
ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКЦИИ ГЕОЭКОНОМИКИ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

К.К. Рахимов

Smart Business Solutions CA LLC

ул. Абдрахманова, 175 (а), Бишкек, Кыргызстан, 720000

В статье рассматриваются особенности геоэкономики и геополитики в Центральной Азии (ЦА) через призму транспортных коридоров и их влияние на экономику стран ЦА. Значительное внимание уделяется проектам строительства железных дорог в регионе. Рассматриваются возможные сценарии действий России в ЦА. Особое внимание уделяется характеру российского присутствия в Центральной Азии и потенциальному участию РФ в строительстве железных дорог в странах Средней Азии.

Ключевые слова: Центральная Азия, транспортные коридоры, инфраструктура, железная дорога, геоэкономика, геополитика.

«Экономические завоевания идут теперь впереди военных. Не та нация сильна, которая завалила всю страну штыками, а та, которая держит в своих руках сети экономических завоеваний».

А.Е. Снесарев (один из основателей русской школы геополитики).

Геоэкономика зачастую рассматривается как современная геополитика, но определяющая мирохозяйственную интеграцию государств и создание конкурентоспособных региональных условий хозяйствования под воздействием факторов глобализации и регионализации. В современной геополитике стратегические цели достигаются преимущественно долгосрочными экономическими методами перераспределения ресурсов и мирового дохода [1]. Плотное переплетение политических и экономических интересов основных геополитических факторов в различных регионах мира требует междисциплинарного анализа. Необходимо также учитывать не только экономическую географию, но и пространственно-экономические теоретические подходы. В обоих случаях можно говорить об инфраструктурной проекции геоэкономики через существующие и проектируемые транспортные коридоры [2].

Что касается Центральной Азии, то развитие региона было связано с длительным периодом нахождения в притяжении одного «полюса» — Российской империи и впоследствии СССР. Это наложило серьезный отпечаток на процессы формирования новой сети транспортных коридоров в новых независимых странах с учетом интересов других геоэкономических факторов помимо России.

В историко-экономическом аспекте продвижения Российской империи в Центральную Азию импульсом являлась активность британской короны, которая практически сразу (по историческим меркам) так или иначе не просто «метила» территорию, а четко и системно обеспечивала военную логистику в интересующих

регионах и закладывала условия для устойчивого экономического присутствия. В данном случае речь идет о Британской Индии, Персии. В свою очередь, Российская Империя и потом уже Советский Союз в своем освоении пространства Центральной Азии особый упор делали именно на строительство железных дорог. В частности, постройка знаменитой Закаспийской железной дороги — от восточного побережья Каспия до центра региона (от Красноводска до Ташкента и далее — в Ферганскую долину — 2192 км), а затем от Оренбурга до Ташкента (1668 км) была значимым инфраструктурным проектом империи в регионе и позволила соединить регион со всей сетью железных дорог России [3]. В советские годы Турксиб выполнял важнейшую роль, соединяя кратчайшим путем Среднюю Азию с Уралом и Сибирью и выполняя роль катализатора индустриализации на всем протяжении маршрута. Фактически подъем всего среднеазиатского региона и Казахстана во многом связан именно с масштабным строительством железных дорог. В совокупности все железные дороги Средней Азии и Казахстана составляют более 21 000 км путей! Если средняя стоимость (по сегодняшним ценам) за 1 км составляет около 2 млн долл. США, то можно сказать, что Российская империя, а затем Советский Союз за 150 лет только в железнодорожную отрасль региона инвестировали порядка 42 млрд долл.

Формирование единого народнохозяйственного комплекса СССР не ставило приоритетом развитие транзитных перевозок для третьих стран. Поэтому все новые железные дороги замыкались на существующей сети и выполняли функцию обеспечения разработки месторождений полезных ископаемых и индустриализации территорий, а также обеспечивали военно-логистический аспект. Приоритет развития промышленных территорий над получением доходов от транзита ж/д грузов до сих пор является парадигмой для железных дорог России в отличие от подхода нынешних элит в новых независимых республиках. Последние видят в приоритете транзитных перевозок волшебную палочку, которая автоматически поднимет экономику их стран. Отдавая должное важности транзитного потенциала и доходов от его использования, все же надо отметить риски для стран, имеющих слабое положение в геополитическом и геоэкономическом плане. Быть субъектом и объектом геополитики — это большая разница.

В наш нефтегазовый век основной приоритет у всех игроков — месторождения углеводородов в регионе. Точнее, прямой контроль над ними и участие в трубопроводных проектах для экспорта. Кстати, все прозападные и прокитайские проекты сделаны под конкретным углом — экспорт только сырья. За 20 лет в странах Центральной Азии не построено ни одного нового НПЗ, не считая проектов по модернизации «советских» НПЗ и строительства «странного» Кара-Балтинского НПЗ в Кыргызстане, основные задачи которого выбить с рынка «Газпромнефть» и реэкспорт казахстанской нефти по несуществующему пока проекту казахстанско-кыргызстанско-китайского нефтепровода.

Итак, кто основной игрок по инфраструктурным проектам в Центральной Азии? Однозначно, Китай. Реанимация железнодорожного перехода «Дружба»

(Достык) — Алашанькоу (название местности Алатаушанкоу в другой версии) была мощным прорывом для китайцев, так как грандиозные планы по освоению Запада Китая («Сибу да кайфа», или *Go West*) требовали точки входа в новые независимые страны региона. Пошло дешевое углеводородное сырье, руда, металллом. Обратно шли товары народного потребления и различное оборудование для зарождающегося малого и среднего бизнеса. Сейчас Китай смог пробить еще более внушительное «окно» — мощный логистический узел Хоргос (Коргас), расположенный значительно южнее Достык (Алашанькоу), дал возможность одновременно заводить товарную массу взамен сырья как по железной дороге, так и по современной многополосной автотрассе Западный Китай — Западная Европа. Для железнодорожного прорыва китайская сторона пошла на всяческое содействие строительству железной дороги Коргас — Жетиген протяженностью 293 км, что позволило выпрямить транспортное плечо от экономических и логистических центров Синьцзяня до Алматы (Жетиген, по сути, это станция в непосредственной близости от «экономической» столицы Казахстана). Существующая сетка железных и автомобильных дорог позволяет эффективно «проталкивать» китайскую товарную массу по всей территории Казахстана и среднеазиатских республик, имея гарантированную обратную сырьевую погрузку. В обоих случаях Казахстан смог отстоять широкую колею 1520 мм против предложений построить «европейскую» колею 1435 мм для унификации с китайскими железными дорогами в целях экономии средств и времени на смену колесных пар.

Показателен пример борьбы за строительство китайско-киргизско-узбекской железной дороги. Помимо проблемы колеи существует более серьезные вопросы получения контроля со стороны китайских государственных компаний над важнейшими месторождениями в Киргизии. Речь идет о разведанных в советские годы залежах железной руды, нефелиновых сиенитов (сырья для алюминиевой промышленности), золота и т.п.

Проект китайско-киргизско-узбекской железной дороги (ККУЖД, *SKU railway*) раздражает Казахстан и Россию, но совершенно по разным причинам. Строительство железной дороги, идущей из Китая в Узбекистан, резко увеличит срок окупаемости казахстанского проекта Хоргос—Жетиген, так как грузы для почти 12 млн жителей Ферганской долины и, соответственно, экспорт из региона (хлопок, руда, металллом и др.) пойдут по этому маршруту. Кроме того, будет потерян ряд транзитных грузов. Для России важно другое: китайско-кыргызско-узбекский проект резко нарушает геополитический баланс сил в регионе. Там, где есть возможность задействовать рычаги воздействия (включая собственно железнодорожные маршруты через Казахстан), их надо использовать. Резко негативная позиция Узбекистана по гидроэнергетическим проектам России в Киргизии и Таджикистане, а также уверенность Китая в последовательном экономическом аншлюсе стран Средней Азии весьма опасны для России и ее позиций в регионе. Единственный путь — «сицилианская защита», а именно: предложение альтернативных проектов на максимально выгодных условиях с военно-инфраструктурной точки зрения.



Рис. 1. ККУЖД как конкурент российским и казахстанским коридорам

Источник: [4]

Таким образом, можно говорить об активной политике России только в двух странах Средней Азии — Киргизии и Таджикистане. Туркменистан придерживается традиционного нейтралитета, правда с любопытством и определенной открытостью. В Туркмении, в вопросе, касающемся транспорта, необходимо усилить лоббистские усилия по преодолению препятствий в строительстве российско-казахстанско-туркменско-иранской железной дороги на восточном побережье Каспия. Последние данные о ходе запуска туркменского участка пока обнадеживают, есть шанс на полноценный запуск коридора уже в 2015 г.

Поэтому интересным может оказаться вариант синергии двух, казалось бы, не очень связанных между собой проектов. Это строительство Камбаратинской ГЭС-1 (стоимостью порядка 3 млрд долларов США) в Киргизии и прокладка меридиональной казахстанско-киргизско-таджикской железной дороги (в экспертном сообществе эту дорогу называют «Чуй-Фергана» (ЖДЧФ), транскиргизская железнодорожная магистраль Север КР—Юг КР, железная дорога Казахстан — Кыргызстан — Таджикистан (ККТ).

В случае продолжения Узбекистаном противодействия строительству ГЭС, Кыргызстану, во избежание санкций со стороны Ташкента в виде перекрытий железных дорог, ЛЭП и газопровода, уже применяемым им против Таджикистана, целесообразно будет продолжить строительство ж/д на юг Кыргызстана. Таким образом южные и внутренние горные регионы КР выводятся из транспортной изоляции. Положительный мультипликативный эффект для всех отраслей экономики и регионов Кыргызстана от соединения пока еще дезинтегрированных участков ж/д линий внутри республики превзойдет любые из рассматриваемых и действующих инвестиций в отдельно взятые предприятия в КР.



Рис. 2. Маршруты транскиргизской железной дороги Чуй-Фергана/ККТ

Наибольший интерес для российской стороны в этом случае представляет возможность применения формулы «два в одном» и использование части бюджета строительства ГЭС (Камбар-Ата и Верхне-Нарынский каскад) для строительства железнодорожных веток к строящимся ГЭС, с последующим продолжением железной дороги до Джалал-Абада—Оша с выходом на Баткенскую область и далее, на третьем этапе, в Согдийскую область Таджикистана.

ГЭС, тем более находящиеся в 200 км и более от ближайших ж/д станций, даже в случае их успешной постройки, не смогут обладать той степенью геополитического влияния, которую способна оказать железная дорога, которая во всем мире всегда была локомотивом развития тех регионов, через которые прокладывалась железнодорожные магистрали.

Фактически железнодорожная линия «ЗТ» Тараз — Талас — Токтогул выполняет очень важную роль, соединяя существующую железнодорожную сеть Казахстана с каскадом «больших» киргизских ГЭС на реке Нарын. Это дает возможность «зачесть» стоимость логистических затрат по подвозу материалов и оборудования на строящуюся ГЭС за счет более дешевой перевозки по железной дороге. С другой стороны, электрифицированная железная дорога сама по себе является крупным потребителем электроэнергии. Вести ЛЭП там, где ее нет, вдоль железной дороги, также дешевле, чем прокладывать в чистом поле. И самое главное: создается инфраструктура по разработке и первичной переработке полезных ископаемых в определенном радиусе от железной дороги/ГЭС. Это идеальная площадка для металлургов, так как можно ставить горно-обоганительные комбинаты и просчитывать оптимальные варианты под электролизный завод или иные энергоемкие производства. Например, мощные залежи нефелиновых сиенитов (месторождение Сандык) позволяют при наличии дешевой электроэнергии и железной дороги смело выходить на рентабельное производство алюминия и обшир-

ного списка сопутствующей продукции. В случае контроля над электроэнергией и железной дорогой со стороны евразийских союзников появляется возможность разработки месторождения и строительства Кыргызского электролизного завода («Калко» — по аналогии с таджикским «Талко»).

Таким образом, совместное вхождение пула энергетиков, железнодорожников и металлургов приведет к максимально эффективному взаимодействию. Этот процесс необходимо поддержать хорошо проработанным законом о государственно-частном партнерстве Кыргызской Республики, обеспечить льготным и долгосрочным кредитованием по всем капиталоемким направлениям, а также разработать отдельную программу финансирования и поддержки субподрядчиков всех трех составляющих триады — железной дороги, ГЭС и металлургического производства.

В случае реализации строительства транскиргизской железнодорожной магистрали из Казахстана через Киргизию в Ферганскую долину, концессионер, построивший данный объект и осуществляющий его последующую эксплуатацию, владея им на правах собственности сроком минимум в 50—100 лет), получит одновременно очень сильный рычаг влияния сразу на всю Ферганскую долину с населением более 12 млн жителей. Возможность предоставления прямого железнодорожного выхода из транспортного Ферганского тупика до границы с Казахстаном сделает даже упрямых оппонентов более сговорчивыми и скорректирует их ориентацию в северном направлении.

Если этого не произойдет, то рано или поздно прокладку железной дороги к Ферганской долине сделает с востока Китай, который повлияет на политику стран региона с тем, чтобы все минеральные ресурсы в Центральной Азии экспортировались на восток. Как показывает практика, Китай в таких случаях действует технично, жестко и прагматично, не оставляя выбора стране-партнеру, не делая исключений даже для РФ и США.

Налицо два сценария действий России в Средней Азии и проекция этих сценариев через инфраструктуру.

Первый сценарий. «Южная граница интересов России в регионе — южная граница Казахстана». В этом случае страны Средней Азии рассматриваются как «антиталибское предполье» (достаточно странный термин, однако вполне употребимый в определенных кругах исследователей), они не являются приоритетом в российской политике и требуют лишь точечных инвестиций и регулирования потоков мигрантов из этих стран в Россию. Данный подход имеет право на жизнь в условиях большого количества нерешенных проблем в самой РФ и, по большому счету, в Белоруссии и Казахстане.

При распаде СССР разрушились многочисленные народнохозяйственные связи. Восстановление экономики России показало, что ряд ключевых сырьевых позиций является важным во всех отношениях. Особенно это касается урана и редкоземельных металлов. Если в рамках сценария Россия не берет Среднюю Азию на «полное довольствие», все равно надо инвестировать в данные отрасли. И, конечно же, водно-энергетический блок противоречий в регионе является не просто возможностью модернизировать геополитический процесс через строительство ГЭС в Киргизии и Таджикистане, но и шансом получить более-менее рентабель-

ные бизнес-проекты. В этом сценарии нет места ни одному российскому транспортному проекту, так как они практически не вписываются в интересы сторон.

Второй сценарий «военно-инфраструктурный». Характер российского присутствия в Центральной Азии в этом случае должен быть военно-экономический, он же военно-инфраструктурный. Войти, руководствуясь геополитическими интересами; открыть через механизм государственно-частного партнерства ворота для крупного российского и международного бизнеса; зафиксировать присутствие через долгосрочные и многоуровневые договоренности (государственные структуры — корпорации — банки — законодательство стран ЦА). И наконец, закрепить все это военным присутствием в привязке к конкретным проектам в регионе.

Фактически речь идет о стратегии вхождения не триадой «железная дорога — энергетика — металлургия», а «тетрадой» с четырьмя элементами, где в центре композиции появляется военная база. Только таким образом можно защитить инвестиции, и этот путь не просто традиционен, он носит имманентный характер для российского менталитета и освоения евразийского пространства. Сегодняшние тетрады могут единственной формой успешного приземления российских инвестиций в Средней Азии.

Без железных дорог к месторождениям и дешевой электроэнергии сложно запустить в рентабельном режиме энергометаллургические кластеры (включая урановые проекты), а за ними — будущее в регионе. Знаменитые советские территориально-производственные комплексы во многом себя оправдали. Кстати, Южно-Таджикский ТПК должен был в свое время стать образцовым. Надо отдать должное, при независимости Таджикистан смог завершить строительство железной дороги Курган-Тюбе — Яван.

Таким образом, в нашей тетраде сейчас отстающим звеном являются именно российские железнодорожники. Без них трудно говорить о следующих важных моментах:

1. Военная логистика.
2. Логистика сырья, полуфабрикатов и готовой продукции.
3. Самодостаточность электрифицированной железной дороги. Такая дорога имеет важное значение как крупный потребитель для «энергетического» участника тетрады.
4. Транзитный потенциал. Построив ту или иную дорогу в целях поддержки крупных горнорудных и металлургических проектов, необходимо обеспечить возможность ускорения окупаемости железной дороги через ее задействование во внутрирегиональных или международных транзитных перевозках. Особенно это актуально в Средней Азии, где советская железнодорожная сеть оказалась порезанной на отдельные куски, не связанные между собой. Ряд комплексных проектов в Таджикистане и Киргизии могут одновременно вытянуть и формирование транспортных коридоров, которые будут замкнуты через казахстанские железные дороги с российскими.

Таким образом, в рамках такой стратегии сейчас России нужно максимально активизировать фактор строительства железных дорог в странах Средней Азии как самодостаточный (в режиме концессии можно влиять на все стороны жизне-

деятельности в регионе), так и обеспечивающий полноценное развитие крупных горнорудных, гидроэнергетических и производственных проектов с упором на энергоемкую металлургию.

Китай не дремлет. За 20 лет после распада СССР в новые независимые страны Центральной Азии, включая Казахстан, китайской стороной инвестировано порядка 40 млрд долл. США. Проекты Китая в Центральной Евразии также носят характер практической реализации знаменитой стратегаемы — «бросить кирпич, чтобы получить яшму».

Отдельно необходимо отметить программу ЦАРЭС (Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество).

Обширный регион ЦАРЭС, простирающийся на запад от северной части Китайской Народной Республики до Кавказа, и на юг — от Казахстана до тепловодных портов Карачи и Гвадар, начиная с 2001 г. привлек более 17 млрд долларов США в инфраструктурные инвестиции и техническую помощь, связанные с ЦАРЭС. Эти проекты предназначены для продвижения экономического роста посредством регионального сотрудничества в инициативах, связанных с транспортной, торговой и энергетической инфраструктурой [5].



Рис. 3. Проекты транспортных коридоров CAREC

Источник: [6]

В рамках данной программы целенаправленно финансируются проекты по изучению транспортных коридоров, а также обеспечивается их финансирование. Ведущим оператором данных проектов выступает Азиатский банк развития.

По словам президента АБР Такехико Накао, «существующие сейчас возможности по дальнейшему увеличению объемов взаимной торговли между регионами требуют развития новых транспортных коридоров, а также усилий по развитию разнообразных транспортных услуг, в том числе объединяющих все виды наземных коммуникаций».

Отмечается, что по итогам прошедшего недавно 12-го министерского заседания участников ЦАРЭС был одобрен план, в который были включены проекты строительства новых автомобильных и железных дорог, а также соответствующей инфраструктуры обеспечения, включающей приграничные сооружения на основных коридорах, имеющих наивысший приоритет. Все это в течение ближайших семи лет потребует привлечения инвестиций в размере не менее 38,8 млрд долл. США [6].

Встает вопрос: почему Россия, будучи азиатской страной не менее, чем европейской, практически не влияет на данную программу? Тем более не является акционером или нерегиональным партнером как большинство европейских стран? [7] Более того, глубокое изучение так называемых коридоров ЦАРЭС достаточно четко дает картину ухода России из региона именно в аспекте инфраструктуры! То есть все достижения ЦАРЭС в бывших союзных республиках представляют собой пример «размагничивания полюса» и переориентации данных стран на иные полюса в зависимости от их расположения и запасов полезных ископаемых [8].

Поэтому необходимо скорейшим образом наверстать упущенное и максимально плотно включаться в данную тему на всех уровнях участия РФ в различных международных организациях. Сближение позиций с Китаем в условиях санкций со стороны США и их союзников должно носить не конъюнктурный, а системный характер. На самом деле, китайская сторона опасается именно конъюнктурности российских элит, которые в условиях очередной перезагрузки отношений с Западом могут забыть об обещаниях и совместных проектах.

Поэтому сейчас удобный и нужный момент по активизации российских геоэкономических интересов в Центральной Азии, особенно с учетом того, что китайская сторона уже имеет сильные позиции в регионе. Да, придется говорить уже на равных, надо понимать, что упущенное не наверстать легко и просто. Но игнорирование Россией процессов, происходящих в сфере транспортных проектов в Центральной Азии, на следующем этапе будет восприниматься как политическая близорукость или непоправимая глупость, что, впрочем, почти сопоставимо по последствиям.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] *Дергачев В.* Геоэкономика (Современная геополитика). — Киев, ВИРА-Р, 2002. URL: <http://www.dergachev.ru/book-geoe/1.html>.
- [2] *Кочетов Э.Г.* Геоэкономика. Освоение мирового экономического пространства: Учебник для вузов. М.: Норма, 2010. URL: <http://www.hse.ru/news/20237543.html>.
- [3] *Марков Е.Л.* Россия в Средней Азии: Очерки путешествия по Закавказью, Туркмении, Бухаре, Самаркандской, Ташкентской и Ферганской областям, Каспийскому морю и Волге. СПб., 1901. URL: <http://ru-railway.livejournal.com/1432889.html>.

- [4] *Глумсков В.* Журавлиная песнь паровоза [под строительство ж.-д. из Китая правительство КР готово заложить разрез угольного месторождения Кара-Кече; вместо строительство ККУЖД лучше обустроить автодороги через Иркештам и Торугарт] // Эксперт Казахстан. № 17—18 (212). 11.05.2009. URL: <http://ru.convdocs.org/docs/index-182760.html?page=29>.
- [5] Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество. Проекты, поддерживаемые Программой ЦАРЭС. URL: <http://www.carecprogram.org/ru/index.php?page=carec-projects-list>
- [6] Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество. Подключение ЦАРЭС: сеть коридоров. URL: <http://www.carecprogram.org/index.php?page=carec-corridors>.
- [7] В рамках ЦАРЭС будут созданы новые транспортные коридоры на сумму около \$39 млрд. Медиа группа Таджикистана: Азия-Плюс. 28.10.2013. URL: <http://news.tj/ru/news/v-ramkakh-tsares-budut-sozdany-novye-transportnye-koridory-na-summu-okolo-39-mlrd>
- [8] Азиатский Банк Развития, члены. URL: <http://www.adb.org/about/members>.
- [9] *Simon Pirani, Philip Alexander* US blocks Russia ADB entry. — Emerging, markets. 06.05.2007. URL: <http://www.emergingmarkets.org/Article/1340896/US-blocks-Russia-ADB-entry.html>

INFRASTRUCTURE PROJECTIONS OF GEOECONOMICS IN THE CENTRAL ASIA

К.К. Rakhimov

Smart Business Solutions CA LLC

175(a) *Abdrakhmanov str.*, Bishkek, *Kyrgyzstan*, 720000

The article considers peculiarities of the geoeconomics and geopolitics of Central Asia through the system of transport corridors and their economical impact to the CA countries. The special attention is paid to the railway construction project in the region. Considered the possible scenarios of Russia's actions in the CA. Particular attention is paid to the nature of the Russian presence in Central Asia and the potential participation of the Russian Federation in the construction of the railways in this region.

Key words: Central Asia, transport corridors, infrastructure, railway, geoeconomics, geopolitics, project, construction, district, boundaries, public-private partnership, Russia, China, Kyrgyzstan, Kazakhstan, Uzbekistan, Tajikistan, Turkmenistan.

REFERENCES

- [1] *Dergachev V.* Geoeconomika (Sovremennaya geopolitika). — Kiev, VIRA-R, 2002. URL: <http://www.dergachev.ru/book-geoe/1.html>.
- [2] *Kochetov E.G.* Geoeconomika. Osvoenie mirovogo ekonomicheskogo prostranstva: Uchebnik dlya vuzov. Moscow: Norma, 2010. URL: <http://www.hse.ru/news/20237543.html>.
- [3] *Markov E.L.* Rossiya v Sredney Azii: Ocherki puteshestviya po Zakavkaz'yu, Turkmenii, Bukhare, Samarkandskoy, Tashkentskoy i Ferganskoy oblastyam, Kaspiyskomu moryu i Volge. SPb., 1901. URL: <http://ru-railway.livejournal.com/1432889.html>.
- [4] *Glumskov V.* Zhuravlinaya pesn' parovoza [pod stroitel'stvo zh.-d. iz Kitaya pravitel'stvo KR gotovo zalozhit' razrez ugol'nogo mestorozhdeniya Kara-Keche; vmesto stroitel'stvo KКУЖД

- luchshe obustroit' avtodorogi cherez Irkeshtam i Torugart] // *Ekspert Kazakhstan*. № 17—18 (212). 11.05.2009. URL: <http://ru.convdocs.org/docs/index-182760.html?page=29>.
- [5] Tsentral'noaziatskoe Regional'noe Ekonomicheskoe sotrudnichestvo. Proekty, podderzhivaemye Programmoy TsARES. URL: <http://www.carecprogram.org/ru/index.php?page=carec-projects-list>.
- [6] Tsentral'noaziatskoe Regional'noe Ekonomicheskoe Sotrudnichestvo. Podklyuchenie TsARES: set' koridorov. URL: <http://www.carecprogram.org/index.php?page=carec-corridors>.
- [7] V ramkakh TsARES budut sozdany novye transportnye koridory na summu okolo \$39 mlrd. — Media gruppа Tadjikistana: Aziya-Plyus. 28.10.2013. URL: <http://news.tj/ru/news/v-ramkakh-tsares-budut-sozdany-novye-transportnye-koridory-na-summu-okolo-39-mlrd>.
- [8] Aziatskiy Bank Razvitiya, members. URL: <http://www.adb.org/about/members>.
- [9] *Simon Pirani, Philip Alexander* US blocks Russia ADB entry. — *Emerging markets*. 06.05.2007. URL: <http://www.emergingmarkets.org/Article/1340896/US-blocks-Russia-ADB-entry.html>.