

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ**



**ҚАЗІРГІ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ҚАТЫНАСТАР КОНТЕКСІНДЕГІ
ШЫҒЫС ЕЛДЕРІ: ПРОБЛЕМАЛАРЫ ЖӘНЕ ЗЕРТТЕУДІҢ
ЖАҢА ТАЛАПТАРЫ**

**халықаралық ғылыми-практикалық конференцияның
материалдар жинағы
25 сәуір 2023 жыл**

**СТРАНЫ ВОСТОКА В КОНТЕКСТЕ СОВРЕМЕННЫХ
МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ: ПРОБЛЕМЫ И НОВЫЕ
ПОДХОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ**

**сборник материалов
международной научно-практической конференции
25 апреля 2023 г.**

**collection of materials
international scientific and practical conference
THE COUNTRIES OF THE EAST IN THE CONTEXT OF
MODERN INTERNATIONAL RELATIONS: PROBLEMS AND
NEW REQUIREMENTS FOR RESEARCH**

25 April, 2023

**НҰР-СҰЛТАН
2023**

УДК 327
ББК 66.4
Қ22

Ұйымдастыру комитеті

Төраға:

Сыдықов Е.Б., Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ басқарма төрағасы-ректор

Төрағаның орынбасарлары:

Мақыш С.Б., Басқарма мүшесі – академиялық мәселелер жөніндегі проректор
Құрманғалиева Ж.Д., Басқарма мүшесі – Ғылым, коммерцияландыру және
интернационалдандыру жөніндегі проректор

Мүшелері:

Қосыбаев М.М., Калиева А.Б., Биримкулова Г.У., Тулеубаева С.А., Әлібекұлы А.

Құрастырған: Әлібекұлы А.

Қазіргі халықаралық қатынастар контексіндегі шығыс елдері: проблемалары және зерттеудің жаңа талаптары. Халықаралық ғылыми-практикалық конференцияның материалдар жинағы – Нұр-Сұлтан, Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ, 2023. – 112 бет.

ISBN 978-601-337-866-4

Бұл жинаққа қазіргі шығыс елдерін зерттеудің теориясы мен методологиясын, Таяу Шығыс, Шығыс Азия, Оңтүстік Азия және Орталық Азиядағы аймақтық мәселелерді, шығыс елдерінің тарихын, мәдениетін, тілін, әдебиетін, экономикасын, әлеуметтік жағдайларын қарастырған ғалымдардың, докторанттар мен магистранттардың мақалалары енгізілді.

Жинақты шығыс елдерінің дамуы мен рухани құндылықтарына қызығушылық танытқан шығыстанушылар, аймақтанушылар, филологтар және тарихшылар ғылыми-ізденіс жұмыстары барысында қолдана алады.

Мақалалар авторлық редакцияда жарияланды.

ISBN 978-601-337-866-4

**УДК 327
ББК 66.4**



© Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ, 2023

Республики и Республики Казахстан в сфере образования (1990-2000-е гг.) //Вестник Казанского государственного университета культуры и искусств. – 2015. – №. 1.

6 Тянь Е. Взаимоотношения Китайской Народной Республики и Республики Казахстан на примере сотрудничества в сфере образования //Международные отношения. –2018. – №. 4.

7 Штаб-квартира сети Институтов Конфуция. Годовой отчет по развитию Института Конфуция 2018. // Пекин, 2018, с 68.

8 Чу Чэнчэн. Институты Конфуция и их деятельность в странах Центрально-Азиатского региона // Социально-гуманитарные знания. М.: ООО "Издательство "Кнорус", 2022. - С. 282-289.

ИЗ ИСТОРИИ ТРАНСПОРТНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН И КИТАЙСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ НА ПРИМЕРЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ВЕТКИ «ДРУЖБА - АЛАШАНЬКОУ»

*Ерниязов Дамир Каржауович¹,
damir1968@mail.ru*

Түйін: Бұл мақалада XX ғасырдың екінші жартысындағы Қазақстан мен Қытайдың көлік құрылысы саласындағы аймақтық ынтымақтастығы тарихы қарастырылған. Атап айтқанда, «Дружба-Алашанькоу» Трансаялық теміржол учаскесінің құрылысы толығырақ қарастырылуда.

Аннотация: В данной статье рассматривается история регионального сотрудничества между Казахстаном и Китаем во второй половине XX века в сфере транспортного строительства. В частности более подробно рассмотрено строительство участка Трансаяской железной дороги «Дружба-Алашанькоу».

Annotation: This article discusses the history of regional cooperation between Kazakhstan and China in the second half of the twentieth century in the field of transport construction. In particular, the construction of the section of the Trans-Asian railway "Druzhba-Alashankou" is considered in more detail.

Кілтті сөздер: көлік, саясат, Алашанькоу, Достық, Қазақстан, Қытай, тарих.

Ключевые слова: транспорт, политика, Алашанькоу, Дружба, Казахстан, Китай, история.

Keywords: transport, politics, Alashankou, Friendship, Kazakhstan, China, history.

Сотрудничество Республики Казахстан с Китайской Народной Республикой в области транспорта имеет давние корни. Одним из таких примеров можно привести период, когда Казахстан, тогда еще Казахская ССР был в составе Советского Союза и наряду с другими республиками СССР оказывал действенную помощь КНР в восстановлении народного хозяйства после Второй мировой войны, освободившейся от японской оккупации. В этот

¹ Старший преподаватель Евразийского национального университета им. Л.Н.Гумилева, кандидат исторических наук, Астана, Казахстан.

период Советский Союз начал укреплять свои позиции на Азиатском континенте и Китай являлся самым важным союзником на Азиатском континенте. Для восстановления экономики Китайской Народной Республики и для строительства новых промышленных и транспортных объектов руководство СССР: отправляло специалистов, обучало китайских студентов, выделяло кредиты под 1% годовых [1], советские в том числе и казахстанские инженеры, техники и служащие участвовали не только в восстановлении экономики разрушенного войной Китая, но и в строительстве новых заводов, фабрик, автомобильных и железных дорог.

14 февраля 1950 году в Москве был подписан Советско-Китайский «Договор о дружбе, союзе и взаимной помощи» сроком на 30 лет, который был подписан министрами иностранных дел Андреем Вышинским (СССР) и Чжоу Эньлайем (КНР). В рамках договора СССР выделял для КНР кредит в размере 300 миллион американских долларов [1]. Китай мог в рамках кредита получить транспортное оборудование, рельсы и другие материалы. Отдельными соглашениями предусматривалось строительство железных дорог в западном Китае, который был практически оторван от восточной части страны, для это необходимо было построить в Китае новые железнодорожные станции, разъездные пути, с этой целью советскими специалистами велись инженерные изыскания для подготовки строительства будущих дорог. В этот период в КНР строительство и восстановление дорог велось в рамках принятых планов первой и второй пятилетки под руководством генерала Тэн Дайюань [2]. После окончания изыскательных работ и планирования в 1952 году Министерство путей сообщения Китая начало строительство железной дороги, которая соединяла бы восточную часть Китая с ее отдаленной западной частью, до границ Советского Союза. Дорога строилась силами вооруженных сил КНР, тогда железнодорожная отрасль Китая по примеру Советского Союза находилась в подчинении вооруженных сил страны. Железнодорожная магистраль получила название Лансинской железной дороги. Строительство велось на протяжении десяти лет и была завершена в 1962 году.

Одновременно со стороны Советского Союза началось строительство железной дороги в сторону Китая для создание единой Трансазиатской магистрали на Евразийском континенте. Это был грандиозный проект двух огромных держав. Начало строительства было заложено в 1953 году во время визита правительственной делегации СССР во главе с Н.С.Хрущевым в КНР, где было подписано двухстороннее Советско-Китайское коммюнике о строительстве железной дороги «Ланьчжоу – Урумчи - Алма-Ата». Как было указано в коммюнике дорога строилась: *«с целью укрепления экономических и культурных связей правительства Союза ССР и правительства Китайской народной республики согласились о том, что обе стороны в ближайшее время начнут строительство ЖД от Ланьчжоу через Урумчи на китайской территории до Алма-Аты на советской территории. Строительство этой железной дороги на территории Китая берет на себя китайское правительство. На строительство указанной ЖД на территории Китая советское правительство окажет всестороннюю техническую помощь китайскому правительству. Строительство участка железной дороги от Ланьчжоу до Жуй Мыня на территории Китая уже начато в 1953 году»* [3, С.406-411]. Конечной станцией Ланьсинской железной дороги должна была стать станция Алашанькоу, расположенной с восточной стороны перевала Алатау, ныне является частью Алашанькой Бортала-Монгольского автономного округа СУАР КНР. На Советской стороне границы конечным участком должна была стать станция Дружба (ныне станция Достык), расположенная на территории Казахской ССР.

Новая железная дорога «Ланьчжоу – Урумчи - Алма-Ата» с китайской стороны должна была пройти по просторным и богатым пяти северо-западным провинциям Китая как:

Шэньси, Ганьсу, Нинся, Цинхай, Синьцзян общая площадь которых составляла 3 млн.350 тыс.кв.км., где проживали представители 19 национальностей и этносов как: китайцы,

уйгуры, тибетцы, казахи, монголы, узбеки, кыргызы, таджики и др. с общим количеством 32 млн. человек. Новая дорога позволила бы освоить природные богатства Западной части Китая, начать строительство новых заводов, фабрик, шахт, рудников, произвести механизацию, ускорить производственное кооперирование сельского хозяйства. Все это вместе взятое способствовало бы углубить тогово-экономические связи КНР и СССР.

В 1954 г. Между правительством СССР и КНР было подписано соглашение о строительстве железной дороги от Казахской ССР до СУАР КНР. На казахстанской стороне проектируемой магистрали «Ланьчжоу - Алма-Ата» уже с 1955 года начались изыскательные работы, привлечены были пять партий геологов «Сибгипротранса», под руководством автора проекта И.Шамрай. Геологические партии намечали места для будущих станций, разъездов, места водоснабжения, доставки материально-технических ценностей, строительных материалов.

В ходе изыскательных и проектировочных работ возникло еще два альтернативных проекта в противовес первоначальному Алма-Атинскому направлению, это: джунгарское направление с примыканием к Турксибу и северное направление с пересечением государственной границы севернее озера Алаколь. В ходе изучения, сопоставления длинны маршрута, подсчета капитальных затрат, учета эксплуатационных расходов казахстанские проектировщики приняли верное решение проложить дорогу по Джунгарскому направлению с примыканием к разъезду N32, позднее получившим название Актоғай из-за густо растущего вокруг разъезда белых кустарников – Тоғай. Одновременно в Казахской ССР шло бурное строительство железных дорог от Семипалатинска на юг Казахстана до станции Луговая, стальные магистрали Турксиба пересекли пески Сары-Құм и соединили Восточный и Южный Казахстан, к 80-90 годам XX века станция Актоғай превратился в большой город со своей инфраструктурой, развитой сетью коммуникаций. А тогда для соединения со станцией Алашанькой с 1956 года на данный участок начали привлекать практически все специальности имеющиеся на железнодорожном транспорте: путейцев, проектировщиков, механиков, строителей (ПГС), со всего Союза перевозили самую новую и передовую технику, механизированные колонны, строительно-монтажные поезда, трест «Турксибтрансстрой», которые были оснащены мощными механизмами и агрегатами. Данное строительство возглавлял казах Мустафа Тулепович Казыбеков – будущий Герой Социалистического Труда. Под руководством М. Казыбекова указанные бригады слаженно приступили к прокладке стальной магистрали, в ходе работ на огромном участке в условиях горной местности транспортники Казахстана сооружали насыпи, прорезали выемки, укладывали готовые пакеты-рельсы, строили мосты, соединяли звенья. Одновременно шел процесс механизации трудоемких работ, подтягивались технический новые подъемные краны, эксковаторы, трактора, шпалосверлильные и рельсорезные инструменты, многосильные автомашины, электростанции и др. Строительство на государственно значимом участке давало новые заказы для НИИ и НИЛ Советского Союза, работа не останавливалась ни зимой ни летом.

С 1955 по 1957 годы было уложено 100 километров стальной магистрали на земляное полотно от железнодорожной станции Актоғай до Государственной границы. До ввода в эксплуатацию необходимо было пройти техническую экспертизу, а пока до этого периода по уже проложенной магистрали продолжали курсировать поезда со строительными материалами, пакетами звеньев для рельс, так-как одновременно с возведение железнодорожного пути шло строительство новых разъездов, станций, объектов социально-бытового и технического назначения. К 1958 году 130 километровый участок пути прорезал степи Прибалхашья, пески Кара-Кумов, Алакольскую котловину и после тщательной государственной приемки был сдан в эксплуатацию. К 1959 году на этом участке началось железнодорожное движение грузовых поездов.

23 июня 1959 года строители треста «Турксибтрансстрой» завершили строительство главного пути по линии Актоғай – Гос. граница. Вот, что писала об этом железнодорожная газета «Гудок»: *«Сыны и дочери России, Украины, Белоруссии, Казахстана, Киргизии, Литвы, Дагестана пришли сюда, чтобы рука об руку проложить путь навстречу самому большому и искреннему другу – строителям нового Китая»* [4].

В ноябре 1960 года государственная комиссия завершила свою работу и установила, что были построены все искусственные сооружения, возведено надежное земляное полотно, уложены в рабочем состоянии все линии связи. Путеукладочный кран уложил последнее звено рельсового пакета у самой границы с Китаем. Забили последний костыль. Казахстанские железнодорожники проложили стальной путь от Актоғая к Джунгарским воротам до границ Китайской Народной Республики [5].

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 апреля 1961 года были награждены особо отличившиеся рабочие, инженерно-технические работники и служащие строительно-монтажного треста «Турксибтрансстрой». Орденом Ленина наградили – 5 человек, Орденом Трудового Красного Знамени – 14 человек, орденом «Знак Почета» - 30 человек, медалью «За трудовую доблесть»-70 чел., медалью «За трудовое отличие»-79 человек и др. награды [3, 406-407 сс.]. А так же построено 82 искусственных сооружений, мосты через реки Тентек, Джаманты, Джаман-Уткулт и др. Уложено 312 км.главного пути и 44 км.станционного пути. Построено 350 тыс. кв.метров служебно-технических зданий и 20 тыс.кв.метров жилой площади для обслуживающего персонала [3, 407-408 сс.]. Проведена 9-ти проводная линия связи, обеспечивавшая работу местной и подстанционной телефонной связи. Уложена высоковольтная линия электропередачи, трансформаторы, устройства сигнализации, водоснабжение. Построены три электростанции – две паротурбинные на твердом топливе мощностью 1500 КиллоВатт и одна дизельная (резервная) на 400 КиллоВатт. [3, С.411].

Строительство станции Дружба (Достык) на Казахстанской стороне проекта «Ланчжоу – Урумчи – Алма-Ата» началось в 1956 году, за четыре года здесь были построены инженерные сооружения, уложены 23 км.станционного пути, часть из которых – коллея шириной 1435 мм. Для обслуживания тепловозов было сооружено здание закрытой экипировки. В самом поселке Дружба построено 50 различных зданий: школа, гостиница, больница, столовая, магазины, механизированная хлебопекарня и др. Для рабочих и служащих построили 10 двухэтажных 16 квартирных домов с водопроводом, канализацией, центральным отоплением.

В самой станции была сделана своя система водоснабжения с тремя артезианскими скважинами, заземленными резервуарами и разводящей сетью длиной 6,3 км., и канализационная сеть длиной 45 км.с биологической очисткой и полями фильтрации.

Кроме Дружбы были построены большие поселки на станциях Бесколь и Актоғай. Здесь приняли участие мостоотряд N5 «Главмостстроя», мехколонны N14, 40, 66, 79 треста «Средазстроймеханизация», СМО «Главтрансэлектромонтаж», трест «Транстехмонтаж», ВодРем N24 Треста «Трансводстрой», взрывные работы – трест «Трансжелдор взрывпром» [3, 406-411 сс.]. и дугие организации.

В 1960 году станция Дружба (Достык) начала свою работу по приему и отправке поездов. Одновременно Казахская ССР уже осуществляла внедрение оборудования диспетчерской централизацией на всех направлениях участков железных дорог. Началась электрофикация железнодорожных линий и пуск первых электропоездов на отдельных линиях отделений Целинной и Алмаатинской железных дорог.

А тем временем в Китайской Народной Республике так же шло интенсивное строительство железных дорог, появилась новая Ляньсинская железная дорога в Западной части Китая. В 1962 году МПС КНР достроила свой участок железной дороги от Ланчжоу до

города Урумчи, но строительство железнодорожной ветки от станции Урумчи до будущей станции Алашанькоу и к государственной границе с Казахской ССР остановилось. Сказались политические разногласия между руководителями обеих держав Н.С.Хрущевым (СССР) и Мао Цзедунем (КНР). Разногласия касались проблем дальнейшего развития международного коммунистического движения, продолжения классовой борьбы, углубления противоречий между социалистическим и капиталистическим лагерем, борьба за идеологическое лидерство в социалистическом лагере. Противостояние привело к тому, что руководство КП КНР отозвало всех китайских студентов, обучавшихся в ВУЗ-ах Советского Союза обратно в Китай, а Генеральный секретарь КП СССР отозвал всех советских специалистов, инженеров, советников из Китая. Постепенно стали угасать дипломатические и торгово-экономические связи, что в конечном итоге привело к расколу в социалистическом лагере и к спаду международного коммунистического движения.

Потраченные средства на строительство участка Актоғай – Дружба (Достык) – гос.граница не окупились. Из-за геополитических разногласий огромный путь Актоғай-Дружба превратился в малодеятельный участок. Из-за отсутствия транзитных перевозок технико-экономические показатели упали, заложенные мощности не могли использоваться в полную силу. Годовая выработка на одного работника эксплуатационного штата упала в пять раз, что было намного ниже средней выработки по Казахской железной дороге [3, 428 с.].

По мнению большей части политологов причину разрыва объясняют снижением конфронтации между США и СССР. Руководство КНР питало надежды на продолжение и развитие идей мировой революции, а Советский Союз в лице его первого руководителя выглядел ревизионистом в глазах Мао Цзедуна. Особенно отношения стали стремительно ухудшаться после мирного урегулирования Карибского кризиса, поддержка Советским Союзом Индии в 1962 году во время конфликта между КНР и Индией.

Руководители высшего уровня обеих держав понимали, что данное противостояние сдерживает экономическое развитие обеих стран и не позволяет воспользоваться возможностями международного транзита. Поэтому после ухода из жизни Генерального секретаря КПК Мао Цзедуна в 1976 году напряжение между двумя державами стало заметно спадать, но оно не преодолело некоего недоверия и осторожности со стороны Генерального секретаря КП СССР Л.И.Брежнева, лишь в 1982 году после ухода из жизни Л.И.Брежнева и смены руководства, в Советском Союзе стали вслух говорить о необходимости нормализации отношений с Китайской Народной Республикой.

А тем временем в Китае, политика Дэн Сяопина начатая еще в 1977 году, стала давать свои положительные плоды. В 1983 г. Был введен в эксплуатацию порт Ляньюньган (КНР), который соединил его морской транспортной сетью с корейским портом Пусан, японским портом Осака и с другими морскими портами Юго-Восточной Азии. Порт Ляньюньган на тот период имел: 20 причалов, мощность каждого составляет 10 тыс.тонн переработки грузов ежегодно, контейнерный терминал обладал мощностью обработки до 200 тыс.контейнеров в год [6]. СССР стал остро ощущать необходимость возврата к реализации проекта 1952 года «Урумчи - Алматы», ведь тогда грузы из СССР могли свободно достичь незамерзающего порта Ляньюньган и найти выход к выросшим возможностям Восточноазиатского рынка. Это хорошо понимало и руководство Китайской Народной Республики, рынок которого требовал более короткого и прямого выхода к рынкам Передней Азии и Ближнего Востока взамен длительного морского пути вдоль восточных и южных берегов Евразийского континента.

Наконец в 1988 году СССР и КНР подписали межправительственное Соглашение между о возобновлении транспортного сообщения. Транспортное ведомство КНР должно было приступить к разморозке железнодорожного пути от Урумчи – Алашанькоу – до государственной границы Казахской ССР.

Со своей стороны руководство Казахской ССР провело ревизию построенных 30 лет назад железнодорожных путей от станции Дружба до государственной границы и пришло к неутешительному выводу, что за 30 лет оборудование, участки и технические сооружения не отвечают современным требованиям и в большей части были запущены. Необходимо было произвести структурные и управленческие преобразования.

Во первых передать участок Актоғай-Дружба от Семипалатинское отделения Управления Целинной железной дороги под руководство Управления Алмаатинской железной дороги. Первоначальный проект 1952 года предусматривал функционирование международного железнодорожного пути по маршруту Урумчи – Алашанькоу – Дружба (Достык) – Алма-Ата, а значит руководство и контроль должно было быть в единых руках, что позволило бы избежать лишних бюрократических процедур по согласованию технических вопросов и принятию решений.

Во вторых руководить строительными и восстановительными работами должен был человек разбирающийся в международной экономической политике на правительственном уровне СССР. Таким человеком являлся Нигмитжан Кабатович Исингарин(1986-1989гг.), на тот момент первый заместитель министра путей сообщения СССР Конарева Николай Семеновича (1982-1991гг.). Н.К.Исингарин был переведен начальником Управления Алмаатинской железной дороги и взял под свой контроль восстановление важного узлового участка будущей Трансазиатской магистрали. В 1988 начались восстановительные работы, проведена ревизия, составлены технические и иные планы восстановительных работ и модернизации участка Актоғай-Дружба (Достык) – государственная граница. 1989 году работы по восстановлению и модернизации были продолжены. В середине 1990 года в столице Казахской ССР городе Алма-Ата состоялись переговоры с китайской стороной о строительстве железнодорожного пограничного перехода «Дружба - Алашанькоу». Там же и определили дату стыковки китайской и казахстанской железных дорог на 12 сентября 1990 года в технологической точке в районе государственной границы между СССР и КНР.

С обеих сторон границы полным ходом шли восстановительные работы и реконструкция магистрали со стороны Казахской ССР Актоғай - Дружба (Достык) и Усу-Алашанькоу со стороны КНР. Обе стороны разработали порядок организации перевозок по железнодорожному пограничному переходу, а так же определили какие органы будут ответственны за перевозку транзитных грузов, смены колес и т.д. Для более ускоренного решения технических вопросов китайская и советская стороны договорились разрешить прямое сотрудничество между Управлением Алмаатинской ЖД (Казахская ССР) и Управлением Ланьчжоу-Синьцзянской ЖД (КНР). С этой целью при УААЖД (Казахская ССР) 6 июля 1990 года был создан сектор международных сообщений во главе с Сураат Утепбергеновичем Жарылкагановым [7], который и занимался вопросами технического, документационного и протокольного характера. Начало рождения «Трансазиатской магистрали» с согласия обеих сторон установили на 12 сентября 1990 года в 11 часов 55 минут по пекинскому времени, что церемония стыковки будет объявлена открытой [7, С.207]. Как было запланировано на месте стыковки был забит символический серебрянный костыль. Через 30 лет после долгих политических неурядиц наконец был практический реализован долгожданный проект, который заложил основу Казахстанско-Китайского экономического сотрудничества. На торжестве открытия магистрали со стороны Китая выступил зам.министра ЖДК КНР Сун Юнфу. С Советской стороны прибыл заместитель МПС СССР Н.Никитин, а так же со стороны региональных представительств присутствовал Председатель СУАР Темур Давамет и председатель Совета Министров Казахской ССР У. Караманов [8].

Завершение строительства участка Дружба-Алашанькой не означал решения всех насущных вопросов, были решены основные вопросы, но требовалось дальнейшее расширение

мощностей обеих странций как с китайской так и с казахстанской стороны.

20 июля 1991 года первый тепловоз из Казахстана с грузом покатил в Китай, а навстречу ему из Китая выехал состав с китайскими товарами, где в четырех вагона везли сахаром ставший уже дефицитом в СССР [7, С.217].

Значение участка Дружба-Алашанькой с каждым годом только росло и привлекло интересы политического руководства Таджикистана, Кыргызстана, Узбекистана, Туркменистана, которые уже в 1991 году после развала СССР стали независимыми государствами. На просторах постсоветского пространства рушились традиционные связи, нарастали кризисные явления, а проект строительства участка «Дружба-Алашанькоу» стало первым практическим примером для республик Центральной Азии о необходимости выстраивания новых экономических и политических связей, о необходимости сублимации политических интересов в экономическое развитие на новом политическом пространстве начала XXI века. Пример строительства участка «Дружба-Алашанькоу» привлек так же интересы: Ирана, Азербайджана и Турции. На следующий год прошло совещание с участием молодых республик Центральной Азии с участием Ирана о продолжении «Трансзиатской магистрали» из Республики Казахстан через Туркменистан в Исламскую Республику Иран. После удачной реализации и этого проекта, транспортные проекты стали популярными не только на всем постсоветском пространстве, но и на всем пространстве Евразийского континента. К тому же транспортные потоки через участок «Дружба (Достык) - Алашанькоу» с каждым годом только продолжали увеличиваться, влечя за собой появление новых транспортно-транзитных маршрутов, находя новые маршруты, выдвигая новые проекты и меняя географию расположения геополитических сил в Центральноазиатском регионе. Но это уже тема других публикаций, которые также будут связаны с темой геополитики и транзитного потенциала транспортных маршрутов и стратегий нашей истории.

Литература:

1. Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Центральным Народным Правительством Китайской Народной Республики о предоставлении кредита Китайской Народной Республике // «Ведомости Верховного Совета СССР» от 16 ноября 1950 г., N36 (651), с.4
2. Су Да. Особенности развития железных дорог Китая и армогрунтовых удерживающих сооружений земляного полотна.- Хабаровск, 2014.-С..31.
3. Н.К.Исингарин «Железные дороги Казахстана» том 1 (1904-1977 гг) – Алматы, 2007 – 512 с.
4. Газета «Гудок» от 24 июня 1959.-С.2
5. Газета «Казахстанская правда» от 8 декабря 1960.-С.4
6. Железная дорога из Китая на Ближний Восток.29.04.1997 //https://www.kommersant.ru/doc/176990
7. Н.К.Исингарин «Железные дороги Казахстана» том 2. - Алматы, 2007. – С. 206-207.
8. Клара Шакирова. // газета «Железнодорожник» от 20 сентября 1990 г.-С.4-5.