

**23 00 04 ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ;
ГЛОБАЛЬНОГО И РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ**

**23 00 04 POLITICAL PROBLEMS OF INTERNATIONAL RELATIONS;
GLOBAL AND REGIONAL DEVELOPMENT**

УДК 339.9

ББК 66.4.01

ПРОГРАММА ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКОГО РЕГИОНАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА (ЦАРЭС) *Искандаров Косимшо Искандарович,*
д. и. н., заведующий отделом региональных конфликтов
Института языка, литературы, востоковедения и
письменного наследия им. Рудаки АН РТ (Таджикистан,
Душанбе)
Сафранчук Иван Алексеевич,
к.полит.н., доцент кафедры мировых политических процессов
МГИМО(У) МИД России; член Совета по внешней и
оборонной политике (СВОП).

THE PROGRAMME OF CENTRAL ASIAN REGIONAL ECONOMIC COOPERATION (CAREC) *Iskandarov Kosimsho Iskandarovich,*
Dr. of History, chief of the department of regional conflicts of the
Institute of Language, Literature, Oriental Studies and Written
Legacy named after Rudaki under TR AS (Tajikistan, Dushanbe)
E-MAIL: Ikas_53@inbox.ru
Safranchuk Ivan Alexeyevich,
candidate of political sciences, Associate Professor of the
department of world political process of the Institute of
International Relations under the Ministry of Foreign Affairs
(MGIMO-University) (Russia, Moscow)
E-MAIL: And6958@yandex.ru

Ключевые слова: Центральная Азия, экономическое сотрудничество в Центральной Азии, Центральная Азия и Афганистан

Работа посвящена программе центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), которая заложила основу многих региональных проектов, которые осуществляются разными международными организациями. Выделены две концепции, определяющие развитие программы ЦАРЭС. Отмечено, что официальной для ЦАРЭС стала концепция Великого Шелкового пути, которая лежит в основе программных документов ЦАРЭС. Рассматриваются основные наработки ЦАРЭС в области транспорта, энергетики, регионального сотрудничества. В области транспорта определены следующие основные задачи: развитие транспортных коридоров, усиление координации стран-участниц в энергетической сфере, в вопросах предотвращения стихийных бедствий, эпидемий. Сотрудничество в электроэнергетике направлено на реформирование электроэнергетического сектора в ЦА с целью увеличения экспорта электроэнергии в соседние регионы. В области регионального сотрудничества планируется со-

действие созданию благоприятных условий для внутрирегиональной и межрегиональной торговли.

Key words: *Central Asia, economic cooperation in Central Asia, Central Asia and Afghanistan*

The article dwells on the programme of Central Asian regional economic cooperation (CAREC) which laid the grounds for multiple regional projects implemented by diverse international organizations. Two conceptions determining CAREC programme development are singled out. It is stressed that the conception of the Great Silk Road being on the premise of CAREC programme documents became an official one. The authors consider the major items worked out by CAREC in the fields of transport energy vehicles, regional cooperation. In the field of transport the following principle goals are outlined: development of transport corridors, strengthening of coordination of countries-participants in the sphere of energy, in preclusion of spontaneous natural afflictions, epidemics. Cooperation in electricity power is aimed at a reformation in the electricity sector of CA with the aim of electric power increased export to adjacent regions. In the sphere of regional cooperation promotion to a creation of favourable conditions for trade inside regions and between them is planned.

В 1997 г. Азиатский банк развития (АБР) инициировал программу центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС). Эта программа заложила основу для многих региональных проектов, которые в последующие годы стали осуществляться в других форматах и под эгидой разных международных организаций. Именно в этой программе был заложен взгляд на регион Центральной Азии как на «запертое» пространство, сформулирована цель - обеспечить региону доступ к мировым транспортным коммуникациям, что можно назвать «глобальным проектом» для Центральной Азии [7]. Важно, что программа ЦАРЭС пыталась преодолеть конкуренцию за Центральную Азию, которая стала более активно разворачиваться в 2000-е годы [4], и обеспечить региону развитие в более кооперативном ключе. Эту программу можно считать и первым обоснованием связи Центральной Азии и Афганистана, это была первая международная программа, где Афганистан рассматривался как часть Центральной Азии, что впоследствии стало распространенной концепцией, в том числе и в рамках так называемого регионального подхода к Центральной Азии [5; 6]. Именно эти наработки легли в основу таких модификаций регионального подхода, как проекты «Большой Центральной Азии» [1; 8] и «Нового Шелкового пути» [2; 3; 8].

Развитие ЦАРЭС

Первоначально программа включала страны ЦА (за исключением Туркменистана) и Китай и была направлена на развитие экономического сотрудничества между странами-участницами. С 1999 г. особое значение приобретает задача усиления сотрудничества стран ЦА в транспортной области. В сентябре 2000 г. в Алматы состоялась Конференция представителей стран ЦА и Китая, на которой был представлен доклад АБР, посвященный состоянию транспортной сферы в ЦА. Участники выступили за усиление координации государств в этой области.

В мае 2001 г. в Гонолулу (Гавайи) состоялась встреча высокопоставленных чиновников АБР с делегациями стран ЦА, Китая и Монголии (присутствовали в качестве наблюдателей), а в августе 2001 г. прошла встреча в штаб-квартире АБР в Маниле (Филиппины).

пины), на которой присутствовали в качестве наблюдателей представители ЦА, Китая, Azerbaijan.

В ходе обоих мероприятий обсуждались вопросы развития ЦАРЭС. Узбекистаном была предложена задача формирования региональной зоны свободной торговли наподобие ЕС. Участники согласились с необходимостью углубления экономического партнерства между государствами ЦА, Китаем и Монголией, развитием транзитного сотрудничества с Azerbaijan.

В 2002 г. в Маниле состоялась 1-я Министерская конференция стран-участниц ЦАРЭС. Делегации Китая и стран ЦА были представлены на министерском уровне, представители Монголии, Azerbaijan, Туркменистана, Индии, Пакистана присутствовали как наблюдатели. На конференции были утверждены основные области интеграционного сотрудничества, оформлено полноправное членство в ЦАРЭС Монголии и Azerbaijan. С этого времени формат программы расширился до 7 стран.

В ходе конференции впервые была затронута проблема Афганистана. Подчеркивалось, что стабильность и безопасность в ЦА тесно связаны с ситуацией в Афганистане. Для стабилизации в Афганистане необходимо усиление экономической помощи со стороны АБР и других финансовых организаций, развитие интеграционного сотрудничества ЦА, Афганистана, южноазиатских стран.

2-я Министерская конференция ЦАРЭС в 2003 г. в Ташкенте (участники – страны ЦА, Китай, Azerbaijan, Монголия; наблюдатели – Афганистан, Иран, Индия, Россия, Япония) была посвящена вопросам дальнейшего развития интеграционного сотрудничества, активизации деятельности МФИ в рамках ЦАРЭС [11]. Во встрече приняли участие представители финансовых институтов и международных организаций, которые будут присутствовать на всех последующих конференциях.

В 2004 г. в Астане состоялась 3-я Министерская конференция [12], в работе которой приняли участие делегации 7 стран-участниц ЦАРЭС, а в качестве наблюдателей – представители Японии, Пакистана, Швейцарии, США. Министры наметили конкретные шаги в четырех основных областях регионального сотрудничества (транспорт, энергетика, торговая политика, таможенная), высказались за усиление координации действий ЦАРЭС с другими интеграционными структурами в ЦА. На встрече была подчеркнута важность Афганистана как страны-транзитера и одобрены инициативы по развитию торговли между странами-участницами ЦАРЭС и соседними странами.

В 2005 г. в Бишкеке прошла 4-я Министерская конференция ЦАРЭС [13]. В ее работе приняли участие делегации 7 стран-участниц, Афганистана, России. Представители Ирана, Индии, Италии, Германии, Японии, США, Великобритании, Турции, Швейцарии присутствовали как наблюдатели. На конференции было оформлено полноправное членство в ЦАРЭС Афганистана, Россия получила приглашение присоединиться к программе. Участниками программы становятся 8 стран. Намечается тенденция к расширению сферы деятельности ЦАРЭС, которая охватывает как основные (принятие дорожной карты по транспортному сектору, начало разработки торговых и транзитных соглашений и пр.), так и новые области сотрудничества (сельское хозяйство, туризм, окружающая среда и др.).

В работе 5-й Министерской конференции в 2006 г. в Урумчи приняли участие делегации 8 стран-участниц ЦАРЭС [9; 14]. В качестве наблюдателей выступили

представители Японии и Пакистана. Была одобрена Урумчинская декларация, в которой особое внимание уделялось Комплексному плану действий – программному документу, определившему границы дальнейшего сотрудничества в рамках ЦАРЭС.

В 2007 г. в Душанбе состоялась 6-я Министерская конференция, в работе которой приняли участие страны-участницы ЦАРЭС. Представители Франции, Индии, Ирана, Японии, Пакистана, России, Турции, Туркменистана, США присутствовали как наблюдатели. В ходе встречи был констатирован значительный прогресс, которого удалось достичь в рамках ЦАРЭС (с момента проведения 5-й конференции инвестиции в рамках организации составили около 1 млрд долл.), определены основные задачи на будущее (развитие транспортных коридоров, усиление координации стран-участниц в энергетической сфере, в вопросах предотвращения стихийных бедствий, эпидемий).

Идеология ЦАРЭС

Можно выделить следующие две концепции, определяющие развитие программы ЦАРЭС. Официальной для ЦАРЭС стала концепция Великого Шелкового пути. Именно она лежит в основе программных документов ЦАРЭС. Ею оперируют представители международных финансовых институтов (МФИ), Афганистана, Китая, Монголии, Азербайджана, стран ЦА.

Специалисты МФИ делали упор на социально-экономическое измерение программы. В рамках такого подхода ставилась задача: использовать естественные транзитные и ресурсные преимущества региона и сформировать единое инфраструктурное и экономическое пространство. ЦАРЭС, таким образом, представлялась как единая трансевразийская система транспортных коммуникаций, образно говоря – как современная версия Шелкового пути. Такой концептуальный подход был отражен, например, в 2004 г. в выступлении на 3-й Министерской конференции ЦАРЭС президента АБР Тадао Чино (Tadao Chino). Согласно таким представлениям, ЦА должна стать транспортным мостом между культурами и рынками регионов ЦА, СУАР и Южной Азии (Афганистаном, Ираном, Индией). Идеологи описываемого подхода исходили из предпосылки, что связи между этими регионами, фактически единство их хозяйственных связей, было нарушено во второй половине XIX в. в связи с включением Центральной Азии в состав Российской империи. Это нарушило единство Большой Центральной Азии, привело к разделению и изоляции стран ЦА. Такие взгляды были сформулированы в докладе Уильяма Берда (William Byrd), координатора по Афганистану от АБР в Тегеране в 2002 г. [15]. Соответственно, сторонники такого подхода ставили задачу восстановить исторические связи в масштабе Большой Центральной Азии с помощью реализации программы ЦАРЭС. В рамках такого общего подхода предполагалось, что укрепление связей с соседними регионами и преодоление изолированности ЦА от мировых рынков позволит странам региона ЦА решить задачу снижения их экономической зависимости от России, связи с которой идеологам ЦАРЭС виделись слишком большими.

В странах ЦА многие политики и чиновники, соглашаясь с общими идеями концепции восстановления Великого Шелкового пути и развития связей с соседними регионами, тем не менее, рассматривали ЦАРЭС также как проект, который может помочь укрепить связи между самими странами ЦА. Страны ЦА имеют общие культурно-исторические корни, они находились в составе единого государства, где жили в рамках общего экономического и информационного пространства. Соответственно, есть основания для того, чтобы сами

государства ЦА более тесно интегрировались друг с другом, чем с другими участниками ЦАРЭС, что, впрочем, не отменяло и более широкого подхода к преодолению изолированности региона ЦА через развитие связей с другими партнерами по ЦАРЭС. Такой подход нашел отражение в заявлениях Президента Таджикистана Э. Рахмона, в частности, когда он выступал на 6-й Министерской конференции ЦАРЭС в 2007 г. Приоритетная цель – преодоление разрыва торговых связей между государствами ЦА, снижение препятствий для торговли между ними. Соответственно можно сказать, что проект ЦАРЭС работает в тех же функциональных областях, что и другие региональные объединения в ЦА (ШОС, ЕврАзЭС, ОЦАС – до 2005 г. и пр.). Поэтому ЦАРЭС было важно найти свою нишу в системе региональных организаций, и именно дополнять, а не дублировать или заменять их. Об этом, в частности, говорил в ноябре 2005 г. Премьер-министр Кыргызстана Ф. Кулов, выступая на открытии 4-й Министерской конференции ЦАРЭС [13]. Он предложил, чтобы инициативы, проработанные в ШОС и ЕврАзЭС, находили техническое и финансовое подкрепление в рамках ЦАРЭС.

Говорить о противоречии между двумя указанными подходами было бы неверно. Подход «Великого Шелкового пути» разделяют все участники ЦАРЭС.

Позиция стран ЦА по участию в ЦАРЭС

У стран, участвующих в ЦАРЭС, много общих целей, которые формируют базу для сотрудничества. Но есть и вопросы, где проявляются особые позиции сторон.

Для Кыргызстана и Таджикистана особое значение имеет водно-энергетическая проблематика. На территории этих государств берут начало региональные реки, которые имеют большое значение для экономик сразу нескольких государств – Афганистана, Казахстана, Туркменистана. Кыргызстан и Таджикистан строят свои стратегии на использовании водных ресурсов, прежде всего в энергетических целях: строительство ГЭС на реках для выработки электричества. Казахстан, Узбекистан и Туркменистан заинтересованы в использовании водных ресурсов преимущественно для ирригационных целей. В 2007 г. на 6-й Министерской конференции ЦАРЭС Президент Таджикистана Э. Рахмон выдвинул инициативу совместного использования ресурсов Сарезского озера.

Транспорт

В рамках ЦАРЭС превалировал подход, что транспорт может играть ключевую роль в экономическом развитии региона. Причем в ЦАРЭС считали необходимым развивать не только инфраструктурные транспортные проекты, но и уделяли большое внимание совершенствованию политики в области транспорта и регионального транспортного сотрудничества. Предлагалось сократить барьеры в транзитной сфере, снизить транспортные расходы, повысить качество транспортных услуг, стимулировать инвестиции в транспортный сектор. Все это вместе должно было помочь преодолеть изолированность ЦА от внешних рынков, а следовательно, и повысить её инвестиционную привлекательность. Подчеркивалось, что ЦА имеет потенциал для того, чтобы стать транзитным маршрутом между Азией и Европой. При этом должны были быть скоординированы функциональные роли различных видов транспорта. Грузовые перевозки должен обеспечивать преимущественно железнодорожный транспорт. Автомобильный транспорт главным образом должен обслуживать пассажиропоток. Воздушный же транспорт дает общий международный доступ, обеспечивает связь столиц с крупными городами региона и мировыми центрами.

Основными проблемами транспортного сектора ЦАРЭС являются:

1. Неэффективная организация транзита (бюрократизм, усложненность прохождения таможенного, иммиграционного контроля, низкий уровень оборудованности приграничных постов, разделение железных дорог на национальные секторы и отсутствие соглашений о совместном использовании железнодорожных путей).

2. Отсутствие унифицированных транспортных положений у стран-участниц ЦАРЭС, их несоответствие международным стандартам (тарифы, безопасность движения, контроль за выбросами продуктов сгорания и пр.), дискриминационные тарифы на транзитные перевозки, ограниченное участие частного сектора, несогласованность правил осуществления транспортных услуг.

3. Низкий уровень развития транспортной инфраструктуры (дороги, железнодорожные пути и подвижной состав), которая ухудшается в связи с недостаточными объемами финансирования работ по техническому обслуживанию. Транспортная сеть не соответствует уровню экономических и торговых связей стран региона, не хватает дорог, которые бы соединяли производственные центры, рынки и порты.

4. Отсутствие конкуренции в железнодорожном секторе, монополизм. Это приводит к росту тарифов на международные перевозки, устареванию транспортной инфраструктуры, отсутствию международных систем учета и предоставления информации о грузе отправителям, росту неэффективности оказания услуг в транспортном секторе.

5. Неэффективное управление инвестиционными проектами, финансовыми активами, реализацией транспортных инвестиционных проектов, отсутствие эффективного процесса мониторинга и оценки.

6. Отсутствие единой политики в секторе гражданской авиации, недостаточная открытость рынка для иностранных авиакомпаний.

Для развития сотрудничества в транспортной сфере в рамках ЦАРЭС был сформирован Координационный комитет по транспортному сектору (ККТС). Участники ЦАРЭС ставили перед собой цель создать регионально интегрированную транспортную систему. Для этого планировалось облегчить транзитные процедуры и построить необходимую инфраструктуру. Выделены следующие приоритеты:

- унификация условий для стран-участниц ЦАРЭС и их транспортных операторов с одновременным повышением эффективности транспортного сектора и ростом качества транспортных услуг;
- унификация и упрощение административных процедур, документооборота на пограничных переходах, что облегчит пассажирские и грузовые перевозки;
- развитие и модернизация региональных и международных транспортных коридоров;
- модернизация железнодорожной сети, повышение эффективности функционирования железнодорожного транспорта;
- увеличение объемов финансирования транспортного сектора в странах ЦАРЭС, а также совершенствование управленческих процедур, что необходимо для развития транспортного сектора в регионе, его безопасной и надежной эксплуатации;
- повышение транспортной безопасности в регионе;
- развитие авиаперевозок за счет координации политики в области авиации стран

ЦАРЭС, расширение участия представителей частного сектора в авиационном бизнесе.

К числу крупных утвержденных проектов в транспортной сфере относятся: модернизация трансфганского северо-южного коридора (138 млн долл., АБР, 2006 г.), модернизация участка южной дороги Алят-Масаллы в Азербайджане (200 млн долл., ВБ, 2006 г.), восстановление дороги, пролегающей от Душанбе до кыргызской границы (29,5 млн долл., АБР, 2005 г.) и пр. Всего в 2006–2008 гг. планировалось выделить 26 займов для транспортной инфраструктуры на сумму 1,4 млрд долл.

Проекты в рамках ЦАРЭС в транспортной сфере можно разделить на три основные подгруппы, это проекты, направленные на:

- улучшение транспортного сообщения между соседними странами (магистраль Алматы–Бишкек);
- усиление региональных связей между несколькими странами (железная дорога КНР (СУАР) – Кыргызстан – Таджикистан – Узбекистан);
- развитие транспортного сообщения с соседними регионами для доступа на внешние рынки (автомагистраль Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан).

На 6-й Министерской конференции ЦАРЭС в 2007 г. участники приняли Стратегию ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле. Она предусматривала развитие шести транспортных коридоров, которые должны были связать разные части Евразии транспортными путями: Европа – Восточная Азия; Средиземноморье – Восточная Азия; Россия – Ближний Восток и Южная Азия; Россия – КНР (СУАР); Восточная Азия – Ближний Восток – Южная Азия; Европа – Ближний Восток – Южная Азия.

Энергетика

Регион ЦА богат энергетическими ресурсами разного вида, а географически он расположен между крупными энергетическими рынками – Европой и Азией. Из этого делался вывод, что страны ЦА могут стать эффективными экспортерами и транзитерами энергоресурсов к центрам мирового промышленного развития в Европе и Азии. Для работы по энергетическим вопросам в ЦАРЭС был сформирован Координационный комитет по энергетическому сектору (ККЭС).

В рамках ЦАРЭС энергетическая проблематика обсуждалась в двух разрезах. С одной стороны, разрабатывались планы развития сотрудничества стран-участниц ЦАРЭС для расширения доступа стран ЦА на мировые рынки. С другой, обсуждались варианты, как за счет региональной кооперации нивелировать неравенство в распределении энергоресурсов в ЦА. В Кыргызстане и Таджикистане сосредоточены гидроресурсы, а в Казахстане, Узбекистане и Туркменистане – значительные запасы углеводородов. И если доступ на внешние рынки был интересен для всех стран ЦА, то региональная кооперация вызывала много споров.

Все страны региона ЦА стремились к обеспечению своей энергонезависимости, поэтому они не хотели фиксировать и тем более увеличивать свою зависимость от энергоресурсов соседних государств. Особенно это касается Кыргызстана и Таджикистана. Но также было очевидно, что общим интересом является развитие энергетической инфраструктуры (трубопроводы, линии электропередач). И дискуссии по этому направлению шли в ЦАРЭС более активно.

В рамках ЦАРЭС были начаты переговоры по нескольким региональным энергетическим проектам. Приоритетом был выбран проект модернизации

электроэнергетической системы в регионе. Также рассматривался проект реконструкции газопровода из Туркменистана и Узбекистана через Кыргызстан в Казахстан (Алматы) с перспективой дальнейшей транспортировки в Азию.

В области гидроэнергетики обсуждалось создание водно-энергетического консорциума (ВЭК). Концепция ВЭК была одобрена лидерами ЦА в мае 2004 г., а в феврале 2005 г. прошло заседание рабочей группы. Предлагалось наделить ВЭК полномочиями по управлению и эксплуатации региональных водохранилищ, мобилизации инвестиций в гидроэнергетическую инфраструктуру, координированию выработки электроэнергии и ее экспорту. Впрочем, реального продвижения переговоров по ВЭК в следующие годы не было из-за отсутствия согласия между странами ЦА.

В ноябре 2005 г. страны-участники ЦАРЭС подписали меморандум о взаимопонимании по созданию форума электроэнергетических регулирующих органов (ФЭРОЦ–СМЕРФ). В рамках ФЭРОЦ должно было развиваться сотрудничество государств-участников в электроэнергетике, разрабатывать направления реформирования электроэнергетического сектора в ЦА с целью увеличения экспорта электроэнергии в соседние регионы.

Торговля и таможенное сотрудничество

Для развития сотрудничества в торговой и таможенной сфере в рамках ЦАРЭС были сформированы Координационный комитет по торговой политике (ККТП) и Комитет по таможенному сотрудничеству (КТС).

Оба комитета должны были содействовать созданию благоприятных условий для внутрирегиональной и межрегиональной торговли. ККТП при этом был сосредоточен преимущественно на экспертизе политики, а не на реализации практических проектов.

На базе КТС осуществлялась региональная программа содействия торговле, важной частью которой было сотрудничество в таможенной сфере. КТС принял Общий план действий на первой встрече КТС, которая состоялась в августе 2002 г. в Китае (Урумчи). Для его реализации были образованы две рабочие группы, в одной из которых председательствует Китай, а в другой – Узбекистан. Также организуются четыре экспертные группы для изучения следующих вопросов:

- Упрощение и гармонизация таможенных процедур (председательствует Китай). В октябре 2005 г. в Шанхае был проведен Форум по таможенной транзитной системе (ТИР) с целью поддержки вступления КНР в Конвенцию о международных перевозках грузов, а также для рассмотрения двусторонних соглашений по транзиту, подписанных между Казахстаном, Кыргызстаном и Таджикистаном.

- Развитие упрощенной системы транзита (председательствует Кыргызстан). Совместный таможенный контроль и инспекции по принципу «одного окна». В Бишкеке были проведены региональные семинары, посвященные вопросам содействия торговле и модернизации таможни (август 2003 г.) и вопросам развития упрощенной системы транзита (февраль 2004 г.).

- Обмен данными с целью уменьшения коррупции, улучшения управления, прозрачности и эффективности работы таможенных служб, использования информационных и коммуникационных технологий (ИКТ) для автоматизации работы таможенных служб (председательствует Узбекистан).

- Управление рисками, посттаможенный аудит, таможенная разведка (председательствует Китай).

Список использованной литературы и источников:

1. Starr S.Frederick. A «Greater Central Asia Partnership» for Afghanistan and Its Neighbors// *Silk Road Paper*. 2005. March.
2. Starr S.Frederick. C.Kuchins Andrew. The Key to Success in Afghanistan. A Modern Silk Road Strategy// *Silk Road Paper*. 2010. May.
3. Starr S.Frederick. Afghanistan Beyond the Fog of Nation Building: Giving Economic Strategy a Chance// *Silk Road Paper*. 2011. January.
4. Сафранчук И.А. Конкуренция за безопасность в Центральной Азии// *Россия в глобальной политике*. 2007. № 6.
5. Сафранчук И.А. Афганская проблема в региональном контексте // *Россия в глобальной политике*. 2009. № 3.
6. Сафранчук И.А. Региональный формат для Афганистана и роль ШОС // *Стратегия России в Центральной Азии и Шанхайская Организация Сотрудничества / ИМИ МГИМО (У) МИД России, Центр исследований Восточной Азии и ШОС ; под ред. А.В. Лукина. - М. : МГИМО-Университет, 2012.*
7. Сафранчук И. Глобализация в головах. Центральная Азия и Евразийская интеграция // *Россия в глобальной политике*. 2015. Т. 13. № 1.
8. Сафранчук И.А. Концепция «Новый Шелковый путь» и политика США в «Большой Центральной Азии»// *Международная жизнь*. 2013, Июль.
9. Central Asia Regional Economic Cooperation: Comprehensive Action Plan. Fifth Ministerial Conference on Central Asia Regional Economic Cooperation. 18-20 October 2006 Urumchi, XUAR, People's Republic of China
10. Statement of the Ministerial Conference on Central Asia Economic Cooperation. 26 March 2002, Manila, Philippines.
11. Executive Summary. Regional Preparatory Meeting. 27-28 September 2003. Tashkent, Uzbekistan.
12. JOINT MINISTERIAL STATEMENT. 3rd Ministerial Conference: Central Asia Regional Economic Cooperation. Astana, Kazakhstan, 31 October – 1 November 2004.
13. JOINT MINISTERIAL STATEMENT. Fourth Ministerial Conference on Central Asia Regional Economic Cooperation. Bishkek, Kyrgyz Republic, 5-6 November 2005.
14. Urumqi Declaration. 20 October 2006.
15. Byrd William. Economic Activity and Financing in the Regional Context Exploiting the New Opportunities. Paper Presented at the Tripartite Ministerial Meeting of Afghanistan, Iran, and Pakistan on Cooperation for Development. Tehran. Iran. 2002. 18-19 May.

Reference Literature:

1. Starr S.Frederick. A «Greater Central Asia Partnership» for Afghanistan and its Neighbors// *Silk Road Paper*. 2005. March.
2. Starr S.Frederick. C.Kuchins Andrew. The Key to Success in Afghanistan. A Modern Silk Road Strategy// *Silk Road Paper*. 2010. May.
3. Starr S.Frederick. Afghanistan Beyond the Fog of Nation Building: Giving Economic Strategy a Chance// *Silk Road Paper*. 2011. January.
4. Safranchuk I.A. Competition for Security in Central Asia // *Russia in Global Politics*. 2007, #6.
5. Safranchuk I.A. Afghan Problem in Regional Context // *Russia in Global Politics*. 2009, #3.

6. Safranchuk I.A. *Regional Format for Afghanistan and ShOC Role // Strategy of Russia in Central Asia and Shanghai Organization for Cooperation // The Institute of International Researches (IIR) under Moscow MGIMO-University attached to FAM of Russia, Explorative Centre of Eastern Asia and ShOC // under the editorship of A.V. Lukin. – M.: MGIMO-University, 2012.*
7. Safranchuk I.A. *Globalization in Heads. Central Asia and Eurasian Integration // Russian in Global Politics. 2015. V.13, #1.*
8. Safranchuk I.A. *«The Great Silk Road» Conception and the USA Policy in «Big Central Asia» // International Life. 2013, July.*
9. *Central Asia Regional Economic Cooperation: Comprehensive Action Plan. Fifth Ministerial Conference on Central Asia Regional Economic Cooperation. 18-20 October 2006, Urumchi, XUAR, People's Republic of China*
10. *Statement of the Ministerial Conference on Central Asia Economic Cooperation. 26 March 2002, Manila, Philippines.*
11. *Executive Summary. Regional Preparatory Meeting. 27-28 September 2003. Tashkent, Uzbekistan.*
12. *JOINT MINISTERIAL STATEMENT. 3rd Ministerial Conference: Central Asia Regional Economic Cooperation. Astana, Kazakhstan, 31 October – 1 November 2004.*
13. *JOINT MINISTERIAL STATEMENT. Fourth Ministerial Conference on Central Asia Regional Economic Cooperation. Bishkek, Kyrgyz Republic, 5-6 November 2005.*
14. *Urumchi Declaration. 20 October 2006.*
15. *Byrd William. Economic Activity and Financing in the Regional Context Exploiting the New Opportunities. Paper Presented at the Tripartite Ministerial Meeting of Afghanistan, Iran, and Pakistan on Cooperation for Development. Tehran. Iran. 2002. 18-19 May.*