



УДК 625.111/.115 (510+575.2+575.1)



А.М. ДЖУМАБАЕВА  
A.M. DSHUMABAIEVA  
E.mail. ksucta@elcat.kg

## КЫРГЫЗСКО-КИТАЙСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В СОЗДАНИИ ПРОЕКТА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ «КИТАЙ – КЫРГЫЗСТАН - УЗБЕКИСТАН»

### KYRGYZ- CHINESE COOPERATION IN CREATING OF RAILWAY HIGHWAY “CHINA – KYRGYZSTAN - UZBEKISTAN”

*Макалада «Кытай (СУАР) – Кыргызстан - Өзбекстан» темир жол магистралдын долбоорун түзүүдөгү Кыргызстан менен Кытай өкмөттөрүнүн кызматташтыгы ачык жарыяланган булактардын негизинде изилденет.*

**Чечүүчү сөздөр:** Кыргызстан, Кытай, кызматташтык, темир жол, өкмөт, долбоор.

*Изучение сотрудничества правительств Кыргызстана и Китая в создании проекта железнодорожной магистрали «Китай (СУАР) – Кыргызстан - Узбекистан» на основе открытых публичных материалов составляет содержание данной статьи.*

**Ключевые слова:** Кыргызстан, Китай, сотрудничество, железная дорога, правительство, проект.

*Study of cooperation between Kyrgyzstan and Chinese governments in drafting the railway "China (XUAR)-Kyrgyzstan-Uzbekistan" on the basis of open public materials is the content of this article.*

**Key words:** Kyrgyzstan, China, cooperation, railway, government, project.

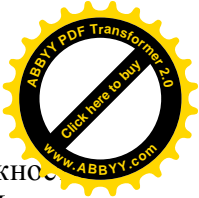
Экономические связи Китайской Народной Республики и Кыргызской Республики получили развитие сразу же после распада СССР и установления 5 января 1992 года между двумя странами дипломатических отношений. С учетом важности для КНР транзитных возможностей Кыргызстана, Китай проявил интерес к развитию транспортной инфраструктуры республики. Главным образом это определялось необходимостью обеспечения растущих объемов торговых потоков из СУАР КНР в кыргызском направлении.

Наиболее интенсивное развитие получило автомобильное сообщение, открылось более 20 автомобильных маршрутов через китайско-кыргызскую границу по двум направлениям: Кашгар (СУАР КНР) – Бишкек (северная часть Кыргызстана) и Кашгар – Ош (южная часть Кыргызстана). Кроме того, китайской стороной были финансированы и реализованы ряд проектов по поставкам в Кыргызстан транспортной техники /1/.

Появились благоприятные условия для сотрудничества Кыргызстана и Китая в железнодорожном строительстве. В настоящее время находится на стадии разработки проекта стратегическая железнодорожная магистраль «Китай (СУАР) – Кыргызстан - Узбекистан».

Сложившаяся в советское время железнодорожная система соединяла Кыргызстан с экономическими регионами, расположенными на севере от республики. Одновременно утвердился широко распространенный тезис о том, что Кыргызстан находится в транспортном тупике. Исторические факты свидетельствуют, что географическое положение республики весьма благоприятно для дальнейшего развития транспортной системы. Кыргызстан находится на перекрестке важнейших путей, проходящих с востока на запад и с севера на юг.

Политическая ситуация XX в., социально-экономические факторы не способствовали развитию транспортных связей Кыргызстана в южном направлении.



Ситуация изменилась в 90-х гг., когда Кыргызская Республика получила возможность развивать транспортные связи с соседними экономическими районами Китая. Да и в самом Китае началось активное строительство железных дорог. В 1995 году вошла в строй трансасиатская магистраль Пекин – Урумчи – Алматы – Ташкент – Геджент – Мешхед и далее с выходом на Европу и страны Персидского залива, которая на пять тысяч километров короче, чем морской маршрут из Китая в Европу через Индийский океан. Эта трансасиатская магистраль проходит вблизи от границ Кыргызской Республики /2/.

В 2000 г. вошла в строй действующая железная дорога по южной стороне Тянь-Шаня от г. Корла, расположенного недалеко от г. Урумчи до Кашгара, протяженностью 980 км /3/.

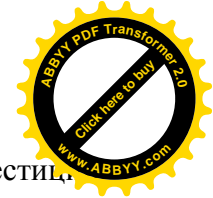
Если в Китае в конце XX, в начале XXI вв. активно происходил процесс реализации крупных железнодорожных проектов, то в Кыргызстане получило выражение политического решения руководства республики о развитии железнодорожного транспорта в республике. Так в 1993 году Президентом Кыргызской Республики А.Акаевым была предложена идея строительства железной дороги «Север - Юг» по маршруту Балыкчи – Кочкор – Кара-Кече – Казарман – Джалал-Абад. Далее с возможным выходом через перевал Торугарт на территорию Китая. В том же 1993 году началось проектирование железной дороги Балыкчи – Кочкор – Кара-Кече /4/.

Строительство железной дороги Корла – Кашгар в КНР вызвало интерес в Кыргызстане в связи с началом в 1998 г. строительства железной дороги от Балыкчи к угольному месторождению Кара-Кече, которая должна была реализовать давно сложившуюся проблему обеспечения углем севера Кыргызстана. Министерству транспорта и связи КР совместно с агентством по иностранным инвестициям при Государственной комиссии КР по иностранным инвестициям и экономической помощи было поручено провести работу по привлечению зарубежных инвесторов к строительству новых магистральных железных дорог в республике. В 1997-1998 гг. кыргызской стороной был предложен КНР проект железнодорожного соединения Кыргызстана и Китая через перевал Торугарт, который должен был стать продолжением железной дороги Балыкчи – Кара-Кече.

Правительством Кыргызской Республики было принято постановление от 9 декабря 1998 г. «О выборе предполагаемого маршрута строительства железнодорожной линии «Север - Юг» с выходом в Китайскую Народную Республику», в котором отмечалось, что развитие внешнеэкономических связей республики на современном этапе в значительной степени осложняется отсутствием кратчайших транспортных выходов на мировые рынки. Это увеличивает долю транспортных затрат в цене экспортной продукции и во многом обуславливает уровень конкурентоспособности экспорта республиканских товаров. Для Кыргызстана важно решить проблему налаживания эффективных внешнеэкономических связей, для успешного решения которой у республики есть все необходимые предпосылки.

Учитывая экономические, технические, геологические, гидрологические, климатические и другие условия, в целях наиболее эффективного управления и реализации стратегического проекта строительства магистральных железных дорог в Кыргызской Республике Правительство КР в 1998 г. постановило: одобрить маршрут строительства железнодорожной линии «Север-Юг» по направлению Балыкчи–Кочкор–перевал Кызарт–долина р.Кара-Кече–Кок Джар–долина р.Алабуга–Кош-Дюбе–туннель через Ферганский хребет–долина р.Кугарт–ст.Багиш (Кок-Янгак) с выходом в Китайскую Народную Республику по направлению долины р.Алабуга–хребет Байбиче-Тоо–перевал Торугарт–Кашгар. Строительная длина данного варианта составляет 724 км /5/.

Правительством республики было принято решение ускорить завершение проектных работ железнодорожной линии Балыкчи–Кочкор–Кара-Кече на участке Кочкор–Кара-Кече для предоставления потенциальным инвесторам. Совместно с Государственным комитетом Кыргызской Республики по иностранным инвестициям и



экономическому развитию была продолжена работа по привлечению прямых инвестиций и экономической помощи для проектирования и строительства магистральных железных дорог в Кыргызской Республике.

Переговоры заинтересованных сторон состоялись 27 октября 2000 г. в Бишкеке. Членов китайско-кыргызско-узбекской комиссии по строительству железной дороги по маршруту Андижан-Джалал-Абад-Кашгар принял первый вице-премьер правительства Кыргызстана Борис Силаев. Во время беседы стороны отметили стратегическую важность строительства этой железной дороги для всех, и выразили готовность приступить к реализации проекта.

Генеральный директор Государственной дирекции Кыргызской Республики по проектированию и строительству магистральной железной дороги Э. Масадыков по результатам переговоров сообщал, что общая стоимость проекта по предварительным расчетам экспертов составляла около 1,5 млрд. долларов США. Сторонами было подготовлено ТЭО проекта, оставалось определить точку пересечения железнодорожной линии на границе Китая и Кыргызстана. Намечалось проведение в г. Урумчи трехстороннего совета, на котором будут приняты окончательные решения по данному проекту. В итоге ожидалось подписание Соглашения о намерении участия сторон в строительстве железной дороги Андижан-Джалал-Абад-Кашгар /6/.

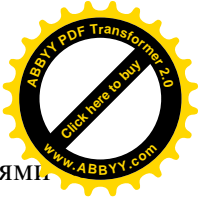
Для кыргызской стороны экономическая задача строительства ККЖД заключается в обеспечении доступа к углю и другим ресурсам на собственной территории, стратегическая – решение ключевой проблемы разделенности горными хребтами Северного и Южного Кыргызстана. Железная дорога дала бы новый импульс развитию высокогорной Нарынской области /7/.

Учитывая особую государственную важность реализации данного проекта 5 февраля 2001 г. Законодательным собранием Жогорку Кенеша КР был принят Закон КР «О приоритете проекта «Строительство железнодорожной линии Балыкчи – Джалал-Абад - Торугарт с выходом в Китай». Согласно Ст.1 Закона КР государство утвердило статус приоритета данному проекту, признавая его огромные перспективы для политического и социально-экономического развития страны. Правительство КР, государственные органы и органы местного самоуправления при разработке программ и в основных направлениях своей деятельности должны были учитывать приоритетность проекта (Ст.2). В целях создания экономических условий для привлечения инвестиций, Кыргызская Республика гарантировала предоставление инвесторам режим наибольшего благоприятствования (Ст.3) /8/. Закон КР от 5 февраля 2001 г. закрепил приоритетность строительства ККЖД по маршруту Кашгар-Торугарт-Узген-Джалал-Абад-Кочкор-Балыкчи с дальнейшим выходом на железнодорожную сеть Казахстана (ст. Луговая). Так позиция кыргызского государства в данном вопросе была точно определена.

Однако интересы Кыргызстана не вызвали понимания китайской стороны, которая выразила сомнение в экономической целесообразности предложенного Кыргызстаном маршрута через Торугарт. Китай проявил заинтересованность в финансировании строительства ККЖД при следующих условиях: во-первых, при наличии прямого выхода через перевал Иркештам в Ферганскую долину, во-вторых, при появлении возможности наладить промышленную добычу ископаемых недр Памирского региона, в-третьих, при получении сухопутного пути в Европу в обход территории Российской Федерации.

В начале 2000-х годов китайское правительство не принимало участия в финансировании подготовительных работ по строительству ККЖД. Тяжесть начального финансирования геологоразведочных работ взяли на себя Германия, Япония и некоторые другие страны. Германия выделила 40 млн. марок на эти цели. Япония – 28 млн. долларов. Азиатский Банк Развития выделил 50 млн. долларов на строительство автомобильной дороги Ош–Бишкек, практически совпадающей с трассой будущей ККЖД.

Российские аналитические публикации пришли к заключению, что учитывая характер финансирования транспортных проектов в Кыргызской Республике, можно



предположить, что кыргызская сторона столкнется с определенными трудностями в финансировании ККЖД. Силами самой Кыргызской Республики и заинтересованных европейских и азиатских финансовых институтов будет, возможно, достроено плечо до Кара-Кече, но не основные участки. Кроме того, с учетом чрезвычайно сложных топогеодезических условий маршрута ККЖД и незначительного сокращения его протяженности, по сравнению с существующим через Дружбу-Алашанькоу, у центрального коридора Ташкентско-Андижанской железной дороги (ТАЖД) есть реальные преимущества и основания удержать позиции в обслуживании транспортных связей между среднеазиатскими государствами СНГ и Восточной Азией при условии создания в кратчайшие сроки наиболее привлекательных по всему комплексу услуг условий для привлечения на это направление евроазиатского транзита. В настоящее время на всем протяжении Центрального коридора ТАЖД имеется резерв провозной способности. Проблемы с эксплуатационной надежностью могут возникнуть по мере роста объема перевозимых грузов /9/.

Однако в силу внутривосточной ситуации в Кыргызстане в связи с событиями 2005 г. решение вопроса на некоторое время приостановилось.

В 2008 году Гендиректор ГП «Кыргыз Темир Жолу» А. Рысмендиев лоббировал проект по строительству китайско-кыргызско-узбекской магистрали, с целью «интеграции стран Центральной Азии в мировую транспортную инфраструктуру, интенсивного развития торгово-экономического сотрудничества и освоения регионов». Тогда же началась дальнейшая разработка проекта, который широко обсуждался на самом высоком государственном уровне. В его реализации были заинтересованы многие министерства и ведомства Кыргызстана, прежде всего Министерство финансов и Министерство экономического регулирования.

Для решения вопроса финансирования проекта правительством Кыргызстана был предложен вариант привлечения долгосрочного кредита по схеме «ресурсы взамен инвестиций». На рассмотрение китайской стороны были переданы материалы по 4 месторождениям полезных ископаемых (Тереккан, Перевальное, Сандык, Жетым), которые были зарезервированы распоряжением правительства КР от 18 апреля 2009 г. для обеспечения финансирования проекта /10/.

По состоянию на 31 марта 2009 г. кыргызстанские и китайские эксперты окончательно согласовали маршрут международной железной дороги. По сообщению начальника Управления проектирования и строительства железных дорог предприятия «Кыргыз темир жолу» Каната Абдыкеримова по проекту начальной точкой будущей трассы магистрали определен китайский город Кашгар. Пересечение железной дороги кыргызско-китайской государственной границы было определено в районе перевала Торугарт. Далее через перевал Тузбель, трасса проектировалась по долине реки Арпа, пересекала Ферганский хребет тоннелем южнее города Узген и, дойдя до пограничного города Кара-Суу, примыкала к существующей сети железных дорог, ведущих в Узбекистан. К.Абдыкеримов добавил, что маршрут конкурентоспособен по всем показателям, как техническим, так и экономическим /11/.

Политические события в Кыргызстане в апреле 2010 г. изменили состав государственных чиновников, ответственных за переговоры по строительству кыргызско-китайской железной дороги. По заявлению от 17 августа 2010 г. министра транспорта и коммуникаций Эркина Исакова проект железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан находился на стадии обсуждения.

14 сентября 2010 года первый вице-премьер-министр технического правительства Кыргызской Республики Амангельды Муралиев провел рабочее совещание по вопросу реализации проекта по строительству железнодорожной магистрали Китай – Кыргызстан - Узбекистан. В совещании приняли участие министр иностранных дел Руслан Казакбаев, министр финансов Чоробек Имашев, министр природных ресурсов Кайрат Джумалиев, министр транспорта и коммуникаций Эркин Исаков, генеральный директор



Государственного предприятия «Национальная компания «Кыргыз темир жолу», Аргынбек Малабаев, ответственные сотрудники Администрации Президента. В ходе совещания были обсуждены вопросы изменения состава экспертной группы по реализации данного проекта, варианты финансирования, а также технические стандарты прокладки железной дороги /12/.

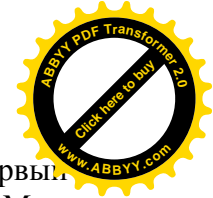
По информации А. Малабаева, ГП «Национальная компания «Кыргыз темир жолу» провело собственное исследование по вопросу стандарта колеи кыргызского участка магистрали. В рамках этой работы рассмотрены преимущества и недостатки варианта, предложенного китайской стороной, и комбинированный вариант, т.е. компромиссное решение задачи, учитывающее интересы, как Кыргызстана, так и Китая.

Как сообщил министр иностранных дел Р. Казакбаев, политическое руководство КНР решительно настроено на реализацию проекта, более того, предварительно решен вопрос о финансировании строительства /13/.

Пресс-служба Президента Кыргызской Республики сообщала, что по итогам заседания первый вице-премьер-министр дал поручение создать рабочую группу с участием представителей министерства транспорта, природных ресурсов, экономического развития и финансов для детальной разработки различных вариантов по проекту сооружения железнодорожной магистрали Китай – Кыргызстан - Узбекистан. «Его экономическая целесообразность неоспорима. Тем более что настрой на строительство положительный, поэтому нам необходимо двигаться вперед для детального изучения всех технических вопросов и принятия окончательного решения», - подчеркнул в заключение А.Муралиев /14/.

О результатах переговоров с китайской стороной корреспонденту газеты «Гудок» предоставил информацию начальник управления проектирования и строительства «Кыргызских железных дорог» (КЖД) Канат Абдыкеримов: «...в результате политических событий 2010 г. в Кыргызстане работа над проектом приостановилась. Правительство поручило вновь созданной рабочей группе отработать совместно с китайской стороной схемы финансирования проекта, включая модель «ресурсы взамен инвестиций». Эта схема предполагает передачу месторождений полезных ископаемых в качестве вклада Кыргызстана в уставный капитал совместного предприятия по строительству железной дороги». Канат Абдыкеримов сообщил, что была достигнута договорённость с китайской стороной о схеме прохождения маршрута. Было выбрано северное направление, которое начиналось от китайского Кашгара через приграничный Торугарт через долину Арпа, Ферганский хребет с выходом на Узген и приграничный с Узбекистаном Кара-Суу. Планируемая протяжённость участка, расположенного на территории Кыргызстана составляет 268,4 км, китайского – 165 км. По словам представителя Кыргызской железной дороги, окончательная протяжённость дороги будет ясна после разработки технико-экономического обоснования проекта, начало которого связано с определением суммы финансирования. Обе стороны к тому времени не пришли к единому мнению по поводу ширины колеи магистрали. Кыргызская сторона настаивала на применении стандарта 1520 мм, китайская сторона – на ширине 1435 мм. В КНР принята международная ширина колеи. Магистраль будет однопутной и не электрифицированной. «Вариант электрификации не рассматривался, потому что это автоматически приводит к удорожанию проекта», – отметил Канат Абдыкеримов.

В рамках рабочего визита в Китай первого вице-премьер-министра КР Омурбека Бабанова, состоявшегося в апреле 2011 г., было получено подтверждение о намерении строительства железной дороги Китай – Кыргызстан -Узбекистан. 13 апреля 2011 г. на пресс-конференции, прошедшей в Бишкеке, О.Бабанов сообщил, что с китайской стороны персональным лицом, отвечающим за этот проект, станет заместитель министра железных дорог Китая. Планировалась поездка совместной экспертной группы от Торугарта до станции Кара-Суу и обратно, и ее возвращение в Торугарт через Балыкчи .



Экспертная группа должна была проработать и решить два вопроса. Первый – определить станцию перехода железной дороги с территории Китая в Кыргызстан. Между шириной колеи существующей в Кыргызстане и в Китае есть разница. Экспертная группа в течение месяца должна внести решение для рабочей группы.

Второй вопрос касается финансирования. Были предложены несколько вариантов решения проблемы. Первый – строительство дороги в обмен на ресурсы. Вторым – кредит. По условиям финансирования будет создана рабочая группа. О.Бабанов отметил, что первая линия железной дороги будет стоить 2 млрд. долларов, такая же стоимость и второй линии. Далее О.Бабанов сообщил, что в 2011 г., в течение 3-4 месяцев, будет подписано генеральное соглашение. /15/. О.Бабанов особо отметил, что строительство железнодорожной магистрали Китай—Кыргызстан—Узбекистан имеет стратегическую важность для развития Кыргызстана.

12 апреля 2011 года на встрече премьер-министра КР А.Атамбаева с делегацией китайской финансовой группы «Ориентал Пэтрон» под руководством председателя совета директоров Жана Жи Пинга было озвучено предложение инвестировать проект железной дороги Балыкчы—Кочкор—Кара-Кече и строительство ГЭС.

А.Атамбаев, как глава правительства Кыргызстана, отметил, что привлечение прямых иностранных инвестиций является главным приоритетом экономической политики правительства КР. Среди традиционных экономических партнеров Кыргызстана Китай занимает одно из значимых мест.

14 апреля 2011 г. Министерство транспорта и коммуникаций КР выступило с заявлением, что о сроках строительства железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан говорить рано, пока не решен вопрос финансирования. Однако, по заявлению министра З.Эсенаманова, Китай изъявляет желание разрабатывать месторождения металлов в обмен на строительство железной дороги.

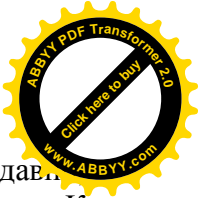
Общественность Кыргызстана выступила против финансирования строительства железной дороги Китай-Кыргызстан по схеме «ресурсы взамен инвестиций», которая была озвучена руководством республики еще в 2008 г.. На встрече 16 марта 2012 г. в Жалал-Абадском государственном университете президент КР А.Атамбаев, отвечая на вопросы студентов, сообщил, что железная дорога Китай-Кыргызстан не будет построена за счет природных недр страны /16./

В июне 2012 г. на заседании Шанхайской организации сотрудничества руководителями китайского и кыргызского государств было подписано соглашение о строительстве железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан. «Китайское государство заинтересовано в строительстве железнодорожной магистрали Китай-Кыргызстан-Узбекистан, и готово начать работу, политическая сторона вопроса строительства железной дороги решена, осталась техническая часть» – заявил в ходе пресс-конференции в преддверии саммита ШОС посол Китая в Кыргызстане Ван Кайвэнь.

Кыргызская сторона предложила два способа финансирования. Первый – концессия, второй – предложение создать совместное предприятие. Оба предложения рассматриваются китайской стороной. Эта железная дорога принесет пользу не только Китаю, но и Кыргызстану, да и всей Центральной Азии. Посол также сообщил, что технико-экономические обоснования железнодорожной магистрали детально разбирается китайской компанией «Чайна Роуд». Он добавил, что кыргызское правительство, как и китайская сторона, выражают желание построить дорогу /17/.

Официально было заявлено, что стоимость строительства железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан на территории КР выросла с \$1,35 млрд до \$2 млрд (18.07.2011). Китай выделит Кыргызстану грант в 702,9 млн сомов (01.09.2011) /18/.

Продолжение официальных переговоров о строительстве железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан состоялось в сентябре 2013 г. во время государственного визита китайского лидера Си Цзиньпина в Кыргызстан, итоги которого прокомментировал первый вице-премьер-министр Жоомарт Оторбаев. Он отметил, что отношения



Кыргызской Республики с Китайской Народной Республикой завязались давнее экономическое и политическое сотрудничество развивается на должном уровне. К примеру, по итогам визита Си Цзиньпина удалось подписать 10 документов, а общая сумма инвестиций составила более 3 млрд долларов. Деньги будут вложены в инфраструктуру, в строительство дороги, в прокладку газопровода из Туркменистана. На реконструкцию Бишкекской ТЭЦ получили инвестиционный кредит в 400 млн долларов. Еще на 400 млн долларов обещают построить клиники в Кыргызстане. Строительство железнодорожной магистрали Китай-Кыргызстан-Узбекистан рассматривается, как основной приоритет и должна быть обязательно построена. Необходимо время для того, чтобы найти источники финансирования. Судя по масштабам оказываемой помощи, отношения можно назвать стратегическими. Этот визит китайского лидера Ж. Оторбаев назвал историческим.

О намерении подготовки в течение короткого времени технико-экономического обоснования строительства железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан было заявлено в сентябре 2012 г. во время краткосрочного визита президента Алмазбека Атамбаева в Китайскую Народную Республику. Президент А. Атамбаев во время этой рабочей поездки в Китай вел переговоры с премьер-министром Государственного совета Китайской Народной Республики Вэнь Цзябао. Вэнь Цзябао попросил ускорить технико-экономическое обоснование проекта железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан, отметил необходимость начала переговоров по финансовым и техническим вопросам /19/.

Также 10 сентября 2012 г. состоялась встреча А. Атамбаева с вице-премьером Государственного совета Китайской Народной Республики Хуэй Ляньюем. Президент подчеркнул, что придает стратегическое значение претворению в жизнь проекта строительства железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан /20/.

Подводя итоги данной статьи можно отметить следующее. Идея железнодорожного соединения Кыргызстана с Китаем возникла в 1993 г. Прошло несколько лет, прежде чем появился проект строительства железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан. В ходе 20 летних переговоров правительствами этих государств были проведены переговоры, результатом которых стало достижение решительного настроя на реализацию проекта железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан, экономическая целесообразность которого неоспорима для стран Центральной Азии. Существует понимание необходимости движения вперед для детального изучения всех технических вопросов и поиска источников финансирования.

### Список литературы

1. Парамонов В. Экономическое присутствие Китая в Кыргызстане. – 2010г. – 26 августа [Электронный ресурс] / В.Парамонов, А. Строков, О. Столповский //Режим доступа: <http://www.akipress.org/comments/news:9761>
2. Дженчураев Д. Последний бросок на юг ( не по Жириновскому) [Текст] / Д. Дженчураев // Слово Кыргызстана. – 1994 – 26 февраля.
3. Сергеев Л. Чтобы не остаться «тупиковой» страной [Текст] / Л.Сергеев // Слово Кыргызстана. – 1997. – 3 апреля. – С.10.
4. Отдел по связям с общественностью Аппарата Президента. Дорога жизни, путь к прогрессу. Что нам даст строительство железной дороги Балыкчи – Кок-Янгак? [Текст] / Слово Кыргызстана. – 1993 г. – 15 декабря. – С.10.
5. Постановление Правительства КР «О выборе предполагаемого маршрута строительства железнодорожной линии «Север-Юг» с выходом в Китайскую Народную Республику от 9 декабря 1998 г. № 810 [Текст] // Нормативные акты Кыргызской Республики. 1998 №24.– С.32-33.



6. К чему идет Кыргызстан? [Текст] / Форум ИАЦ «Евразия»// Кабар. - 2009. - 23:35.
7. Асаналиев А. Дороги, которые мы строим [Текст]/ А.Асаналиев // Слово Кыргызстана. – 2000. – №19 – 24 февраля.
8. Закон Кыргызской Республики «О приоритете проекта «Строительство железнодорожной линии Балыкчи – Джалал-Абад – Торугарт с выходом в Китай» 5 февраля 2001 года [Текст] // Слово Кыргызстана. – 2001. – 6 февраля. – С.2.
9. Железная дорога станет локомотивом, который вытаскивает Кыргызстан из кризиса. Интервью с начальником Управления Кыргызской железной дороги И.Ш.Омуркуловым, Киргизинвест, [Текст] / 2000. – Режим доступа: [http://www.kyrgyzinvest.org/ru/news/media/magazines\\_capitalmarket\\_1railway.htm](http://www.kyrgyzinvest.org/ru/news/media/magazines_capitalmarket_1railway.htm)
10. Глава КТЖ А.Малабаев опровергает заявление депутата Р.Тологонова, что в строительстве ЖД Китай—Кыргызстан—Узбекистан действует схема «Ресурсы взамен инвестиций» [Электронный ресурс]/ Режим доступа: <http://www.tazabek.kg/news:288551> 22-03-12, 12:44
11. Маршрут китайско-кыргызско-узбекской железнодорожной магистрали [Текст] // ИА Кабар. - 31.03.2009. - 14:34.
12. Кыргызские и китайские эксперты согласовали маршрут международной железной дороги [Текст]. // ИА Кабар. - 31.03.2009. - 14:34.
13. Муралиев А. Экономическая целесообразность строительства железной дороги Китай - Кыргызстан - Узбекистан неоспорима [Текст] / А. Муралиев // КАБАР. - 14/09/2010. - 16:10.
15. Business АКИpress. 14-04-11, 10:41. Материалы сайта: <http://www.tazabek.kg/news:113441/>
16. <http://fergana.akipress.org/news:178431>
17. Бактыбаев З. «Китай-Кыргызстан: будущее сотрудничества» [Текст] / З.Бактыбаев // Азаттык уналгысы. - 2012. - 28 май.
18. <http://www.tazabek.kg/news:226791>
19. Из сильного Китая [Текст] // Кок Асаба. – 2012. - № 17. - 05.09.-18.09.
20. Дыйканова Ж. Визит президента завершился плодотворно [Текст] / Ж.Дыйканова // Эркин Тоо. - 2012. - 5 сентябрь.
- 21.. Турдалиева Б. Сделан упор на сотрудничество [Текст] / Б.Турдалиева // Эркин тоо. - 2-12. - № 80. - 11.09.