

# Зарубежный опыт

ТОГУСАКОВ Осмон Асанкулович – доктор философских наук, профессор, академик, вице-президент Национальной академии наук Кыргызской Республики (720071, Кыргызская Республика, г. Бишкек, пр-кт Чүй 265-а)

РАХИМОВ Бакыт Аскарбекович – соискатель Института философии, права и социально-политических исследований Национальной академии наук Кыргызской Республики (720071, Кыргызская Республика, г. Бишкек, пр-кт Чүй 265-а; bakyt.rahimovfibe@gmail.com)

## ДОРОГА ПЕРЕМЕН: РЕАЛИЗАЦИЯ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ» В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ

**Аннотация.** В статье рассматривается динамика и этапы реализации проекта железной дороги Китай–Кыргызстан–Узбекистан в контексте инициативы «Один пояс–один путь».

По результатам исследования автор делает следующие выводы: 1) формирование новых транспортных коридоров представляется устойчивой формой интеграции; строительство связующего отрезка между-народного транспортного коридора через территорию Кыргызской Республики будет способствовать решению проблемы выхода из транспортной изоляции и в целом послужит импульсом развития инфраструктуры страны; 2) краеугольным принципом успешного и полноценного функционирования МТК должно стать развитие равноправных интеграционных процессов с учетом создания дифференцированного режима обязательств.

Автор предлагает рекомендации по разработке, а также актуализации ряда концептуальных подходов с учетом формирования новой системы транспортной инфраструктуры Евразийского континента в рамках ОПОП.

**Ключевые слова:** Один пояс – один путь, международные транспортные коридоры, железная дорога Китай–Кыргызстан–Узбекистан

Происходящие в современном мире процессы реконструкции мирового порядка, где центры влияния в Азиатско-Тихоокеанском регионе усиливают свои позиции, являются неотъемлемой частью формирования новой мировой системы. Основным катализатором данного тренда за последние десятилетия является Китай (КНР). Бесспорно, руководитель КНР Си Цзиньпин, один из ключевых мировых лидеров, играет определяющую роль в геополитических процессах. Это подтверждается реализацией выдвинутых новых концепций, касающихся глобального управления, в частности инициативы «Один пояс – один путь» (далее – ОПОП), являющейся составной частью и механизмом продвижения стратегии строительства «сообщества единой судьбы человечества». Данная инициатива с учетом ее масштабов и целей носит глобальный характер и выходит за рамки развития транспортной инфраструктуры Евразийского континента.

Изучение внешнеполитического дискурса является важным инструментом прикладного политического анализа и, в частности, при изучении политических процессов в КНР, где практика публикации внешнеполитических документов доктринального характера носит весьма дозированный характер. Речи и заявления официальных лиц позволяют выявить как устойчивые структуры национального внешнеполитического дискурса по вопросам формирования международного порядка, так и динамику эволюции их восприятия. Постоянный мониторинг употребления тех или иных оценочных выражений в заявлениях официальных лиц имеет важное прогностическое значение [Денисов, Адамова 2017].

Как отмечают многие исследователи, китайские внешнеполитические концепции специфичны своей неопределенностью, размытостью и неконкретностью. Показательный пример – история с инициативой ОПОП, которую, согласно официальным указаниям, в публикациях на английском языке запрещено называть «стратегией», «проектом», «программой» или «повесткой» [Zeng 2020: 100; Parton 2022: 7-11].

На протяжении более 20 лет обсуждение проекта строительства железной дороги Китай–Кыргызстан–Узбекистан в контексте инициативы «Один пояс – один путь» (далее – железная дорога) ведется без видимых результатов. Особую злободневность данного вопроса инициировала речь председателя КНР Си Цзиньпина на онлайн-саммите глав государств Центральной Азии (далее – ЦА) и КНР 25 января 2022 г.<sup>1</sup> Председатель КНР заявил о готовности к совместной созидательной работе с партнерами в интересах формирования более тесного сообщества единой судьбы КНР – ЦА. Для реализации дальнейших шагов он выдвинул 5 предложений.

1. Для укрепления уз добрососедства активизировать роль контактов министерств иностранных дел КНР – государств ЦА.

2. С целью создания «пояса высококачественного сотрудничества» в интересах более безопасной и эффективной взаимосвязанности было заявлено:

а) о готовности продвигать проект железной дороги;

б) о формировании механизмов сотрудничества в области электронной коммерции;

в) об ускорении строительства четвертой ветки газопровода КНР – ЦА.

3. Относительно комплекса вопросов по проблемам безопасности традиционно была озвучена необходимость совместной борьбы с «тремя силами зла».

4. В рамках развития культурно-гуманитарных связей было предложено активизировать процессы по реализации туристического потенциала стран; сотрудничество между городами стран с последующим увеличением городов-побратимов до 100 пар (50 пар городов уже имеют договорные отношения); деятельность в области образования посредством увеличения предоставляемых квот правительственной стипендии, открытия новых институтов и классов Конфуция.

5. В рамках инициативы по глобальному развитию было объявлено о предоставлении центральноазиатским государствам в ближайшие три года безвозмездной помощи в размере 500 млн долл. США для осуществления социально значимых проектов и 5 тыс. квот на повышение квалификации специалистов.

Естественно, идеи нового миропорядка и, в частности, инициативы объединения Китая и остального мира в единый процесс развития содержат в себе ярко выраженную китайскую специфику. Данная ситуация для стран-партнеров, а также стран ЦА, непосредственно граничащих с КНР, является реалией настоящего и как минимум предстоящего краткосрочного периода времени. В связи с этим КНР необходимо выработать комплекс мер для максимально возможного использования потенциала развития и нивелирования возможных рисков.

**Историческая справка.** Планы строительства железной дороги в значительной степени связаны с инициативой КНР по совместной реализации ОПОП. В 2014 г. распоряжением Правительства КР был одобрен протокол между Министерством экономики КР и Министерством коммерции КНР

<sup>1</sup> Полный текст речи председателя КНР Си Цзиньпина на онлайн-саммите глав государств ЦА и Китая 25 января 2022 г. Доступ: [https://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/202201/t20220125\\_10633550.html](https://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/202201/t20220125_10633550.html) (проверено 15.02.2022).

о совместном сотрудничестве по строительству ОПОП, где оговаривается создание регионального транспортного коридора с соответствующей логистической и транспортной инфраструктурой.

Предметное обсуждение планов состоялось 16 декабря 2015 г. в рамках официального визита премьер-министра КР Т. Сариева в КНР, который завершился подписанием совместного коммюнике<sup>1</sup>. Основными темами обсуждения в рамках данного документа стали: предложение о возможности переноса конкурентоспособных производственных мощностей КНР на территорию КР; координация усилий по строительству инфраструктурных проектов; вопросы укрепления безопасности в ЦА (в рамках так называемой борьбы с «тремя силами зла», включая террористические силы «Исламского движения Восточного Туркестана»).

В процессе обсуждения планов строительства железной дороги Пекин предложил европейский стандарт ширины колеи железной дороги. Необходимо отметить, что проблема выбора стандарта ширины колеи для кыргызского участка была обусловлена не столько экономическими и национальными интересами КР, сколько опасениями других международных партнеров<sup>2</sup>.

В продолжение намеченных договоренностей премьер Госсовета КНР Ли Кэцян на форуме «Летний Давос-2016» заявил о важности реализации ряда крупных проектов, касающихся строительства железной дороги, линии газопровода КНР–ЦА и переноса ряда производственных мощностей из КНР в КР<sup>3</sup>. Реализация проекта предполагается в среднесрочной перспективе; планируется соединить север и юг страны железнодорожными путями и создать единую внутригосударственную сеть с выходом на МТК<sup>4</sup>. Безусловно, связуемость внутригосударственных транспортных сетей имела бы стратегическое значение и напрямую способствовала бы развитию горнодобывающей отрасли, в чем весьма заинтересована КНР.

Далее, в рамках вышеупомянутой стратегии была разработана Национальная программа развития до 2026 года, где в разделе «транспортно-логистическая инфраструктура» вопрос о запуске строительства железной дороги планируется решить в предстоящий пятилетний период. Реализация строительства железнодорожной дороги планируется в рамках проекта ОПОП<sup>5</sup>.

**Сложности реализации.** В рамках озвученных направлений сотрудничества уже намечено значительное число совместных проектов в сферах инфраструктуры (строительство автодорог и авиационных путей сообщения); энергетики (строительство газопровода КР–КНР и развитие ГЭС в Сары Джазе);

<sup>1</sup> Правительство КР. Официальный сайт. Доступ: <https://www.gov.kg/ru/post/s/russkiy-v-ramkah-ofitsialnogo-vizita-premer-ministra-temira-sarieva-v-kitay-sostoyalas-podpisanie-sovmestnogo-kommyunike> (проверено 15.02.2022).

<sup>2</sup> По мнению эксперта академии ОБСЕ в КР Пшемислава Озерски (Польша), успешная реализация железной дороги возможна при условии выбора стандарта европейской колеи: «аргументация экспертов, выступающих как против строительства, так и выбора европейской колеи широко распространена и основана на спекулятивных расчетах, направленных на дискредитацию проекта, и подкреплена сомнительными аргументами о цивилизационном выборе, нарушении геополитического баланса или прямым устрашением китайской военной угрозы» [Озерски 2019].

<sup>3</sup> По кыргызской территории пройдет 220 км газопровода, схема маршрута полностью согласована, и для этих целей трансформировано 18 га земли.

<sup>4</sup> Национальная стратегия развития КР на 2018–2040 годы. Доступ: [http://president.kg/ru/sobytiya/12774\\_utverghdena\\_nacionalnaya\\_strategiya\\_razvitiya\\_kirgizskoy\\_respubliki\\_na\\_2018\\_2040\\_godi](http://president.kg/ru/sobytiya/12774_utverghdena_nacionalnaya_strategiya_razvitiya_kirgizskoy_respubliki_na_2018_2040_godi) (проверено 15.02.2022).

<sup>5</sup> Национальная программа развития КР до 2026 года. Доступ: <https://www.gov.kg/ru/programs/16> (проверено 15.02.2022).

торговли (создание свободных экономических зон); горнорудной отрасли (добыча золота, редкоземельных металлов); коммуникации (прокладка волоконно-оптических линий связи); культуры и образования [Юй Чжочао 2016: 35].

Строительство железной дороги предполагает контейнеризацию перевозок с использованием интермодальных контейнеров, что является весьма актуальным в условиях КР. В связи с этим разрабатываются проекты по созданию мультимодального транспортно-логистического центра. Вероятно, планируется создание грузового хаба в Ат-Башинском районе Нарынской области, поскольку данные намерения были объявлены правительством КР еще в 2018 г. В докладе рабочей группы железнодорожного транспорта ЦАРЭС «Об оценке железнодорожного сектора для КР» в части увеличения объемов железнодорожных контейнерных перевозок рекомендованы реабилитация и модернизация имеющегося мультимодального терминала в городе Балыкчы. Потенциально данный терминал мог бы привлечь контейнерные перевозки на дальние расстояния, что повысило бы эффективность связуемости транспортной инфраструктуры КР.

Далее, вокруг стержневого проекта можно будет интегрировать и другие параллельные проекты. В частности, речь идет о проекте по строительству цифрового Шелкового пути. В 2017 г. на форуме «Один пояс – один путь» была озвучена готовность КР к сопряжению инициативы ОПОП с национальной программой «Таза коом»<sup>1</sup>. В целях поэтапной интеграции КР предложила реализацию двух программ: расширение сети волоконно-оптических линий передач, связывающих КНР и Европу через территорию КР; создание высокотехнологичных логистических центров и развитие совместной электронной торговли (с привлечением представительств компаний *Alibaba Group*) [Рахимов 2020: 89].

Принятые планы и намерения в результате многочисленных встреч на высшем уровне остаются в декларативной форме. Так, все еще официально не объявлен маршрут железной дороги и не определены финансовые источники. Судя по информации в СМИ (из интервью бывших чиновников профильных ведомств), рассматриваются несколько проектов с разными маршрутами. В частности, ранее китайская компания «Чайна Роуд Бридж Корпорейшн» подготовила ТЭО проекта на строительство железной дороги с одним из предполагаемых маршрутов.

Очевидно, что КНР и Узбекистан заинтересованы в реализации проекта маршрута через Алайскую долину на юге КР. Однако необходимо отметить, что данный маршрут не учитывает в полной мере интересы КР и, более того, в долгосрочной перспективе таит в себе потенциал возможного риска. В связи с этим еще в 1998 г. правительство КР приняло постановление «О приоритете проекта строительства ж/д линии Балыкчи–Джалал-Абад–Торугарт с выходом в КНР»<sup>2</sup>.

Безусловно, с учетом географии КР предполагаемые маршруты так или иначе будут проходить по высокогорным участкам местности, что, естественно, усложняет строительство и, главное, значительно увеличивает его стоимость. По разным данным, из-за сложного горного рельефа в процессе реализации проекта предполагается строительство более 40 тоннелей и 90 мостов.

<sup>1</sup> Кыргызстан в проекте «Один пояс – один путь». Перспективы и возможности. – *Kabar*. 18.05.2017. Доступ: <https://kabar.kg/news/kyrgyzstan-v-proekte-odin-poiias-odin-put-perspektivy-i-vozmozhnosti/> (проверено 29.04.2022).

<sup>2</sup> Министерство юстиции КР. Доступ: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/properties/ru-ru/6088/10> (проверено 15.02.2022).

Помимо вышеперечисленных проблемных вопросов, необходимо отметить высокий уровень коррупции, сложности трансграничной торговли, а также объем и распределение внешнего долга КР. Согласно индексу восприятия коррупции *Transparency International*, КР занимает 148-е место из 180 стран<sup>1</sup>. Тема контрабанды из КНР – одна из самых часто обсуждаемых не только в КР, ее поднимали и руководители других государств. В частности, факты значительного расхождения данных таможенной статистики КР и КНР также были отмечены в отчетах ВТО и других международных институтов. По данным китайской стороны, с 2001 по 2020 г. КНР экспортировала в КР товаров на сумму 76,5 млрд долл. США, в то время как официальные органы КР показали за аналогичный срок объем импорта из КНР на сумму 16,1 млрд долл. США.

Не лучшая ситуация и с внешним долгом. По оценке международных рейтинговых агентств, уровень задолженности КР является одним из самых высоких среди стран ЦА<sup>2</sup>. Согласно данным Министерства финансов КР, внешний долг составляет 4 млрд 464 млн долл. США, доля Эксим банка КНР в объеме внешнего долга составляет 44,8%<sup>3</sup>. Таким образом, КР является самой закредитованной страной в ЦА с динамикой прироста ВВП в последнее десятилетие 3,8% в год, что исключает не только возможность усиления региональных позиций КР, но и реализацию проекта железной дороги без внешних заимствований. 20 апреля 2018 г. председатель комитета экономической и фискальной политики А.У. Жапаров отметил, что пик нагрузки по выплатам внешнего долга придется на период с 2025 по 2029 г., причем 71% выплат состоит из погашений долга только лишь перед КНР<sup>4</sup>. Ситуация о структуре и объеме внешнего долга отдельно отражена в Национальной программе развития КР до 2026 года. В частности, констатируется, что с 2010 по 2020 г. проводилась непродуманная политика заимствования, что привело к ухудшению управляемости внешним долгом, и в результате КНР за короткий промежуток времени стала доминирующим кредитором КР<sup>5</sup>.

В данной ситуации широко используемый в отношении ОПОП термин *Debt-Trap Diplomacy* (долговая дипломатия) воспринимается вполне реалистичной перспективой для КР, невзирая на заверения председателя КНР, неоднократно заявлявшего о «взаимовыгодности» на саммите глав государств ЦА и КНР 25 января текущего года. Абсолютно естественно, что данная ситуация наводит на тревожные мысли о схожести складывающейся ситуации в КР и ситуации в Шри-Ланке вокруг погашения кредитных обязательств перед КНР [Eales 2021; Hurley, Morris, Portelance 2019: 148].

В связи с этим стоит отметить, что наряду с проводимой работой с кредиторами по реструктуризации и списанию государственного долга в Национальной программе развития КР до 2026 года была прописана необходимость проработки механизмов обмена долга на проекты в сфере экологии и «зеленых технологий»<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> Transparency International, Corruption Perceptions Index 2021. Доступ: <https://www.transparency.org/cpi2021> (проверено 15.02.2022).

<sup>2</sup> Оценочный уровень долга к ВВП на душу населения в 2018 г.: КР – 55%; Таджикистан – 52,7%; Туркменистан – 30,9%; РУ – 19,2% и Казахстан – 17,8%.

<sup>3</sup> Финансовое издательство *Economist*. Доступ: <https://economist.kg/2019/01/11/kyrgyzstan-samaya-zakreditovannaya-strana-v-centralnoj-azii/> (проверено 11.04.2019).

<sup>4</sup> Структура государственного внешнего долга. – *Министерство финансов КР*. Доступ: <http://www.minfin.kg/ru/novosti/mamlekettik-karyz/tyshky-karyz> (проверено 15.02.2022).

<sup>5</sup> Национальная программа развития КР до 2026 года. Доступ: <https://www.gov.kg/ru/programs/16> (проверено 15.02.2022).

<sup>6</sup> Там же.

Как известно, функционирование МТК оказывает существенное воздействие на окружающую среду, а при возникновении аварий и техногенных катастроф сопровождается большими экологическими и экономическими негативными последствиями [Тихомиров 2006: 22; Сапаров, Ибраимов 2021]. Проект железной дороги в рамках КР вне зависимости от выбранного плана маршрута относится к категории сложных и специфических проектов строительства. В связи с этим во избежание ошибок при возникновении чрезвычайных ситуаций, связанных с нарушениями экологических и санитарно-эпидемиологических норм, а также по целому комплексу вопросов по обеспечению транспортной безопасности руководству страны необходимо заблаговременно привести в соответствие нормативно-правовые акты. В целях минимизации экологических и экономических негативных последствий строительства и эксплуатации МТК необходимо еще на стадии проектирования коридора регламентировать нормативно-правовые акты по экологизации и безопасности (оценка воздействия на окружающую среду), разработать комплекс экологических требований к отдельным составляющим системы МТК, а также решить вопрос профессионально подготовленных трудовых ресурсов.

Подводя итог, необходимо отметить, что, несмотря на негативный имидж КР и даже антикитайский настрой в обществе из-за слухов о возможной передаче инвесторам месторождений Жетим-Тоо (железнодорожное), Сандык (алюминиевое) и Терек-Сай (золоторудное) в обмен на финансирование строительства железной дороги [Мусабаева 2019: 3], а также в связи с коррупционными скандалами вокруг китайских кредитов при модернизации ТЭЦ г. Бишкек китайской компанией *TBEA*, реализация железнодорожного проекта предполагается в среднесрочной перспективе.

Ключевым импульсом в финальном сложении пазла, возможно, станет возросшая активность Узбекистана. Растущая инициативность республики на разносторонних международных площадках свидетельствует об активизации ее внешнеполитической деятельности, что подтверждается принятием Стратегии развития Нового Узбекистана на 2022–2026 годы, а также новой внешнеполитической концепции, где оговорена ставка на проактивность во внешней политике<sup>1</sup>.

Участие КР в реализации проекта требует проведения всестороннего анализа, чтобы исключить одностороннее геополитическое предпочтение в угоду краткосрочным конъюнктурным выгодам. В связи с этим стоит отметить необходимость не только обсудить данный проект со всеми внешними партнерами и проработать его на экспертном уровне, но и предусмотреть обязательное широкое освещение и принятие решения с учетом общественного мнения. Кулуарное решение данного вопроса чревато обострением и без того напряженного политического и экономического положения в КР.

Успешная реализация проекта строительства железной дороги для Кыргызской Республики требует разработки ряда концептуальных подходов с учетом формирования новой системы транспортной инфраструктуры Евразийского континента в рамках ОПОП.

Речь идет о концепции внешней политики КР, где подчеркнута важность развития транспортного потенциала страны. Имеет смысл актуализировать и проработать ряд вопросов в этом направлении в связи с новыми мировыми тенденциями с учетом ранее успешно реализуемых проектов МТК со стороны международных институтов (ЦАРЭС, ТРАСЕКА).

<sup>1</sup> Послание Президента Республики Узбекистан. Доступ: <https://president.uz/ru/lists/view/4057> (проверено 15.02.2022).

Безусловно, есть необходимость в утверждении концепции развития транспортной инфраструктуры КР, где предусмотрено развитие железнодорожной отрасли и детализированы вопросы, относящиеся к железной дороге.

Для подготовки человеческих ресурсов необходимо сформировать целевую программу обучения студентов из КР в вузах КНР с обязательным прохождением производственной стажировки.

Корректировка, а также разработка новой концепции должны стимулировать заблаговременную подготовку, в т.ч.:

1) сформировать основополагающую правовую базу предстоящих проектов со стороны Министерства иностранных дел КР и Министерства транспорта КР;

2) со стороны других профильных ведомств – подготовить целевые нормативные акты по экологизации, связанные со строительством и дальнейшей эксплуатацией железной дороги и перевалочных баз и станций с учетом опыта пандемии *COVID-19* и трагического происшествия в портовом г. Бейруте;

3) со стороны Министерства образования КР – утвердить перечень приоритетных направлений подготовки в вузах инженерно-технического корпуса профильных специалистов по направлению менеджмента в транспортной логистике, а также специалистов по правовым вопросам.

Учитывая предложение председателя КНР на саммите глав государств ЦА и Китая 25 января текущего года «о необходимости более безопасной и эффективной взаимосвязанности», с целью уменьшения возможных рисков и перебоев во внешней торговле КНР с учетом последних событий в Казахстане и России к двум функционирующим коридорам (Транссиб и Трансазиатская железная дорога) как альтернативу необходимо добавить третий маршрут – через Ферганскую долину.

Безусловно, маршрут через Ферганскую долину имеет свою специфику и назначение как в плане экономических и стратегических целей, связанных с интеграцией с железнодорожными магистралями Ирана и Турции, так и в контексте реализации стратегии опережающего развития Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР). Вместе с тем очевидно, что последние события послужат импульсом для активизации проекта железной дороги Китай–Кыргызстан–Узбекистан в контексте инициативы «Один пояс – один путь».

### Список литературы

Денисов И.Е., Адамова Д.Л. 2017. Формулы внешней политики Си Цзиньпина: Основные особенности и проблемы интерпретации. – *Китай в мировой и региональной политике. История и современность*. № 22. С. 77-85.

Мусабаева А. 2019. Антикитайская тема в КР приобрела новый импульс. Доступ: <https://caa-network.org/archives/15113> (проверено 27.04.2022).

Озерски П. 2019. Развитие транспортных коридоров в Центральной Азии и эффект Инициативы «Пояс и Путь». 104 с. Доступ: [https://peacenexus.org/wp-content/uploads/2020/01/%D0%9E%D1%82%D1%87%D1%91%D1%82\\_DSC\\_PN\\_2019.pdf](https://peacenexus.org/wp-content/uploads/2020/01/%D0%9E%D1%82%D1%87%D1%91%D1%82_DSC_PN_2019.pdf) (проверено 27.04.2022).

Рахимов Б.А. 2020. Реализация международных транспортных проектов в Кыргызстане: перспектива строительства железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан. – *Вестник Московского университета*. Сер. 12. Политические науки. № 2. С. 80-90.

Сапаров Ж., Ибраимов Б. 2021. Строительство железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан до сих пор остается под вопросом. – *The Third Pole*. Доступ: <https://www.thethirdpole.net/ru/regional-cooperation-ru/> (проверено 15.02.2022).

Тихомиров А.Н. 2006. *Методы повышения экологической безопасности*

*международных транспортных коридоров: автореф. дис. ... к.тех.н. СПб: СЗГТУ. 24 с.*

Юй Чжочао. 2016. Киргизия и инициатива «Один пояс и один путь». – *Постсоветский материк*. № 4(12). С. 30-38.

Eales J. 2021. *China's Debt Trap Diplomacy in Kyrgyzstan*. The Australian Institute of International Affairs (AIIA). URL: <https://www.internationalaffairs.org.au/australia-noutlook/chinas-debt-trap-diplomacy-in-kyrgyzstan/> (accessed 27.04.2022).

Hurley J., Morris S., Portelance G. 2019. Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective. – *Journal of Infrastructure, Policy and Development*. Vol. 3. Is. 1. P. 139-175.

Parton Ch. 2022. *China Watching in the 'New Era': A guide*. Council on Geostrategy. Geopolitics Programme. No. GPE05.

Zeng J. 2020. *Slogan Politics: Understanding Chinese Foreign Policy Concept*. Part of the Critical Studies of the Asia-Pacific book series (CSAP). Palgrave Macmillan. 164 p.

TOGUSAKOV Osmon Asankulovich, *Dr.Sci. (Philos.), Professor; Vice-President of the National Academy of Sciences of the Kyrgyz Republic (265-a Chui Ave, Bishkek, Kyrgyz Republic, 720071)*

RAKHIMOV Bakyt Askarbekovich, *external doctorate student at the Institute of Philosophy, Law and Socio-Political Research, National Academy of Sciences of the Kyrgyz Republic (265-a Chui Ave. Bishkek, Kyrgyz Republic, 720071; bakyt.rahimovf@gmail.com)*

## ROAD OF CHANGE: IMPLEMENTATION OF THE ONE BELT ONE ROAD INITIATIVE IN THE KYRGYZ REPUBLIC

**Abstract.** *The article considers the evolution and dynamics of the implementation of the China–Kyrgyzstan–Uzbekistan railway project in the context of the One Belt One Road initiative. The authors present the following conclusions as the results of the study. 1. Construction of new transport corridors seems to be a sustainable form of integration. The construction of connecting segments of international transport corridors through the territory of the Kyrgyz Republic will certainly contribute to the exit from transport isolation and will become an impact for the development of the country's transport infrastructure. The COVID-19 pandemic has made its own adjustments to this issue, as a result, the vital need for access (inclusion) to international transport corridors for the Kyrgyz Republic has clearly become apparent during a difficult epidemiological situation. 2. At the same time, it is obvious that international transport corridors are a threat to small states, as they are an instrument of influence on them. For this reason, for the successful functioning of international transport corridors, it is necessary to create a differentiated regime of responsibility.*

*The authors propose a recommendation on the elaboration and updating of existing conceptual approaches, taking into account the formation of a new system of transport infrastructure of the Eurasian continent as part of the One Belt One Road initiative and pay special attention to the issues of greening and safety of the construction and operation of the railway.*

**Keywords:** *Kyrgyz Republic, One Belt One Road, international transport corridors, China–Kyrgyzstan–Uzbekistan railway*

---