

КИРГИЗСКО-КИТАЙСКИЕ ПЕРЕГОВОРЫ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ «КИТАЙ-КИРГИЗИЯ-УЗБЕКИСТАН»

Черевык К.А. ©

Кандидат исторических наук, доцент,
кафедра международных отношений и интеграционных процессов,
Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова, г. Москва

Аннотация

Статья посвящена малоизученной теме – двусторонним переговорам Киргизии и Китая о строительстве железной дороги Китай-Киргизия-Узбекистан (ККУЖД). В работе анализируются история, основные вехи и современное состояние переговоров по данному проекту между двумя странами, выделяются основные проблемы, тормозящие строительство данной магистрали.

Ключевые слова: Киргизия, Китай, железная дорога «Китай-Киргизия-Узбекистан», ККУЖД, переговоры.

Keywords: Kyrgyzstan, China, Uzbekistan, railway "China-Kyrgyzstan-Uzbekistan", (CKUR), negotiations.

Транснациональные железнодорожные проекты затрагивают интересы, как стран-участниц, так и соседних стран, влияют на региональные и международные отношения. При этом это влияние может быть как положительным, так и отрицательным. Данная проблематика становится особо актуальной, когда речь идет о Киргизии – стране-участнице Евразийского экономического союза, Китае – второй по экономическому развитию державы в мире, регионе Центральной Азии, постсоветском пространстве, Евразийском континенте в целом. Целью данной статьи является анализ переговоров по реализации одного из таких проектов, а именно киргизско-китайских переговоров о строительстве железной дороги «Китай-Киргизия-Узбекистан» (далее ККУЖД).

Итак, основополагающими документами по проекту железнодорожной линии стали Меморандум между Министерством железных дорог Китая, Министерством транспорта и коммуникаций Киргизии и ГАК "Узбекистон темир йуллари" о совместном проведении исследований и предпроектных работ по строительству железнодорожной линии Андижан–Ош–Кашгар (Ташкент, апрель 1997 г.) и Протокол Первого заседания Совместной рабочей комиссии (Бишкек, ноябрь 1997 г.). Правительства трех стран создали тогда совместную экспертную группу и рабочую комиссию, которые провели первоначальные исследовательские работы на территории своих стран по изучению жизнеспособности и осуществимости данного проекта. При этом Китай взял на себя финансирование и реализацию вышеуказанных работ в Киргизии. Так, в 2002 г. эта страна предоставила киргизскому правительству технический грант для подготовки Предварительного технико-экономического обоснования (далее ТЭО) ККУЖД на территории республики. В исследовании, выполненном китайской стороной, были сделаны заключения о целесообразности строительства новой магистрали, ее преимуществах по сравнению с существующими транспортными коридорами и вывод о жизнеспособности проекта, его технической, экономической осуществимости и безопасности в экологическом отношении. Основываясь на результатах данного исследования, киргизско-китайская экспертная группа согласовала вариант маршрута, который считался на тот момент конкурентоспособным практически по всем техническим и экономическим показателям [22].

В 2006 г. директор Госдирекции по проектированию и строительству магистральных железных дорог Киргизии С. Аблесов заявил, что согласованный с Китаем проект был одобрен киргизским правительством. Что касается сметы проекта, то только с 2000 по 2012 гг. она возросла с 900 тыс. до 3-4 млрд. долл. США [23, 28]. А 30 января 2012 г. премьер-министр Киргизии О. Бабанов заявил о том, что строительство дороги будет состоять из двух этапов: стоимость реализации первого этапа (дорога Китай-Киргизия) составит 2,5 млрд. долл. США, а стоимость второго (дорога, соединяющая север и юг Киргизии) – 2 млрд. долл. США. Таким образом, общая стоимость проекта составляла уже 4,5 млрд. долл. США [21].

Из-за высокой цены проекта с самого начала переговоров перед Киргизией остро встал вопрос о финансировании строительства. Собственных денег у этой страны на это не было, а международные доноры отказались финансировать проект [23, 24]. Поэтому киргизским правительством стали прорабатываться разные варианты поиска инвесторов. Прежде всего, инвестором мог стать партнер по переговорам – Китай. Однако эта страна не могла дать кредит киргизскому правительству на строительство дороги, поскольку Киргизия была не в состоянии дать национальную гарантию его возврата [18].

Отсутствие средств на реализацию строительства привело к тому, что киргизское правительство задумалось о передаче Китаю ряда своих месторождений в обмен на инвестиции в проект. Такой вариант, безусловно, был гораздо более выгоден Китаю. Для Киргизии же его реализация означала бы серьезную угрозу национальной безопасности. Тем ни менее, схема "месторождения в обмен на дорогу" все-таки рассматривалась официальным Бишкеком в 2009 г. Однако уже в 2012 г. от нее было решено отказаться, поскольку слухи о подобных переговорах чрезвычайно взволновали киргизскую общественность [9, 128].

Другой проблемой в переговорах по строительству железной дороги «Китай-Киргизия-Узбекистан», по решению которой стороны долгие годы не могли найти компромисс, была ширина колеи будущей магистрали. Китай настаивал на том, чтобы дорога имела европейскую ширину колеи, а Киргизия – российскую (советскую), которая была общей для всех постсоветских государств. Несговорчивость сторон объяснялась двумя причинами. Первая – это удобство транспортировки грузов. И Китай, и Киргизия заинтересованы в полном отсутствии необходимости менять колесные пары где-либо по пути следования, дабы не увеличивать время в пути и затраты на перемещение грузов. Вторая причина непосредственно была связана с первой – появление «китайской» колеи в Центральной Азии ставило под угрозу обороноспособность региона, позволяя эшелонам с китайскими войсками оказаться у границ Узбекистана спустя несколько часов после пересечения киргизской границы [23, 27].

С приходом к власти в Киргизии в декабре 2011 г. президента А. Атамбаева [2] переговоры перешли в новую активную фазу, начался их современный этап. Так, 17 апреля 2012 г. Министерство транспорта и коммуникаций Киргизии и китайская Корпорация по строительству дорог и мостов (CRBC) подписали Меморандум о сотрудничестве. Согласно документу предполагалось провести полное ТЭО проекта строительства железной дороги Китай-Киргизия-Узбекистан в срок не более года за счет CRBC. Китайская корпорация также пообещала привлечь инвестиции для строительства железнодорожного полотна [11].

Однако уже 26 мая 2012 г. на пресс-конференции в Бишкеке китайский посол Ван Кайвэнь заявил, что Китай не настаивает на строительстве ККУЖД. По его словам, все международные проекты должны осуществляться на основе взаимной выгоды, а киргизское общество как раз не готово к этому проекту. Дипломат также отметил следующее: вопросы ширины колеи и формы финансирования проекта остаются нерешенными; по последнему пункту китайское правительство в данный момент рассматривает два варианта – это концессия или организация совместного предприятия [13].

Переговоры о проекте имели место во время официального визита Президента А. Атамбаева в Китай 5-7 июня 2012 г. Совместная декларация по итогам встречи гласила, что стороны считают, что скорейшая реализация строительства ККУЖД отвечает не только их интересам, но и интересам стран Центральной Азии. В документе подчеркивалось, что

сам проект представляет стратегический интерес для всех сторон и выражена готовность к принципиальному решению имеющихся вопросов [15].

Уже 14 июня 2012 г. посол Ван Кайвэнь дал свой комментарий по итогам визита. В нем он отметил, что обе стороны переговоров высказались за ускорение переговорного процесса, и Китай будет оказывать всяческое содействие проекту. Дипломат подчеркнул сложность последнего, особенно в экономическом и социальном плане, приверженность китайской стороны принципу взаимных выгоды и уступчивости в ведущихся переговорах, важность дороги для обеих стран и региона в целом [19].

20 июля 2012 г. премьер-министр Киргизии О. Бабанов на общереспубликанском совещании руководителей органов местного самоуправления заявил, что к 2017 г. реализация стратегического проекта по строительству ККУЖД должна быть завершена [10].

Данный предмет переговоров обсуждался и на заседании межправительственной китайско-киргизской комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству 2 августа 2012 г. в Пекине. Первый вице-премьер-министр Киргизии А. Карашев предложил тогда форсировать реализацию проекта [16].

А 17 сентября 2012 г. состоялась встреча представителей министерства транспорта и коммуникаций Киргизии со специалистами китайской Корпорации по строительству дорог и мостов (CRBC). В ходе нее стороны обсудили вопросы технического стандарта железнодорожной магистрали, варианты основного направления маршрута и соединения колеи, организационной и управленческой модели строительства и эксплуатации пути. Китайская компания представила карту с вариантами маршрута [12].

4 декабря 2012 г. на брифинге по итогам официального визита премьера Госсовета Китая Вэнь Цзябао в Бишкек заведующий отделом международного сотрудничества Аппарата правительства А. Муралиев заявил, что Киргизия и Китай договорились о разработке ТЭО проекта до конца 2012 г. В 2013 г. предполагалось начать рабочие консультации по механизмам финансирования [27]. Тем ни менее, документ в 2012 г. разработан не был [8].

Только 17 января 2013 г. на пресс-конференции в Бишкеке статс-секретарь Министерства транспорта и коммуникаций Киргизии М. Дыйканов сказал, что ТЭО подготовлено китайской стороной и теперь переводится на официальный язык. Киргизия должна получить документ в первом квартале 2013 г. При этом срок окупаемости проекта еще не был рассчитан [25].

5 февраля 2013 г. вице-премьер-министр Киргизии Т. Сарпашевна пресс-конференции по итогам визита в Китай сообщил следующее: «объем прямых инвестиций в строительство железной дороги составит 4 млрд. долл. США; поскольку у Киргизии таких средств нет, рассматриваются два варианта концессии – строительство, эксплуатация и передача Киргизии, или же реализация проекта совместно с банками; Киргизия настаивает на размере колеи согласно стандарту СНГ» [29].

В тот же день на выездном заседании комитета киргизского парламента по транспорту, коммуникациям, архитектуре и строительству в государственном предприятии «НК Кыргыз темир жолу» генеральный директор компании А. Малабаев сообщил, что ТЭО по проекту строительства ККУЖД готово. Нерешенными же по-прежнему оставались два вопроса – финансирование и технический стандарт (колея дороги). По его информации, китайская компания готова выделить 6-7 млн. долл. США на разработку окончательного ТЭО. Однако когда киргизская сторона наконец-то получила от Китая техническую документацию по проекту, выяснилось, что она не отвечает интересам Киргизии. Об этом 19 апреля 2013 г. заявил премьер-министр Киргизии Ж. Сатыбалдиев [21].

После этого в переговорах наступила пауза длиной в несколько месяцев. Только 2 сентября 2013 г. состоялась встреча киргизского премьера Ж. Сатыбалдиева с членом Политбюро Центрального комитета Коммунистической партии Китая Чжанем Чуньсянем. На встрече глава правительства Киргизии подтвердил заинтересованность его страны в строительстве совместной с Китаем железной дороги. Он отметил наличие политической

воли руководства обеих стран как положительный фактор для реализации данного проекта. Проблемы переговоров Ж. Сатыбалдиев снова назвал нерешенность технического и финансового вопросов [26].

10 сентября 2013 г. состоялся визит главы Китая Си Цзиньпина в Киргизию [24]. Однако в списке подписанных в рамках визита документов проекта соглашения о строительстве железной дороги не оказалось. Между тем первый вице-премьер-министр Киргизии Дж. Оторбаев в беседе с журналистами заявил, что в рамках визита данный вопрос обсуждался, в том числе на высоком уровне. Тем не менее, чиновник уклонился от ответа на вопрос, по какой причине стороны отложили подписание проекта соглашения [6].

Официальная причина замораживания переговоров в сентябре 2013 г. была озвучена только через три месяца. 16 декабря 2013 г. на пресс-конференции президент А. Атамбаев, отвечая на вопрос журналистов о возможных причинах приостановления реализации проекта строительства железной дороги, сказал: «Пришло время открыто сказать, что железная дорога «Китай-Кыргызстан-Узбекистан» – это дорога, которая для Кыргызстана никакой проблемы не решает». По его словам, сам проект в нынешнем виде больше всего нужен Китаю и Узбекистану. Киргизия же заинтересована, прежде всего, в дороге, которая бы связала север и юг страны. Именно строительство такой ветки должно быть обязательной составной частью совместного с Китаем и Узбекистаном проекта [1]. Глава государства подчеркнул, что в ходе переговоров киргизская сторона предлагала именно такой вариант железной дороги, но эта инициатива поддержки и развития не получила. Таким образом, Киргизия официально заморозила переговоры с Китаем по проекту в связи с тем, что подготовленное Китаем ТЭО не предусматривало строительство железнодорожной ветки, соединяющей север и юг Киргизии. Эта ветка была стратегически важной для киргизской стороны, однако Китай проигнорировал позицию своего партнера, поскольку сам не был заинтересован в этом.

Консультации по строительству железной дороги между двумя странами возобновились только в конце 2014 г., когда 29 декабря в Бишкек с особым поручением прибыл спецпредставитель председателя КНР Си Цзиньпина, член Госсовета Ян Цзечи. Результатом его встречи с президентом Киргизии стало то, что уже 6 января 2015 г. А. Атамбаев поручил Министерству транспорта и коммуникаций разработать окончательный маршрут строительства ККУЖД и еще раз обсудить его с китайской стороной [3]. Как пояснили в самом министерстве, после завершения своей части дороги Киргизия рассмотрит возможность ее объединения с соседними странами [4].

Уже 7 февраля 2015 г. делегация во главе с министром К. Султановым отправилась в Китай на переговоры [5]. В результате Киргизия предложила новый, более экономный вариант строительства железной дороги. Прежде всего, в целях снижения стоимости проекта был изменен маршрут [30]. Кроме того, по инициативе киргизской стороны тогда была достигнута договоренность по технической проблеме, а именно для строительства дороги была одобрена российская ширина колеи. Что касается финансирования, то киргизская сторона предложила создать совместную киргизско-китайскую компанию. Киргизская часть предприятия брала на себя обеспечение земельными участками под строительство железной дороги, а китайская – полное финансирование строительства и инфраструктуры. Китайские партнеры позитивно восприняли эту идею. Было принято обоюдное решение вести дальнейшую работу по новому проекту на уровне экспертов [4].

По словам гендиректора «Кыргыз темир жолу» А. Малабаева проектирование нового ТЭО должно было начаться весной и завершиться к третьему кварталу. В апреле 2015 г. планировался второй этап переговоров [30]. Относительно цены проекта 25 февраля 2015 г. министр К. Султанов отметил, что точная стоимость будет известна после завершения ТЭО проекта [4].

Только в начале октября 2015 г. К. Абдыкеримов заявил прессе следующее: новое ТЭО полностью готово, киргизская сторона приступила к его изучению; обнародование документа планируется через месяц [28]. А 15 октября, во время выступления на

завершающем заседании киргизского парламента премьер-министр Т. Сариев заявил, что киргизско-китайские переговоры по строительству ККУЖД подошли к финальной стадии и в ближайшее время уже начнутся работы [17]. Однако 17 ноября 2015 г. на заседании парламентского комитета по транспорту и коммуникациям глава профильного ведомства А. Малабаев заявил, что министерство намерено предложить правительству другой вариант строительства дороги, что сделает маршрут длиннее, чем ранее предлагалось [7]. При этом министр подчеркнул, что документ согласован с китайской стороной [14].

Соглашение между двумя странами о намерениях строительства ККУЖД планировалось подписать в середине декабря 2015 г. Однако это знаменательное событие не произошло. Как пояснил министр транспорта и коммуникаций А. Малабаев: «Подписание не состоялось потому, что в Китае еще не завершили внутригосударственные процедуры, необходимые перед подписанием соглашения. С нашей стороны готовность уже есть. В Китае нас заверили, что сообщат по дипломатическим каналам, как только завершат необходимые процедуры» [20].

Таким образом, анализ киргизско-китайских переговоров Китая и Киргизии о строительстве железной дороги «Китай-Киргизия-Узбекистан» позволяет прийти к следующим выводам:

- Данный проект имеет стратегическое значение для обеих стран.
- Переговоры идут около двадцати лет и продолжаются сегодня. Их активизация и современный этап наступили после избрания президентом Киргизии А. Атамбаева в 2011 г.
- Прогресс в переговорах долгое время не наблюдался, прежде всего, из-за отсутствия взаимопонимания между договаривающимися сторонами по двум вопросам: размер колеи и финансирование строительства. В 2015 г. оба вопроса были в целом решены.
- Китай изначально взял на себя подготовку и финансирование ТЭО проекта на территории Киргизии.
- На протяжении всего периода переговоров именно Киргизия фактически их тормозила, периодически пересматривая уже достигнутые с Китаем договоренности, в частности, предъявляя все новые требования к уже согласованному обеими сторонами ТЭО проекта. Официально киргизское правительство объясняет такую свою позицию защитой национальных интересов.
- Проект на сегодня остается нереализованным, хотя шансы на его реализацию в ближайшие несколько лет довольно высоки.

Литература

1. Алмазбек Атамбаев: «Железная дорога Китай-Кыргызстан-Узбекистан не решает никакой проблемы нашей республики» // Кабар [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://kabar.kg/society/full/68289>
2. Атамбаев, Алмаз – Президент Киргизии / [Электронный ресурс]– Режим доступа: <http://lenta.ru/lib/14171013/>
3. Атамбаев изменил свое отношение к проекту ж/д Кыргызстан-Китай после визита посланника лидера КНР // Киртаг [Электронный ресурс]– Режим доступа: <http://kyrtag.kg/news/atambaev-izmenil-svoe-otnoshenie-k-proektu-zh-d-kyrgyzstan-kitay-posle-vizita-poslannika-lidera-knr/>
4. Бегалиева Н. Для железной дороги Китай-Кыргызстан выбрали российскую ширину колеи // Вечерний Бишкек [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.vb.kg/doc/304479_dlia_jeleznoy_dorogi_kitay_kyrgyzstan_vybrali_rossiyskyu_shiriny_kolei.html
5. Бегалиева Н. В Пекине обсуждают строительство железной дороги Китай–Кыргызстан // Вечерний Бишкек [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.vb.kg/doc/302343_v_pekine_obsyjdaut_stroitelstvo_jeleznoy_dorogi_kitay_kyrgyzstan.html
6. Бегалиева Н. Документ о железной дороге не подписан главами Китая и Кыргызстана // Вечерний Бишкек [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://oper.vb.kg/doc/243186_dokument_o_jeleznoy_doroge_ne_podpisan_glavami_kitaia_i_kyrgyzstana.html
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_novyuy_variant_stroitelstva_jeleznoy_dorogi_iz_kitaia.html

8. Денисенко Д. ТЭО железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан презентуют в феврале // Вечерний Бишкек [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.vb.kg/doc/212000_teo_jeleznoy_dorogi_kitay_kyrgyzstan_uzbekistan_prezentyut_v_fevrale_.html
9. К.А. Черевык. Угроза национальной безопасности Киргизии в связи с киргизско-китайскими переговорами о строительстве железной дороги «Китай-Киргизия-Узбекистан» // ООН и современные проблемы геополитических реалий: актуальные проблемы безопасности. Материалы IV Всероссийской ежегодной научно-практической конференции памяти Дага Хаммаршельда / Под общ. ред. С.Ю. Нарциссовой, В.В. Попадейкина. – Москва: Издательство МНЭПУ. – 2016. – С. 127-130.
10. Киргизский премьер: К 2020 году республика должна стать торгово-логистическим центром / ИА «Regnum» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://regnum.ru/news/1553796.html>
11. 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
12. Китайская компания представила карту с вариантами маршрута ЖД магистрали Китай-Кыргызстан-Узбекистан // Тазабек [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.tazabek.kg/news:338616>
13. КНР не настаивает на строительстве железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан. // "Жэньминь Жибао" [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://russian.people.com.cn/31519/7827798.html>
14. Новый вариант строительства железной дороги внесут в правительство // Кабар[Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://123ru.net/mix/36440619/>
15. 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/
16. 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
17. Переговоры по строительству железной дороги «Кыргызстан-Китай» завершаются // Радио «Озоди» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://rus.ozodi.org/archive/news/20151019/11266/11266.html?id=27307599>
18. 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>
19. 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-v-kr-van-kayven-nam-nuzhen-esche-odin-koridor-centralnoaziatskiy.html
20. Правительство КР обвиняет китайскую сторону в том, что не подписано соглашение о строительстве железной дороги // Gazeta. Kg. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.gazeta.kg/news/kyrgyzstan/policy/36110-pravitelstvo-kr-obvinyayet-kitayskuyu-storonu-v-tom-chto-ne-podpisano-soglashenie-o-stroitelstve-zheleznoy-dorogi.html>
21. 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://ia-centr.ru/expert/15617/>
22. Проект строительства железнодорожной магистрали «Китай-Кыргызстан-Узбекистан» / ГП «НК Кыргыз темир жолу» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kjd.kg/ru/investment-projects/>
23. Рахимов К. Строительство транскыргызской железной дороги «Чуй-Фергана». – Бишкек, 2012. – 123 с.
24. 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>
25. ТЭО строительства ЖД магистрали Китай-Кыргызстан-Узбекистан готово и переводится, - статс-секретарь Минтранса КР // CA-News.INFO [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://ca-news.info/2013/01/17/55>

26. 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
27. 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/>
28. Шералиева К. Канатбек Абдыкеримов: «ТЭО по строительству железной дороги Китай-Кыргызстан 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/
29. 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/>
30. Элкеева К. Маршрут кыргызско-китайской железной дороги изменится. // Радио «Азаттык» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://rus.azattyk.org/content/article/26872212.html>