

служба студенческих обменов DAAD, которая по всему миру известна своей прозрачностью и высоким уровнем организации.

Одним из очень эффективных способов проведения культурной дипломатии является создание Дня культуры – праздника, посвященного иностранной культуре, во время которого население знакомится с искусством, песнями, национальными костюмами и кухней другого народа. Такая практика становится все более распространенной во всем мире и выводит международное понимание и дипломатию на совершенно новый уровень.

На самом деле, инструментов осуществления культурной дипломатии множество и каждая страна сама выбирает свои методы. В наше время культурная дипломатия может быть даже более эффективной, чем формальные политические соглашения и географические или экономические договоренности. Таким образом, можно сделать вывод, что наиболее жизнеспособным решением для предотвращения конфликтов и обеспечения реального шанса на мир во всем мире в условиях глобализации в долгосрочной перспективе является культурная дипломатия.

#### **Список использованной литературы:**

1. Мурзина, И. Я. Основы культурной политики : учебно-методическое пособие / И. Я. Мурзина ; Урал. гос. пед.ун-т – Екатеринбург, 2013
2. Бахметьев, А. Р. Культурная дипломатия как феномен современной политики (на примере Европейского союза) / А. Р. Бахметьев. — Текст : непосредственный // Молодой ученый. — 2019. — № 17 (255). — С. 183-186. — URL: <https://moluch.ru/archive/255/58523/>
3. Persuasion and Power in the Modern World. The Report by the Select Committee on Soft Power and the UK's Influence 2014 // Parliament UK. URL:<http://www.publications.parliament.uk/pa/ld201314/ldselect/ldsoftpower/150/15004.htm>
4. Шелепов А.В. Зарубежный опыт применения «мягкой силы» // Вестник международных организаций. Т. 9. № 2
5. Cultural Diplomacy, Political Influence, and Integrated Strategy // Strategic Influence: Public Diplomacy, Counterpropaganda, and Political Warfare. Ed. Michael J. Waller. Washington, DC: Institute of World Politics Press, 2009, pp.82–87.
6. Журавлева Н.Н. Коммуникативные стратегии в сфере культурной дипломатии: современные дискуссии // Вестник ВГУ. Серия: Лингвистика и межкультурная коммуникация, 2007, № 2, (ч. 2). С. 161.
7. Косенко С. Культура Франции на службе внешней политики // Обозреватель. Observer. 2013, №10. С. 39
8. Табаринцева-Романова, К. М. «Культурная политика и дипломатия Европейского союза»: учеб. пособие / К. М. Табаринцева-Романова; М-во образования и науки Рос. Федерации, Урал. федер. ун-т. — Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та, 2018. — 110 с;
9. Holden J. Influence and Attraction. Culture and the race for soft power in the 21st century// British Council. URL: [www.britishcouncil.org](http://www.britishcouncil.org)

УДК 327.3

### **ҚЫТАЙДЫҢ “БІР БЕЛДЕУ, БІР ЖОЛ” БАҒДАРЛАМАСЫ НЕГІЗІНДЕ ҚЫРҒЫЗСТАН, ӨЗБЕКСТАН БІРЛЕСКЕН ТЕМІРЖОЛ ЖОБАСЫНА САРАПТАМА**

**Ускембаева Малика Төлегенқызы**

Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ, Халықаралық қатынастар факултетінің, Халықаралық қатынастар мамандығының 2 курс магистранты, Астана, Қазақстан  
Ғылыми жетекшісі – А.А. Турунтаева

**Аннотация.** Мақала Қытай-Қырғызстан-Өзбекстан темір жолының салу туралы Қытай мен Қытайдың екіжақты келіссөздер процессіне арналған. Мақалада елдер арасындағы осы жоба бойынша келіссөздердің тарихы, негізгі кезеңдері және қазіргі жағдайы талданады, осы магистральдың құрылысын тежейтін негізгі проблемалар ерекшеленеді.

**Кілтгі сөздер:** Қырғызстан, Өзбекстан, Китай, темір жол, «Қытай-Қырғызстан-Өзбекстан», ККУЖД, келіссөздер.

Қытай өзінің "Бір белдеу – бір жол" бастамасы аясында Орталық Азияға ауқымды инвестициялар салуда. Инфрақұрылымдық жобалардың кең ауқымын қаржыландыру үшін ақша Қазақстан, Қырғызстан, Тәжікстан және Өзбекстанға ағылып келеді.

Орталық Азия мемлекеттері, төрт ел бірқатар ортақ сипаттамаларға ие. Олардың барлығы Қытай және Ресеймен бірге 2001 жылғы маусымда құрылған Экономика және қауіпсіздік саясаты саласындағы Еуразиялық Альянс-Шанхай Ынтымақтастық Ұйымының (ШЫҰ) құрылтайшы – мүшелері болып табылады. Барлық төртеуі де теңізге шыға алмайтын елдер, ал Өзбекстан тек шекарасы бар елдермен қоршалған. Өзбекстаннан басқа төрт елдің үшеуі Қытаймен 3300 шақырымға жуық ортақ шекараға ие.

Сонымен, темір жол желісі жобасының негізгі құжаттары Қытай темір жол министрлігі, Қырғызстан Көлік және коммуникациялар министрлігі және "Узбекистон темір йуллари" арасындағы Әндіжан– Ош–Қашғар (Ташкент, 1997 ж. сәуір) темір жол желісін салу бойынша бірлескен зерттеулер мен жобалау алдындағы жұмыстарды бірлесіп жүргізу туралы Меморандум және бірлескен жұмыс комиссиясының (Бішкек) бірінші отырысының хаттамасы болды, 1997 ж. қараша). Үш елдің үкіметтері сол кезде бірлескен сарапшылар тобы мен жұмыс комиссиясын құрды, олар өз елдерінің аумағында осы жобаның өміршеңдігі мен жүзеге асырылуын зерттеу бойынша алғашқы зерттеу жұмыстарын жүргізді. Бұл ретте Қытай Қырғызстанда жоғарыда аталған жұмыстарды қаржыландыруды және іске асыруды өз мойнына алды. Мәселен, 2002 жылы бұл ел Қырғыз үкіметіне алдын ала техникалық-экономикалық негіздемені (бұдан әрі-ТЭН) дайындау үшін техникалық грант берді. Қытай тарапы жүргізген зерттеуде жаңа магистраль салудың орындылығы, оның қолданыстағы көлік дәліздерімен салыстырғанда артықшылықтары туралы қорытындылар және жобаның өміршеңдігі, оның техникалық, экономикалық жүзеге асырылуы және экологиялық тұрғыдан қауіпсіздігі туралы қорытынды жасалды. Осы зерттеудің нәтижелеріне сүйене отырып, Қырғыз-Қытай сарапшылар тобы сол кезде барлық техникалық және экономикалық көрсеткіштер бойынша бәсекеге қабілетті деп саналған бағыттың нұсқасын келісті [1]. 2003 жылы жобаның алғашқы техникалық-экономикалық негіздеу (ТЭН) ұсынылды, ол Қырғызстан аумағы бойынша Торугарт асуы арқылы өтетін ең қысқа маршрутты болжады.

2006 жылы Қырғызстанның магистральдық темір жолдарын жобалау және салу жөніндегі мемлекеттік түзету директоры С.Аблесов Қытаймен келісілген жобаны қырғыз үкіметі мақұлдағанын мәлімдеді [2]. Жобаның сметасына келетін болсақ, тек 2000-2012 жылдар аралығында ол 900 мыңнан 3-4 млрд. АҚШ-тың [3]. . Ал 2012 жылғы 30 Қаңтарда Қырғызстан премьер-министрі О.Бабанов жол құрылысы екі кезеңнен тұратынын мәлімдеді: бірінші кезеңді іске асыру құны (Қытай-Қырғызстан жолы) 2,5 млрд. АҚШ долларын құрады, ал екіншісінің құны (Қырғызстанның солтүстігі мен Оңтүстігін жалғайтын жол) – 2 млрд. долл. АҚШ. Осылайша, жобаның жалпы құны 4,5 млрд. АҚШ [4].

Келіссөздер басталғаннан бері жобаның жоғары бағасына байланысты Қырғызстан құрылысты қаржыландыру мәселесін өткір түрде көтерді. Бұл елдің өз ақшасы болған жоқ, ал халықаралық донорлар жобаны қаржыландырудан бас тартты [5]. Сондықтан қырғыз үкіметі инвесторларды іздеудің әртүрлі нұсқаларын қарастыра бастады. Ең алдымен, инвестор келіссөздер бойынша серіктес – Қытай болуы мүмкін. Алайда, бұл ел Қырғыз үкіметіне жол салу үшін несие бере алмады, өйткені Қырғызстан оны қайтаруға ұлттық кепілдік бере алмады [6]. Құрылысты іске асыруға қаражаттың болмауы Қырғыз Үкіметінің жобаға салынған инвестицияның орнына өзінің бірқатар кен орындарын Қытайға беру туралы ойлануына әкелді. Бұл опция, әрине, Қытайға әлдеқайда тиімді болды. Қырғызстан үшін оны жүзеге асыру ұлттық қауіпсіздікке елеулі қауіп төндіре еді. Алайда 2012 жылы одан бас тарту туралы шешім қабылданды, өйткені мұндай келіссөздер туралы қауесет қырғыз жұртшылығын қатты толқытты [7]. "Қытай Қырғызстан-Өзбекстан" темір жолын салу жөніндегі келіссөздердегі тағы бір проблема, оның шешімі бойынша Тараптар ұзақ жылдар бойы ымыраға келе алмады, болашақ Магистраль жолының ені болды. Қытай жолдың еуропалық ені (1435 мм), ал Қырғызстан – посткеңестік кеңістіктегі барлық мемлекеттерге ортақ Ресей (кеңес, 1525 мм) болуын талап етті. Тараптардың келісілуі екі себепке байланысты болды. Біріншісі-жүктерді тасымалдаудың ыңғайлылығы. Қытай да, Қырғызстан да жол жүру уақыты мен жүктерді жылжыту шығындарын арттырмау үшін доңғалақ жұптарын жол бойында ауыстыру қажеттілігінің толық болмауына мүдделі. Екінші себеп біріншісімен тікелей байланысты болды-Орталық Азияда "Қытай" жолтабанының пайда болуы қырғыз шекарасын кесіп өткеннен кейін бірнеше сағат өткен соң қытай әскерлерімен эшелондардың Өзбекстан шекарасында болуына мүмкіндік бере отырып, өңірдің қорғаныс қабілетіне қауіп төндірді [8]. Қырғызстанда 2011 жылғы желтоқсанда Президент А. Атамбаевтың билікке келуімен келіссөздер жаңа белсенді кезеңге өтті, олардың қазіргі кезеңі басталды. Мәселен, 17 сәуір 2012 ж. Қырғызстан Көлік және коммуникация министрлігі мен Қытай Жол және көпір құрылысы корпорациясы (CRBC) ынтымақтастық туралы Меморандумға қол қойды. Құжатқа сәйкес CRBC есебінен бір жылдан аспайтын мерзімде Қытай-Қырғызстан-Өзбекстан теміржол құрылысы жобасының толық ТЭН-ін жүргізу көзделді. Қытай корпорациясы темір жол төсемін салу үшін инвестиция тартуға уәде берді [9]. Алайда, 2012 жылғы 26 мамырда Бішкекте өткен баспасөз мәслихатында Қытай елшісі Ван Кайвэнь Қытай ККУЖД құрылысын талап етпейтінін мәлімдеді. Оның айтуынша, барлық халықаралық жобалар өзара тиімділік негізінде жүзеге асырылуы тиіс, ал қырғыз қоғамы бұл жобаға дайын емес. Дипломат сондай – ақ мынаны атап өтті: жолдың ені мен жобаны қаржыландыру нысаны мәселелері шешілмеген күйінде қалып отыр; соңғы тармақ бойынша Қытай үкіметі қазіргі уақытта екі нұсқаны қарастыруда-бұл концессия немесе бірлескен кәсіпорынды ұйымдастыру [10]. Жоба туралы келіссөздер Президент А. Атамбаевтың 2012 жылғы 5-7 маусымдағы Қытайға ресми сапары кезінде орын алды. Кездесу қорытындысы бойынша бірлескен декларацияда Тараптар құрылысты жедел жүзеге асыру тек олардың мүдделеріне ғана емес, сонымен қатар Орталық Азия елдерінің мүдделеріне де жауап береді деп санайды. Құжатта жобаның өзі барлық тараптар үшін стратегиялық қызығушылық тудыратыны және бар мәселелерді түбегейлі шешуге дайын екендігі атап өтілді [11]. 2012 ж. 14 маусымда Елші Ван Кайвэнь сапардың қорытындысы бойынша өз пікірін білдірді. Онда ол келіссөздердің екі тарапы да келіссөздер процесін жеделдетуді қолдайтынын және Қытай жобаға жан-жақты көмек көрсететінін атап өтті. Дипломат соңғысының күрделілігін, әсіресе экономикалық және әлеуметтік жағынан, қытай тарапының өзара тиімділік пен келіссөздердегі сәйкестік принципіне деген адалдығын, екі ел мен жалпы аймақ үшін жолдың маңыздылығын атап өтті [12]. 2012 жылғы 20 шілдеде Қырғызстанның премьер-министрі О. Бабанов Жергілікті өзін-өзі басқару органдары басшыларының жалпы республикалық кеңесінде 2017 жылға

қарай құрылыс бойынша стратегиялық жобаны іске асыру аяқталуы тиіс деп мәлімдеді. Келіссөздердің осы мәні 2012 жылғы 2 тамызда Бейжіңде сауда-экономикалық ынтымақтастық жөніндегі үкіметаралық Қытай-Қырғыз комиссиясының отырысында да талқыланды. Қырғызстанның бірінші вице-премьер-министрі А.Қарашев сол кезде жобаны іске асыруды жеделдетуді ұсынды [13]. Ал 2012 жылғы 17 қыркүйекте Қырғызстан Көлік және коммуникация министрлігі өкілдерінің жол және көпір құрылысы бойынша қытай корпорациясының мамандарымен кездесуі өтті (CRBC). Оның барысында тараптар теміржол магистралінің техникалық стандарты, бағыттың негізгі бағытының нұсқалары және жолтабанды қосу, жол құрылысы мен оны пайдаланудың ұйымдастырушылық және басқарушылық моделі мәселелерін талқылады. Қытай компаниясы маршрут нұсқалары бар картаны ұсынды. 2013 жылы қаржыландыру тетіктері бойынша жұмыс консультацияларын бастау керек еді [8]. Дегенмен, құжат 2012 жылы әзірленбеген. 2013 жылғы 5 ақпанда Қырғызстанның вице-премьер-министрі Т. Сарпашқызы Қытайға сапарының қорытындысы бойынша баспасөз конференциясында былай деді: "темір жол құрылысына тікелей инвестициялар көлемі 4 млрд. АҚШ долларын құрайды; Қырғызстанда мұндай қаражат болмағандықтан, концессияның екі нұсқасы қарастырылады – Қырғызстанды салу, пайдалану және беру немесе Жобаны банктермен бірлесіп жүзеге асыру; Қырғызстан ТМД стандартына сәйкес жолдың мөлшерін талап етеді" [14]. Сол күні қырғыз парламентінің көлік, коммуникация, сәулет және құрылыс жөніндегі комитетінің "Қырғыз темір жолы" ҰК " мемлекеттік кәсіпорнындағы көшпелі отырысында компанияның бас директоры А.Малабаев құрылыс жобасы бойынша ТЭН дайын екенін хабарлады. Екі мәселе әлі де шешілмей қалды-қаржыландыру және техникалық стандарт (жолтабаны). Оның айтуынша, қытайлық компания 6-7 млн. Соңғы ТЭН әзірлеуге АҚШ доллары. Алайда, қырғыз тарапы жоба бойынша Қытайдан техникалық құжаттаманы алған кезде, оның Қырғызстанның мүдделеріне сай келмейтіні белгілі болды. Бұл туралы 2013 жылғы 19 сәуірде Қырғызстанның премьер-министрі Ж. Сатыбалдиев мәлімдеді. Осыдан кейін келіссөздерде бірнеше айға созылған үзіліс болды. Тек 2013 жылдың 2 қыркүйегінде қырғыз премьер-министрі Ж.Сатыбалдиев Қытай Коммунистік партиясы Орталық Комитетінің Саяси Бюросының мүшесі Чжан Чуньсянмен кездесті. Кездесуде Қырғызстан үкіметінің басшысы өз елінің Қытаймен бірлескен теміржол салуға мүдделілігін растады. Ол екі ел басшылығының саяси ерік-жігерінің осы жобаны іске асырудың оң факторы ретінде бар екенін атап өтті. Ж. Сатыбалдиев тағы да келіссөздердің проблемаларын техникалық және қаржылық мәселелердің шешілмегендігін атады [15]. 2013 жылғы 10 қыркүйекте Қытай басшысы Си Цзиньпин Қырғызстанға сапармен барды. Алайда, теміржол құрылысы туралы Келісім жобасының сапар аясында қол қойылған құжаттар тізімінде болған жоқ. Қырғызстанның бірінші вице-премьер-министрі Дж. Оторбаев журналистермен әңгімелесу барысында бұл мәселе, оның ішінде жоғары деңгейде талқыланып жатқанын мәлімдеді. Дегенмен, шенеунік тараптар Келісім жобасына қол қоюды қандай себеппен кейінге қалдырды деген сұраққа жауап беруден жалтарған [6]. 2013 жылдың қыркүйегінде келіссөздердің тоқтатылуының ресми себебі үш айдан кейін ғана айтылды. 2013 жылғы 16 желтоқсанда өткен баспасөз мәслихатында президент А. Атамбаев теміржол құрылысы жобасын жүзеге асыруды тоқтата тұрудың ықтимал себептері туралы журналистердің сұрағына жауап бере отырып: "Қытай-Қырғызстан-Өзбекстан теміржолы Қырғызстан үшін ешқандай мәселені шешпейтін жол деп ашық айтатын кез келді", – деді. Оның айтуынша, жобаның қазіргі түрі Қытай мен Өзбекстанға өте қажет. Қырғызстан, ең алдымен, елдің солтүстігі мен оңтүстігін байланыстыратын жолға қызығушылық танытады. Дәл осындай тармақтың құрылысы Қытаймен және Өзбекстанмен бірлескен жобаның міндетті құрамдас бөлігі болуы тиіс [1]. Мемлекет басшысы келіссөздер барысында Қырғыз тарапы темір жолдың осындай нұсқасын ұсынғанын, бірақ бұл бастама қолдау таппағанын айтты. Осылайша, Қытай

дайындаған ТЭН Қырғызстанның солтүстігі мен оңтүстігін байланыстыратын теміржол тармағының құрылысын көздегендіктен, Қырғызстан жоба бойынша Қытаймен келіссөздерді ресми түрде тоқтатты. Бұл тармақ қырғыз тарапы үшін стратегиялық маңызды болды, алайда қытай өз әріптесінің ұстанымын елемеді, өйткені өзі бұған мүдделі емес еді. Екі ел арасындағы теміржол құрылысы бойынша консультациялар 2014 жылдың соңында, 29 желтоқсанда ҚХР төрағасының арнайы өкілі Си Цзиньпин, Мемлекеттік Кеңестің мүшесі Ян Цзечи Бішкекке ерекше тапсырмамен келген кезде ғана қайта басталды. Оның Қырғызстан Президентімен кездесуінің нәтижесі 2015 жылғы 6 қаңтарда а. Атамбаев Көлік және коммуникациялар министрлігіне құрылыстың соңғы бағытын әзірлеуді және оны қытай тарапымен тағы бір рет талқылауды тапсырды [3]. Министрліктің өзінде түсіндірілгендей, жолдың өз бөлігі аяқталғаннан кейін Қырғызстан оны көрші елдермен біріктіру мүмкіндігін қарастырады. 2015 ж. 7 ақпанда министр Қ. Сұлтанов бастаған делегация келіссөздер жүргізу үшін Қытайға аттанды [16]. Нәтижесінде Қырғызстан теміржол құрылысының жаңа, үнемді нұсқасын ұсынды. Ең алдымен, жобаның құнын төмендету мақсатында бағыт өзгертілді [17]. Сонымен қатар, қырғыз тарапының бастамасы бойынша техникалық проблема бойынша уағдаластыққа қол жеткізілді, атап айтқанда жол салу үшін жолдың ресейлік ені мақұлданды. Қаржыландыруға келетін болсақ, Қырғыз тарапы бірлескен қырғыз-қытай компаниясын құруды ұсынды. Кәсіпорынның қырғыз бөлігі темір жол құрылысына арналған жер учаскелерімен қамтамасыз етуді өз мойнына алды, ал Қытай бөлігі – құрылыс пен инфрақұрылымды толық қаржыландыруды өз мойнына алды. Қытайлық серіктестер бұл идеяны оң қабылдады. Сарапшылар деңгейінде жаңа жоба бойынша әрі қарай жұмыс жүргізу туралы екі жақты шешім қабылданды [4]. "Қырғыз темір жолы" Бас директоры А.Малабаевтың айтуынша, жаңа ТЭН-ді жобалау көктемде басталып, үшінші тоқсанға қарай аяқталуы тиіс еді. 2015 жылдың сәуір айында келіссөздердің екінші кезеңі жоспарланған болатын [17]. Жобаның бағасына қатысты 2015 жылғы 25 ақпанда министр Қ. Сұлтанов нақты құны жобаның ТЭН-і аяқталғаннан кейін белгілі болатынын атап өтті [4]. Тек 2015 жылдың қазан айының басында Қ. Әбдікерімов баспасөзге мынаны мәлімдеді: жаңа ТЭН толығымен дайын, қырғыз тарапы оны зерделеуге кірісті; құжатты жариялау бір айдан кейін жоспарланған [8]. Ал 15 қазанда қырғыз парламентінің соңғы отырысында сөйлеген сөзінде премьер-министр Т.Сариев қырғыз-қытай құрылыс келіссөздері финалдық кезеңге жақындағанын және бұрынғы уақытта жұмыс басталатынын мәлімдеді [17]. Алайда, 2015 жылғы 17 қарашада Көлік және коммуникациялар жөніндегі парламенттік комитеттің отырысында бейінді ведомствоның басшысы А.Малабаев министрлік Үкіметке Жол салудың басқа нұсқасын ұсынуға ниетті екенін, бұл маршрутты бұрын ұсынылғаннан ұзағырақ етеді [7]. Бұл ретте министр құжаттың Қытай тарапымен келісілгенін атап өтті [14]. Екі ел арасындағы Құрылыс ниеті туралы келісімге 2015 жылдың желтоқсан айының ортасында қол қою жоспарланған болатын, бірақ бұл маңызды оқиға болған жоқ. Көлік және коммуникация министрі А.Малабаев түсіндіргендей: "Қытай келісімге қол қою алдында қажетті мемлекетішілік рәсімдерді әлі аяқтамағандықтан қол қойылған жоқ. Біздің тарапымыздан дайындық бар. Қытайда бізді қажетті рәсімдер аяқталғаннан кейін дипломатиялық арналар арқылы хабарланады деп сендірді".

Жыл сайын билік теміржол құрылысының басталуы туралы жалған ақпарат береді, бірақ іске асыру фактілері қалай қайта қаралды. Содан бері жоба өзбек немесе қырғыз шенеуніктері қытайлық билік өкілдерімен кездескен кезде жиі айтылды, бірақ оны аяқтау үшін аз жұмыс жасалды.

2017 жылы Қырғызстанның сол кездегі президенті Алмазбек Атамбаев теміржол жобасына қатысты пікір білдіріп, өз елінің аумағында аялдама пункттерінің болмауына қарсы шықты. Атамбаев Қырғызстанның алыстағы Ат-Баши және Казарман қалаларына да пойыздарға қызмет көрсету үшін теміржол бағытын өзгертуді ұсынды. Бұл бастапқы

жоспардан солтүстікке қарай айтарлықтай ауытқуды білдіреді және Атамбаевтың өзі мойындағандай, құрылыстың 1,5 миллиард долларға қымбаттауына әкеледі. Ал осы кезеңде құрылыс 6.5 миллиард долларға бағаланды. 2020 жылдың 18 маусымында "Қырғыз темір жолу" өзінің веб-сайтында "Қытай — Қырғызстан — Өзбекстан темір жолының құрылысы бір айдан кейін басталады" деп мәлімдеді, ал кәсіпорын басшысы Василий Дашков "ерекше кедергілерді "көрмейтінін және" бірнеше "сәттер қалғанын айтты. Алайда, 19 маусымда бұл хабарлама веб-сайттан жоғалып кетті [18]. Бүгінгі таңда Өзбекстан теміржолдың өз бөлігін іске қосып үлгерді, ұзындығы 140 км жол 1.9 млрд.

Қырғыз тарапының Қытайға ұнамайтын тағы бір сәті бар, сондықтан 2019 жылы Ресей "Қытай-Қырғызстан-Өзбекстан" теміржол құрылысы жобасының техникалық-экономикалық негіздемесін әзірлеуге 200 миллион рубль бөлді. Бұл туралы Қырғызстан басшысы Сооронбай Жээнбеков қоғамдық телеарнаға (КТРК) берген сұхбатында айтты [19].

Осылайша, Қытай мен Қырғызстанның "Қытай-Қырғызстан-Өзбекстан" теміржолын салу туралы Қырғыз-Қытай келіссөздерін талдау келесі қорытындыға келуге мүмкіндік береді: - бұл жобаның екі ел үшін де стратегиялық маңызы бар. - Келіссөздер жиырма жылға жуық жүріп жатыр және бүгін де жалғасуда. Олардың жандануы мен қазіргі кезеңі 2011 жылы Қырғызстан президенті А.Атамбаев сайланғаннан кейін басталды - келіссөздерде Прогресс ұзақ уақыт бойы байқалмады, ең алдымен Уағдаласушы Тараптар арасында екі мәселе бойынша өзара түсіністіктің болмауына байланысты: жолдың мөлшері және құрылысты қаржыландыру. 2015 жылы екі мәселе де толығымен шешілді. - Қытай әуел бастан Қырғызстан аумағындағы жобаның ТЭН-ін дайындауды және қаржыландыруды өз мойнына алды. - Келіссөздердің бүкіл кезеңі ішінде Қырғызстан оларды іс жүзінде тежеп, Қытаймен қол жеткізілген уағдаластықтарды кезең-кезеңімен қайта қарап, атап айтқанда, екі тарап келіскен жобаның ТЭН-іне барлық жаңа талаптарды қоя отырып отыр. Ресми түрде қырғыз үкіметі өзінің бұл ұстанымын ұлттық мүдделерді қорғаумен түсіндіреді. - Жоба бүгінде іске асырылмай отыр, дегенмен оны алдағы бірнеше жылда іске асыру мүмкіндігі айтарлықтай жоғары.

### Қолданылған әдебиеттер тізімі

1. Проект строительства железнодорожной магистрали «Китай-Кыргызстан-Узбекистан» / ГП «НК Кыргыз темір жолу» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kjd.kg/ru/investmentprojects/>
2. Рахимов К. Строительство транскыргызской железной дороги «Чуй-Фергана». – Бишкек, 2012. – 123 с.
3. Шералиева К. Канатбек Абдыкеримов: «ТЭО по строительству железной дороги КитайКыргызстан полностью готово» // Взгляд. 8 октября. 2015 [Электронный ресурс] – Режим доступа: [http://www.vzglyad.kg/mnenie/7789\\_kanatbek\\_abdyikerimov\\_teo\\_po\\_stroitelstvu\\_jeleznoy\\_dorogi\\_kit\\_ay\\_kyrgyzstan\\_polnostyu\\_gotovo/](http://www.vzglyad.kg/mnenie/7789_kanatbek_abdyikerimov_teo_po_stroitelstvu_jeleznoy_dorogi_kit_ay_kyrgyzstan_polnostyu_gotovo/)
4. Правительство Кыргызстана не одобрило ТЭО по проекту строительства железной дороги Китай-Узбекистан-Кыргызстан / Информационно-аналитический Центр по изучению общественно-политических процессов на постсоветском пространстве МГУ им. М.В. Ломоносова. Официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://iacentr.ru/expert/15617/>
5. Си Цзиньпин прибыл в Бишкек с государственным визитом в Кыргызстан и для участия в саммите ШОС // "Жэньминь Жибао"[Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://russian.people.com.cn/31513/95196/8396036.html>

6. Посол Ван Кайвэнь: «По строительству железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан открытыми остаются два вопроса» // Кабар [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kabar.kg/index.php/politics/full/32302>
7. Бегалиева Н. Минтранском разработал новый вариант строительства железной дороги из Китая // Вечерний Бишкек [Электронный ресурс] – Режим доступа: [http://www.vb.kg/doc/328864\\_mintranskom\\_razrabotal\\_novyy\\_variant\\_stroitelstva\\_jeleznoy\\_dorogi\\_iz\\_kitaia.html](http://www.vb.kg/doc/328864_mintranskom_razrabotal_novyy_variant_stroitelstva_jeleznoy_dorogi_iz_kitaia.html)
8. Шералиева М. Кыргызстан и Китай договорились о разработке ТЭО по строительству железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан // К-News: Новости Кыргызстана [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.knews.kg/ru/econom/25131/>
9. Киргизия ускорит темпы строительства железной дороги в Китай / "Братская недвижимость" [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.bn-bratsk.ru/index.php?option=com\\_inews&Itemid=214&vidn=15943](http://www.bn-bratsk.ru/index.php?option=com_inews&Itemid=214&vidn=15943)
10. КНР не настаивает на строительстве железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан. // "Жэньминь Жибао" [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://russian.people.com.cn/31519/7827798.html>
11. Основные итоги официального визита Президента КР А. Атамбаева в КНР (5-7 июня 2012 года, г. Пекин) / Президент КР. Официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.president.kg/ru/news/itogi\\_sobytij/816\\_osnovnyie\\_itogi\\_ofitsialnogo\\_vizita\\_prezidenta\\_kr\\_aatambaeva\\_v\\_knr/](http://www.president.kg/ru/news/itogi_sobytij/816_osnovnyie_itogi_ofitsialnogo_vizita_prezidenta_kr_aatambaeva_v_knr/)
12. Посол Китая в КР Ван Кайвэнь: Нам нужен еще один коридор – центральноазиатский / Rus.kg [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://rus.kg/news\\_rus/analytics\\_rus/5206-posol-kitaya-vkr-van-kayven-nam-nuzhen-esche-odin-koridor-centralnoaziatskiy.html](http://rus.kg/news_rus/analytics_rus/5206-posol-kitaya-vkr-van-kayven-nam-nuzhen-esche-odin-koridor-centralnoaziatskiy.html)
13. Панфилова В. Киргизия ударит по России китайской колеей // Независимая газета. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.ng.ru/cis/2012-08-03/1\\_bishkek.html?print=Y](http://www.ng.ru/cis/2012-08-03/1_bishkek.html?print=Y)
14. Шералиева М. Тайырбек Сарпашев: На строительство ЖД «Китай-Кыргызстан-Узбекистан» потребуется 4 миллиарда долларов // К-News: Новости Кыргызстана [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.knews.kg/ru/econom/27491/>
15. Цой М. Сатыбалдиев: Строительство железной дороги из Китая уперлось в финансы // Вечерний Бишкек [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.vb.kg/doc/241608\\_satybaldiev\\_stroitelstvo\\_jeleznoy\\_dorogi\\_iz\\_kitaia\\_uperlos\\_v\\_finansy.html](http://www.vb.kg/doc/241608_satybaldiev_stroitelstvo_jeleznoy_dorogi_iz_kitaia_uperlos_v_finansy.html)
16. Бегалиева Н. В Пекине обсуждают строительство железной дороги Китай–Кыргызстан // Вечерний Бишкек [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.vb.kg/doc/328864\\_mintranskom\\_razrabotal\\_novyy\\_variant\\_stroitelstva\\_jeleznoy\\_dorogi\\_iz\\_kitaia.html](http://www.vb.kg/doc/328864_mintranskom_razrabotal_novyy_variant_stroitelstva_jeleznoy_dorogi_iz_kitaia.html)
17. Элкеева К. Маршрут кыргызско-китайской железной дороги изменится. // Радио «Азаттык» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://rus.azattyk.org/content/article/26872212.html>
18. Брюс Панныер. Железная дорога из Китая в обход Казахстана: недостающее звено.- 30.06. 2020. [Электронный ресурс] <https://rus.azattyq.org/a/the-missing-link-in-china-s-railway-to-uzbekistan-and-beyond/30698301.html>
19. Россия инвестировала в проект железной дороги "Китай-Кыргызстан-Узбекистан".Спутник.-25.11.2019.[Электронный ресурс] <https://www.ritmeurasia.org/news--2019-11-25--rossija-investirovala-v-proekt-zheleznoj-dorogi-kitaj-kyrgyzstan-uzbekistan-46153>