

**23.00.04 ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ,
ГЛОБАЛЬНОГО И РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ**
**23 00 04 POLITICAL PROBLEMS OF INTERNATIONAL RELATIONS, GLOBAL AND
REGIONAL DEVELOPMENT**

**УДК
ББК**

**ТРАНСПОРТНО-
КОММУНИКАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ
ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ В ФОКУСЕ
ИНТЕРЕСОВ ГЛОБАЛЬНЫХ АКТОРОВ**

*Гарбузарова Елена Геннадьевна, к.и. н.,
доцент кафедры политологии Кыргызско-
Российского Славянского университета
(Кыргызская Республика, Бишкек)*

**ИҚТИДОРИ НАҚЛИЁТИЮ
КОММУНИКАЦИОННИИ ОСИЁИ
МАРКАЗИ ДАР МАРКАЗИ
МАНФИАТҲОИ АКТОРҲОИ ГЛОБАЛИ**

*Гарбузарова Елена Геннадьевна, н. и. т.,
доцент кафедры политологии
Донишгоҳи славянии Қирғизистону Русия
(Ҷумҳурии Қирғизистон, Бишкек)*

**TRANSPORTATION AND
COMMUNICATION POTENTIAL OF
CENTRAL ASIA IN THE FOCUS OF
GLOBAL ACTORS' INTERESTS**

*Garbuzarova Yelena Gennadievna, candidate
of historical sciences, Associate Professor of
the department of political science under
KRSU (Kyrgyzstan, Bishkek)
E-MAIL: play_elenag@mail.ru*

Ключевые слова: *геополитические интересы, Европейский союз, Россия, Китай, Центральная Азия, транспортные проекты, транзитный потенциал*

Проводится анализ транспортно-коммуникационных проектов ведущих акторов мировой политики в Центральной Азии - Европейского союза, России и Китая, которые нацелены на развитие транспортной инфраструктуры и транзитных коридоров в странах региона. На основе метода экспертных оценок предпринята попытка рассмотреть преимущества и недостатки международных транспортных коридоров, сформировавшихся и формируемых в Центральной Азии. Акцентируется внимание на геополитическом аспекте реализуемых транспортно-логистических проектов. Новые транспортные коридоры открывают перед Центральной Азией широкие возможности, но в то же время сталкиваются с потенциальными препятствиями, затрудняющими максимальное использование регионального транспортно-коммуникационного потенциала. В заключение сделан вывод, что наибольшие выгоды для развития транспортных возможностей государства Центральной Азии могут получить от участия в евразийской интеграции и в китайской инициативе «Экономический пояс Шелкового пути».

Калидвожаҳо: рақобати геосиёсӣ, Иттиҳоди Аврупо, Русия, Хитой, Осиёи Марказӣ, ҳамкориҳои минтақавӣ, коммуникатсияҳои нақлиётӣ, иқтидори транзитӣ

Таҳлили лоиҳаҳои нақлиётӣю коммуникатсионии акторҳои пешбарандаи сиёсати ҷаҳонӣ дар Осиёи Марказӣ – Иттиҳоди Аврупо, Русия, Хитой, ки ба инкишофи инфрасохтори нақлиётӣ ва роҳҳои транзитӣ дар минтақа нигаронида шудаанд, сурат гирифтааст. Дар асоси усули арзёбии экспертӣ афзалияту норасоӣҳои роҳравҳои байналхалқии нақлиётӣ, ки дар Осиёи Марказӣ ташаккул ёфтаанд ва ёфта истодаанд, баррасӣ гардидаанд. Ба таҳлили ҷанбаҳои геосиёсии лоиҳаҳои нақлиётӣю логистикии татбиқшаванда диққати ҷиддӣ дода шудааст. Роҳравҳои нави нақлиётӣ дар Осиёи Марказӣ имкониятҳои васеъ фароҳам меоранд, айни замон бо мамониатҳои эҳтимоли рӯ ба рӯ мешаванд, ки истифодаи ҳадди аксари иқтидори нақлиётӣю коммуникатсиониро мушкил месозанд. Дар хотима муаллиф ба хулоса расидааст, ки иштирок дар ҳамгироии евроосиёӣ ва ташаббуси «Минтақаи иқтисодии ШОХроҳи абрешим»-и Хитой ба рушди имкониятҳои нақлиётӣю давлатҳои Осиёи Марказӣ шароити аз ҷама судманд фароҳам меорад.

Key words: *geopolitical interests, European Union, Russia, China, Central Asia, regional cooperation, transport projects, transit potential*

The article presents an analysis of transport-communication projects of leading actors of world policy in Central Asia – those of European Union, Russia and China which are targeted at a development of transport infrastructure and transit corridors in the countries of the region. Designing on the premises of the method of expertise assessments, the author makes an endeavor to canvass advantages and drawbacks of international transport corridors which have been formed and have been forming in Central Asia. Attention is emphasized on the geopolitical aspect of realized transport-logistic projects. New transport corridors open broad opportunities before Central Asia, but at the same time they collide with potential obstacles which hinder maximal utilization of regional transport-communication potential. The inference is made in conclusion running to the effect that the states of Central Asia can obtain the utmost profits for the development of transport potentialities from participation in Eurasian integration and in the Chinese initiative «Silk Road Economy Belt».

Транспортно-коммуникационный потенциал Центральной Азии исторически играл значимую роль в развитии и процветании государств, расположенных в этом регионе. Когда-то через территорию Центральной Азии пролегал Великий шелковый путь, связавший воедино пространства и народы от Китая до Средиземного моря. Великий шелковый путь дал импульс масштабному развитию торговли, росту городов, взаимному культурному обмену. На современном этапе резко возрос интерес к транспортно-коммуникационным возможностям региона, в котором переплетаются интересы трех мировых полюсов экономического и технологического развития: Европейского союза (ЕС), Китая и России.

После распада СССР новые независимые республики Центральной Азии столкнулись с проблемой неразвитости транспортной инфраструктуры, и до сих пор низкий уровень транзитных перевозок, износ дорог, находящихся в неудовлетворительном состоянии, являются приоритетными проблемами, тормозящими эффективное развитие транспортной

системы региона. При этом у региона есть существенный потенциал, чтобы закрепить свои позиции в международной транспортной системе в качестве ключевого международного транзитного хаба по направлениям “Запад-Восток” и “Север-Юг”. Железнодорожные маршруты, пролегающие через Центральную Азию, являются важнейшей частью международных транспортных коридоров: северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ) Юго-Восточная Азия - Казахстан - Россия - Украина, Беларусь - Западная Европа; коридор "Восток - Запад": Китай - Казахстан - Узбекистан - Туркмения - Иран - Турция - Балканские страны Европы; коридор "Север - Юг"; коридор "Европа - Кавказ - Азия (ТРАСЕКА)" [1, с. 71]. Система железнодорожных маршрутов стран Центральной Азии простирается более чем на 22 тысячи км. Казахская железная дорога является самой эксплуатируемой железной дорогой, выполняющей 84 процента всех грузовых перевозок в регионе. Около 18 процентов региональных железнодорожных путей проходит по территории Узбекистана, выполняющего 11 процентов всех перевозок. 12 процентов региональных железнодорожных путей расположено в Туркменистане, что обеспечивает 4 процента от всех региональных перевозок [21].

Центральная Азия может стать связующим звеном между технологически подкованным евро-атлантическим пространством и Азиатско-Тихоокеанским регионом, где находятся мировые центры промышленного производства. Так как эффективная транспортно-коммуникационная система – это показатель экономического развития государств, республики Центральной Азии придают большое значение реализации международных транспортных проектов. В Центральной Азии конкурирующие между собой транспортные проекты осуществляют Европейский союз, Россия в рамках ЕАЭС, Китай с инициативой Экономического пояса Шелкового пути. В этой связи особую значимость приобретает вопрос о преимуществах и недостатках этих проектов для региона. С опорой на метод экспертных оценок попытаемся разобраться в этом вопросе.

После обретения независимости государствами Центральной Азии, Европейский союз инициировал самый первый транспортный проект, направленный не только на совершенствование транспортных коммуникаций этого региона, но и на привязку последнего к транспортной сети Европы. Запущенный в 1993 г. с целью формирования и развития международного транспортного коридора из Европы в Китай через Черное море, Кавказ, Каспийское море и Центральную Азию, проект ТРАСЕКА был нацелен на поддержку политической и экономической независимости центральноазиатских республик через предоставление им возможности доступа на мировые рынки, поощрение регионального сотрудничества и привлечение внимания к региону международных финансовых институтов и частных инвесторов [25]. У Европейского союза был повышенный интерес к развитию международного транспортного коридора ТРАСЕКА, так как по нему планировалась транспортировка в Европу углеводородов Каспийского моря. На сегодняшний день в рамках проекта ТРАСЕКА функционируют три сухопутных маршрута по Каспийскому морю: 1) Урумчи – Актау – Махачкала – Новороссийск – Констанца; 2) Урумчи – Актау – Махачкала – Тбилиси – Урумчи – Актау – Баку – Потти – Констанца; 3) Урумчи – Достык – Алматы – Шымкент – Ташкент – Ашхабад – Тегеран – Стамбул, Урумчи – Казахстан – Иран [6, с. 42]. По прошествии нескольких десятилетий данный проект не оправдал возложенных на него ожиданий и на современном этапе

сталкивается с рядом трудностей в развитии транспортного потенциала Центральной Азии. Одним из главных барьеров на пути развития проекта ТРАСЕКА является неготовность портов Каспийского моря к наращиванию грузоперевозок в контейнерах [6, с. 42]. Украинский ученый В. Дергачёв считает, что «отсутствие перспективных массовых грузопотоков свидетельствуют об ограниченных возможностях этого варианта возрождения Великого шёлкового пути» [2]. Кроме того, не удалось полностью решить проблему таможенных и иных пограничных барьеров. Еще в 2010 г. глава отдела экономического анализа Евразийского банка развития Е. Винокуров отмечал, что «ТРАСЕКА является менее эффективным коридором, по сравнению с трансазиатскими коридорами через Казахстан и Россию. Стоимость перевозки будет на двадцать процентов выше по ТРАСЕКА, а скорость - в 1,8 раза ниже» [23]. В 2012 г. эксперт проекта ТРАСЕКА IDEA А. Хамед отметил, что при помощи индекса привлекательности маршрутов (TRAX) были выявлены наиболее эффективные маршруты по четырем критериям: время, стоимость, надежность, безопасность груза [5]. К оценочному анализу были представлены три маршрута: 1) через территорию Беларуси, Российской Федерации и Казахстана; 2) через Украину, Грузию, Азербайджан, Узбекистан, Кыргызстан; 3) транспортировка грузов через Турцию, Иран, Туркменистан, Таджикистан, Кыргызстан. Результаты показали, что первый маршрут является наиболее привлекательным, так как позволяет владельцам грузов сокращать затраты и экономить время на перевозку. Остальные два маршрута проигрывают первому из-за перегруженности на приграничных пунктах пропуска и отсутствия прозрачности в проведении транспортных процедур. Следовательно, маршруты в рамках проекта ТРАСЕКА не отличаются эффективностью вследствие, во-первых, незначительных объемов грузовых перевозок; во-вторых, - из-за существования таможенных барьеров на границах; в-третьих, из-за высокой стоимости перевозок и значительных временных затрат; в-четвертых, отсутствия транспарентности в проведении транспортных операций в странах постсоветского пространства, за исключением России, Беларуси и Казахстана.

Стоит отметить, что европейский проект ТРАСЕКА не предусматривает развития сотрудничества постсоветских государств с Россией. ТРАСЕКА является единственным маршрутом, связывающим страны Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона, который не проходит по российской территории [3]. Это наводит на мысль о его «обходном» характере по отношению к России.

Идеологические разногласия между Европейским союзом и государствами региона также препятствуют полноценному взаимодействию в области развития транспортных коммуникаций. Руководство ЕС обвиняет республики в нарушении политических и гражданских прав населения и в нежелании проводить полноценные демократические реформы. Еще в 2009 г. российские эксперты опасались, «что за разговорами о необходимости поощрения экономических реформ и демократии в странах-партнерах кроется стремление ЕС вырвать постсоветские государства из сферы российского влияния и параллельно обеспечить себе альтернативные пути поставки энергоносителей из Азербайджана и Средней Азии» [12, с. 99]. В основе интересов ЕС на постсоветском пространстве лежит стремление достичь геополитических преимуществ, изменить внешнеполитические ориентиры постсоветских государств, сориентировать их на взаимодействие с Западом.

В настоящее время ЕС готовится обнародовать новую стратегию в отношении Центральной Азии, которая продемонстрирует приоритетные направления сотрудничества между двумя сторонами. Пока же существующие проблемы перевешивают перспективы европейского проекта ТРАСЕКА.

С целью обеспечить выход китайским товарам на европейские рынки Китай выдвинул масштабный проект «Экономический пояс Шёлкового пути» (ЭПШП). В рамках проекта ЭПШП Китай стремится создать в Центральной Азии разветвленную транспортно-логистическую систему, модернизировать региональную транспортную инфраструктуру. По сравнению с проектом ТРАСЕКА китайский проект охватывает более широкое территориальное пространство от Тихого до Атлантического океана. ЭПШП формирует три основных маршрута: 1) из Китая через Центральную Азию и Россию до Европы (до Балтийского моря); 2) из Китая через Центральную Азию и Западную Азию к Персидскому заливу и Средиземному морю; 3) из Китая в Юго-Восточную и Южную Азию к Индийскому океану [18, с. 48]. Ресурсы для достижения этой цели включают: 1) в качестве финансовой основы – инфраструктурные инвестиции китайского капитала; 2) в качестве материальной основы – железные дороги и автомагистрали, аэропорты, транспортные узлы и логистические центры, построенные китайскими компаниями с использованием китайского оборудования и рабочей силы [8]. Наряду с Россией Китай является одним из ведущих торгово-экономических партнеров государств Центральной Азии. В тройку главных торгово-экономических партнеров Казахстана входят Россия, Китай и Германия; Кыргызстана – Китай, Россия, Казахстан; Узбекистана – Китай, Россия, Казахстан; Таджикистана – Россия, Казахстан, Китай; Туркменистана – Китай, Турция, Россия. Следовательно, геоэкономический эффект от участия центральноазиатских республик и Китая в совместном проекте будет значительным. Укрепление внешнеэкономических отношений с Китаем позволит республикам обеспечить экономический рост, развить имеющийся транспортный потенциал региона. По мнению казахстанского эксперта К. Сыроежкина, в основу ЭПШП заложены культурно-цивилизационные ценности, консолидирующие государства Центральной Азии. Эти ценности уходят корнями в историю, когда «все современные страны региона, так или иначе, были причастны к историческому Великому шёлковому пути» [15, с. 108]. В рамках проекта Китай готов выделять государствам региона кредиты на строительство и совершенствование транспортной инфраструктуры. С одной стороны, Китай стремится создавать новые и реконструировать старые инфраструктурные объекты в Центральной Азии для того, чтобы расширить торговую экспансию своих компаний. С другой стороны, Китай оказывает содействие государствам региона в развитии их экономик, «при этом не выдвигая требований по реформированию их экономических и политических систем» [13]. Существует вероятность того, что Китай стремится через реализацию экономических целей играть ведущую роль в мировой геополитике. По мнению К. Сыроежкина, «о серьезной геополитической составляющей проекта говорит объединение всех китайских инициатив в концепцию «Один пояс – один путь», а также включение последней в пропагандистский арсенал МИД КНР с акцентом на новую политику в отношении сопредельных государств» [16, с. 42]. Следовательно, концепция «Один пояс-один путь» формирует основу внешнеполитической стратегии Китая и подразумевает выработку новой модели стратегического поведения в отношении государств Центральной Азии.

Китайский эксперт Чэн Юй опровергает наличие у Китая геополитических устремлений и настаивает на необходимости правильного понимания сути ЭПШП, которая основывается на развитии и укреплении сотрудничества между всеми странами, расположенными вдоль ЭПШП [10].

На современном этапе центром экономического и технологического развития становится Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР). Центр мировой экономики и торговли постепенно смещается из Европы в Азию - именно здесь происходит переход от использования природных ресурсов к креативной экономике. Для государств Центральной Азии особую актуальность в современных условиях приобретает диверсификация экономических связей с выходом в АТР. Евразийский экономический союз держит курс на выстраивание взаимовыгодного сотрудничества со странами АТР в формате заключения соглашений о зоне свободной торговли. Путь в АТР открывает один из ключевых транспортных коридоров в рамках ЕАЭС - «Восток-Запад». Этот коридор проходит по Транссибирской железнодорожной магистрали. На востоке Транссиб выходит к сети железных дорог Казахстана, Китая, Монголии и КНДР и стыкуется с российскими портами на Японском море. По мнению экспертов, транзитные возможности Транссиба можно увеличить «за счет восстановления Транскорейской железной дороги с выходом в Республику Корея, а также за счет соединения с Японией посредством продолжения железной дороги по Сахалину и Хоккайдо» [9, с. 49].

В рамках ЕАЭС Россия и постсоветские государства возрождают единую транспортную систему, которая в свое время объединяла их в СССР. С этой целью были учреждены специальные межгосударственные координирующие органы: Координирующее транспортное совещание (КТС), Совет по железнодорожному транспорту, Межгосударственный авиационный комитет. ЕАЭС стремится к использованию международных транспортных коридоров по линиям «Запад-Восток» и «Север-Юг». Страны-члены ЕАЭС планируют к 2025 г. полностью ликвидировать ограничения при осуществлении перевозок всеми видами транспорта внутри союза [17]. В масштабах евразийской интеграции полным ходом идет формирование единого транспортного пространства. Для достижения этой цели приоритетное значение имеет реализация следующих задач: интеграция транспортной инфраструктуры, рациональная гармонизация нормативного правового регулирования транспортной деятельности, выявление и устранение технических и административных барьеров, обеспечение свободного транзита пассажиров и грузов и т.д. [14, с. 134]. Создание единого транспортного пространства ЕАЭС позволит объединить экономики стран-участниц союза, что будет способствовать их эффективному экономическому и социальному росту. По мнению экспертов, евразийская интеграция содействует формированию единого транспортно-технологического, таможенного, экономического пространства, позволяя всем участникам интеграции увеличить объемы транзитных перевозок [7]. Стоит отметить, что транзитный потенциал государств-участников ЕАЭС используется не в полной мере из-за отсутствия эффективной транспортной инфраструктуры, а также проблем на границах, возникающих при перевозке грузов. Например, углублению транспортно-логистического сотрудничества в рамках ЕАЭС препятствуют такие структурные проблемы, как: высокая степень износа транспортно-логистической инфраструктуры, низкая эффективность складской логистики, нехватка мультимодальных транспортно-

логистических центров [11]. Серьезным препятствием для участников евразийской интеграции являются возникающие барьеры во взаимном сотрудничестве. По мнению российского ученого Б. Хейфеца, часть проблем, связанных с барьерами, изъятиями и ограничениями в рамках ЕАЭС, носит скрытый характер и не позволяет занести их в «Белую книгу» [20, с. 11]. К такого рода казусам эксперт относит события июля 2018 г., когда потерпело фиаско подписание межправительственного соглашения о перевозке казахстанского угля по территории России и его перевалке в российских портах. Решение ограничить транзит казахстанского угля через морские порты России было принято на закрытом заседании Евразийского межправительственного совета. Одной из причин подобного решения была названа высокая загрузка Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей в направлении дальневосточных портов и дефицит вагонов [4]. Подобные ситуации существенно осложняют формирование свободного евразийского рынка, создают проблемы на пути развития транзитного потенциала стран-участниц. Однако с помощью политической воли лидеров государств, участвующих в евразийской интеграции, такие проблемы поддаются решению.

Геополитическую составляющую усматривают в ЕАЭС западные эксперты, считающие евразийскую интеграцию больше политическим, нежели экономическим объединением. По их мнению, евразийская интеграция может стать для России «эффективным инструментом ее гегемонии на постсоветском пространстве» [19]. Однако следует заметить, что каждый участник ЕАЭС обретает для себя определенные преимущества: страны Центральной Азии повышают транзитный потенциал, получают доступ к евразийскому рынку и т.д., Россия как глобальная держава реализует свои геополитические интересы.

Большое внимание уделяется транспортной политике в рамках сопряжения ЕАЭС с проектом ЭПШП. Оба проекта нуждаются друг в друге: Китаю необходимо получить доступ к ресурсам и транспортным коммуникациям региона; страны Центральной Азии нуждаются в транспортных технологиях, имеющихся у Китая. По мнению эксперта из Узбекистана В. Парамонова, положительный эффект от ЭПШП страны Центральной Азии могут получить не столько в сфере развития транспортной инфраструктуры, сколько благодаря культивированию крупных промышленных, сельскохозяйственных и инфраструктурных проектов с участием как государств региона, так и России [24]. Таким образом, ЕАЭС рассматривает ЭПШП как дополнительный импульс для развития евразийской экономики и возможность открыть для себя новые транспортные коридоры. Эксперты из Китая считают, что «ЭПШП и ЕАЭС помогут в полной мере проявить преимущества инфраструктурных взаимосвязей, строить экономические коридоры... На основе инфраструктурной взаимосвязи ЭПШП и ЕАЭС будут сопрягаться с экономическими коридорами, такими, как новый евразийский континентальный мост «Китай-Монголия-Россия», «Китай-Центральная Азия-Западная Азия» и «Ледовый шелковый путь» [22]. Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП создает условия не только для развития транзитного потенциала Центральной Азии, но и открывает перспективы для строительства промышленных объектов. Это позволит государствам региона преодолеть проблему удаленности от морских коммуникаций, изменить их периферийный статус. Строительство и запуск производственных предприятий повысит спрос не на ресурсы Центральной Азии, а на продукцию, выпускаемую странами региона и нуждающуюся в

совершенной транспортно-логистической системе для её транспортировки.

В целом во всех трех упомянутых проектах с участием ЕС, России и Китая просматривается геополитическое измерение. Однако в случае с Центральной Азией, имеющей геостратегическое положение, геополитические интересы глобальных центров силы всегда будет иметь решающее значение в процессе выстраивания сотрудничества с государствами региона. В свою очередь это не исключает возможности для государств Центральной Азии участвовать на равноправной основе в международных транспортных проектах.

На современном этапе европейский проект ТРАСЕКА существенно проигрывает евразийскому проекту, в рамках которого создано единое таможенное пространство. Отсутствие таможенных барьеров в евразийском пространстве стимулирует увеличение количества грузоперевозок по евразийским транспортным маршрутам. Китайский проект ЭПШП по духу близок к Великому шелковому пути, вбирает в себя исторические, цивилизационные, культурные традиции, обладающие консолидирующей силой. Успех в развитии транспортно-коммуникационного потенциала Центральной Азии будет во многом зависеть от процветания евразийской интеграции и от кооперации с Китаем. Евразийский проект и китайская инициатива опираются на принципы свободной торговли, обладают возможностью обеспечить экономический рост центральноазиатских республик и стимулируют региональное сотрудничество. С высокой степенью вероятности можно утверждать, что сопряжение ЕАЭС и ЭПШП превосходит европейский проект ТРАСЕКА по своим возможностям и закладывает основу для формирования транспортно-логистической системы в регионе.

Список использованной литературы:

1. Алклычев А., Зоидов К. *Приоритеты развития транспортных систем России и стран Центральной Азии* // *Экономист*. - 2011. - № 7.
2. Дергачев В. *Историческая природа украинской независимости основана на антирусской идее* [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://regnum.ru/news/1600298.html>
3. ЕАЭС – ЭПШП: экономическая прагматика и вызовы геополитики [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://eurasian-movement.ru/archives/18540>
4. *Казахстанскому углю закрыли доступ к российским портам* [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://kapital.kz/economic/71031/kazahstanskomu-uglyu-zakryli-dostup-k-rossijskim-portam.html>
5. Координатор ТРАСЕКА IDEA: *Украине необходима стратегия для реализации транзитного потенциала* [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://cfts.org.ua/articles/46774> (дата обращения: 12.11.2018).
6. Королев А., Миленький В. *Перевозки грузов в направлении «Азия-Европа-Азия»* // *Наука и инновации*. - 2016. - № 9 (163).
7. Ларин О.Н. *Транспортные системы Центральной Азии и Кавказа и ЕАЭС* [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://riss.ru/analitycs/25291/>
8. Луконин С.А. *Китайская мегастратегия Экономического пояса «Шелкового пути»: транспортные проекты в странах Центральной Азии* // *Экономика и предпринимательство*, 2014. [Электронный ресурс] Режим доступа:

-
- <http://naukarus.com/kitayskaya-megastrategiya-ekonomicheskogo-poyasa-shelkovogo-puti-transportnye-proekty-v-stranah-tsentralnoy-azii>
9. Мехдиев Э.Т. Евразийские транспортные коридоры и ЕАЭС // *Международная аналитика*. - 2018. - № 2 (24).
 10. Некоторые страны Евразии опасаются Экономического пояса Шелкового пути [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://mirperemen.net/2017/05/nekotorye-strany-evrazii-opasayutsya-ekonomicheskogo-poyasa-shelkovogo-puti/>
 11. Пак Е. Транспортно-логистическое сотрудничество как фактор интеграции в ЕАЭС [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://eurasian-studies.org/archives/6971>
 12. Паронян А.Л. Евразийский экономический союз: отношение к проекту южнокавказских государств // *Вестник РУДН. Серия «Политология»*. - 2014. - № 3.
 13. Попов Д. С. Центральная Азия в китайской концепции Экономического пояса Шёлкового пути и стратегические интересы России [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://riss.ru/analytics/30016/>
 14. Российское пограничье: социально-политические и инфраструктурные проблемы / Под ред. В.А. Колосова и А.Б. Володина. - М., 2016.
 15. Сыроежкин К. Проект «Экономический пояс Шёлкового пути» в сложном пространстве Центральной Азии // *Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право*. - 2016. - Т. 9. - № 6. .
 16. Сыроежкин К. Сопряжение ЕАЭС и ЕПШП // *Россия и новые государства Евразии*. - 2016. - № 2.
 17. Транспорт и инфраструктура ЕАЭС к 2025 г. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://eurasian-studies.org/archives/4074> (дата обращения 19.11.2018).
 18. Фролова И.Ю. Китайский проект "Экономический пояс Шёлкового пути": развитие, проблемы, перспективы // *Проблемы национальной стратегии*. - 2016. - № 5 (38).
 19. Фобия и имитация: каким польские аналитики видят Евразийский союз? [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://eurasia.expert/kakim-polskie-analitiki-vidyat-evraziyskiy-soyuz/>
 20. Хейфец Б. Перспективы развития ЕАЭС как нового формата взаимодействия с внешним миром // *Общество и экономика*. - 2018. - № 12.
 21. Центральная Азия в системе международных транспортных коридоров: взгляд из Узбекистана [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.uza.uz/ru/society/tsentralnaya-aziya-v-sisteme-mezhdunarodnykh-transportnykh-k-11-08-2018>
 22. Чжиминь В., Юаньхан Ч. Сопряжение ЭПШП и ЕАЭС [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.kitaichina.com/rbestxinwen/201806/t20180621_800133367.html
 23. Эксперты: ЕС следует пересмотреть проект транспортного коридора в Центральную Азию [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.dw.com/ru>
 24. Эксперты Центральной Азии о реализации инициативы Экономического пояса Шелкового пути [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://russian.cri.cn/3060/2017/05/10/1s604247.htm>
 25. Central Asia - Transport [Электронный ресурс] Режим доступа: https://ec.europa.eu/europeaid/regions/central-asia/eu-support-transport-development-central-asia_en

Reference Literature:

1. Alklychev A., Zoidov K. *Priorities of Development of Transport System of Central Asia // Economist*. 2011, N7
2. Dergachyov V. *Historic Nature of Ukrainian Independence is Based on anti-Russian Idea [Electronic Resource]*. Regime of availability: <https://regnum.ru/news/1600298.html>
3. EAEU - EPSHP: *Economic Pragmatics and Geopolitics Challenges [Electronic Resource]*. Regime of availability: <http://eurasian-movement.ru/archives/18540>
4. *Kazakhstan Coal is Closed for Access to Russian Parts [Electronic Resource]* Regime of availability: <https://kapital.kz/economic/71031/kazahstanskomu-uglyu-zakryli-dostup-k-rossijskim-portam.html>
5. *Coordinator of TRACECA IDEA: Ukraine Needs Strategy for Realization of Transit Potential [Electronic Resource]*. Regime of availability: <https://cfts.org.ua/articles/46774> (Date of appeal: 12.11.2018)
6. Korolyov A., Milenky V. *Conveyance of Freights in the Direction "Asia-Europe-Asia". Science and Innovations*. 2016, N9 (163)
7. Larin O. N. *Transport System of Central Asia and the Caucasus and EAEC [Electronic Resource]*. Regime of availability: <https://riss.ru/analytics/25291/>
8. Lukonin S. A. *Chinese Metastrategy of "Silk Road" Economy Belt: Transport Projects in Central Asian Countries // Economics and Entrepreneurship*, 204 [Electronic Resource]. Regime of availability: <http://naukarus.com/kitayskaya-megastrategiya-ekonomicheskogo-poyasa-shelkovogo-puti-transportnye-proekty-v-stranah-tsentralnoy-azii>
9. Mekhdiyev E. T. *Euro-Asian Transport Corridors and EAEC // International Analytics*, 2018, N2 (24)
10. *Some Countries of Eurasia Are Apprehensive of Silk Road Economy Belt [Electronic Resource]*. Regime of availability: <http://mirperemen.net/2017/05/nekotorye-strany-evrazii-opasayutsya-ekonomicheskogo-poyasa-shelkovogo-puti/>
11. Pak Ye. *Transport Logistic Space as Integration Factor in EAEC [Electronic Resource]*. Regime of availability <http://eurasian-studies.org/archives/6971>
12. Paronyan A.L. *Eurasian Economy Union: Attitude to the Project of Southern Caucasian State // Bulletin of the Russian University of People's Friendship. Series of political Sciences*. - 2014, N3
13. Popor D. S. *central Asia in Chinese Conception of Silk Road Economy Belt and Strategic Interests of Russia [Electronic Resource]*. Regime of availability <https://riss.ru/analytics/30016/>
14. *Russian Frontier Areas: Socio-Political and Infrastructural Problems [Under editorship of V.A. Kolosov and A. B. Lolodin. - M., 2016*
15. Syroyezhkin K. *The Project "Silk Road Economy Belt" in Complex State of Central Asia // Contours of Global Transformations: Politics, Economic, Law*. - 2016, N2
16. Syroyezhkin K. *Junction between EAEC and EPSHP (Russian and New States of Eurasia*. 2016, N2
17. *Transport and Infrastructure of EAC to 2025 [Electronic Resource]*. Regime of availability <http://eurasian-studies.org/archives/4074> (date of appeal: 19.11.2018)
18. Frolova I. YU. *Chinese Project "Silk Road Economy Belt: Development, Problems, Perspective // Problems of National Strategy*. 2016, N5 (38)

-
19. *Phoebia and Imitation: How is European Union Seen in the Eyes of Poles? [Electronic Resource]. Regime of availability: <http://eurasia.expert/kakim-polskie-analitiki-vidyat-evraziyskiy-soyuz/>*
 20. *Kheyfets B. Perspectives of EAAC Development as a New Format of Mutual Actions with External World // Society and Economics. - 2018, N12*
 21. *Central Asia in the System of International Transport Corridors: View from Uzbekistan [Electronic Resource]. Regime of availability <http://www.uza.uz/ru/society/tsentralnaya-aziya-v-sisteme-mezhdunarodnykh-transportnykh-k-11-08-2018>*
 22. *Chzhmin V., Yuankhan CH. Junction between EPSHP and EAEC [Electronic Resource]. Regime of availability http://www.kitaichina.com/rbestxinwen/201806/t20180621_800133367.html*
 23. *Experts: EC Should Revise the of Project Transport Corridor to Central Asia [Electronic Resource]. Regime of availability <http://russian.cri.cn/3060/2017/05/10/1s604247.htm>*
 24. *Experts of Central Asia on Realization of Silk Road Economy Belt Initiative. [Electronic Resource]. Regime of availability https://ec.europa.eu/europeaid/regions/central-asia/eu-support-transport-development-central-asia_en*
 25. *Central Asia - Transport [Электронный ресурс]Режим доступа: https://ec.europa.eu/europeaid/regions/central-asia/eu-support-transport-development-central-asia_en*