демилгесине терс таасири тийиши мүмкүн. Ошондуктан Кытай каржы институттарына мамлекеттик көзөмөлдүн эффективдүү механизми иштелип чыгып, массалык маалымат каражаттары, жарандык коом аркылуу Кытай ишканаларынын өлкөнүн жарандарына жана экологиясына тийгизип жаткан таасирине көз салып туруу кажет.

Мындан тышкары Кытай өкмөтү да өз тарабынан бул долбоорду ийгиликтүү ишке ашыруу үчүн инвестицияларды алуучу мамлекеттердин укуктук нормаларын сактоодо жоопкерчилигин күчөтүшү керек жана инвестициялык компаниялар тарабынан коррупцияга жол бербөө боюнча чараларды көрүшү керек. Эң негизгиси долбоордун негизинде каржылоо жүргүзүүдө эл аралык укуктук нормаларды жана инвестиция алуучу ар бир мамлекеттин мыйзамдарына шайкеш иш алып баруунун механизмдин эффективдүү жана туура колдонушу кажет.

Жыйынтыктап айтканда, Кытай негизинен Кыргызстандын экономикасына да, өзүнүн экономикасына да оң таасирин тийгизүүчү долбоорлорго инвестициялоону көздөйт. “Бир алкак - бир жол” долбоору Кыргызстан үчүн эмгекти жана кызматташтыкты аймактык бөлүштүрүүгө, эл аралык бизнеске жана инвестицияларга, товарлар жана кызмат көрсөтүүлөр соодасын өнүктүрүүгө, ошондой эле жаңы жумушчу орундарды түзүүгө катышуу үчүн жаңы мүмкүнчүлүктөрдү түзөт. “Бир алкак-бир жол” долбоорунун алкагында интенсивдүү экономикалык байланыштар жана экономикалык чөйрөдө орун алган жогорку

кызматташтык узак мөөнөттүү келечекте эки өлкөнүн ортосундагы экономикалык да, саясий да мамилелерди жакшыртат деген ишеним чоң.

Адабияттар:

1. Сабиров Р.К. Кыргыз-кытай кызматташтыгы (экономикалык жана маданий аспекттер). / Наука и новые технологии. 2008. № 10-11. - С.31-33.
2. Талига Х. Инициатива «Один пояс - один путь» в Центральной Азии, 2021. [Эл. ресурс]: URL: https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/belt_and_road_initiative_in_central_asia_ru.pdf (дата обращения: 10.02.2022)
3. Чжан Х. «Один пояс, один путь»: открыть дорогу взаимному выигрышу. [Эл. ресурс]: Газета «Труд» URL: <https://www.mfa.gov.cn/ce/cerus//rus/dssghd/t1846717.htm> (дата обращения: 08.02.2022)
4. Рука об руку создаем прекрасное будущее китайско-кыргызских отношений. [Эл. ресурс]: Посольство КНР в Кыргызской Республике URL: <https://www.mfa.gov.cn/ce/cekg/rus/dssghd/t1913563.htm> (дата обраш.: 01.02.2022)
5. Imanaliyeva A. Kyrgyzstan: Living in the shadow of a sleeping Chinese oil refinery. [Эл. ресурс]: URL: <https://eurasianet.org/kyrgyzstan-living-in-the-shadow-of-a-sleeping-chinese-oil-refinery> (дата обращения: 01.02.2022)
6. Глянц М. Китайская инициатива «один пояс - один путь»: что может сделать «бренд». [Электронный ресурс]: Проблемы постсоветского пространства URL: <https://doi.org/10.24975/2313-8920-2017-4-1-8-19>(дата обраш.: 08.02.2022)
7. Рука об руку создаем прекрасное будущее китайско-кыргызских отношений. [Эл. ресурс]: Посольство КНР в Кыргызской Республике URL: <https://www.mfa.gov.cn/ce/cekg/rus/dssghd/t1913563.htm> (дата обраш.: 01.02.2022)
8. Imanaliyeva A. Kyrgyzstan: Living in the shadow of a sleeping Chinese oil refinery. [Эл. ресурс]: URL: <https://eurasianet.org/kyrgyzstan-living-in-the-shadow-of-a-sleeping-chinese-oil-refinery> (дата обращения: 01.02.2022)
9. Талига Х. Инициатива «Один пояс - один путь» в Центральной Азии, 2021. [Эл. ресурс]: URL: https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/belt_and_road_initiative_in_central_asia_ru.pdf (дата обращения: 10.02.2022).
10. Prospects For China – Kyrgyzstan Economic Relations In The Framework Of The Silk Road Economic Belt Project. [Эл. ресурс]: Eurasian Research Institute. URL: https://www.ayu.edu.tr/static/aae_haftalik/aae_bulten_en_74.pdf (дата обраш.: 10.02.2022).