



отделов аппаратов Президента и Правительства, а также отдельных ведомств.

2. Использовать трансферты мигрантов как инвестиционный ресурс.

3. В ряде интеграционных объединений существуют механизмы, принятые на уровне государственных соглашений, предусматривающие меры по поддержке развития и диверсификации экономики стран-членов, отстающих по своему уровню развития. Добиться такого механизма в рамках ТС/ЕЭП – это еще одна задача, которая стоит перед КР. Хочется надеяться, что разрыв в уровне развития со странами-членами ТС будет снижаться. Но такое развитие событий зависит от многих факторов. В том числе от наличия финансовых ресурсов, инвестиционного климата, готовности крупных и средних корпораций в странах ТС перенести какие-то свои промежуточные переделы, например, производство комплектующих в КР, заинтересованности инвесторов из других стран вкладывать капиталы в нашей стране, от состояния институтов в КР, их способности осуществлять соответствующую политику.

4. На стадии вступления в ТС следует обсудить предложение по проведению совместных консультаций между соответствующими министерствами и ведомствами КР и стран ТС по принятию согласованных стратегий развития промышленности и других отраслей с учетом выгод регионального разделения труда, создания производственных сетей, кластеров и т. д.

5. Также нужно активно участвовать в процессе разработки миграционной политики, параллельно с этим нужно усилить контроль над потоком трудовых ресурсов за рубеж.

6. Продумать механизмы стимулирования инвестиций из стран ТС в КР.

7. Продумать и рассчитать варианты поддержки работников бюджетных учреждений для ослабления единовременного эффекта от повышения цен.

Примечания

- ¹ Некрасов В. А. Киргизия перед выбором : Всемирная торговая организация или Таможенный союз? // Евразийская интеграция : экономика, право, политика. 2011. № 9. С. 98–104.
- ² Последствия вступления Кыргызстана в ТС и ЕЭП для рынка труда и человеческого капитала страны, ЕАБР, Центр интеграционных исследований : доклад № 13. СПб., 2013.
- ³ Фарук Ульген и Халук Левент. Экономические последствия вступления КР в ТС Беларуси, Казахстана и России: анализ воздействия. 23 ноября 2011 г.
- ⁴ Киргизский президент позвал гастарбайтеров на родину. 3 декабря 2013г. // Lenta.ru. – URL: [http://lenta.ru/news/2013/12/03/comeback/?fb_action_ids=10201503809529617&fb_action_types=og.recommends (дата обращения: 03.12.2013)].
- ⁵ Аналитический отчет НИСИ КР «Перспективы участия Кыргызской Республики в Евразийском Экономическом Союзе : плюсы и минусы», сентябрь. Бишкек, 2013.

УДК 327 (575.2)

ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КИТАЙ – УЗБЕКИСТАН И ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА КЫРГЫЗСТАНА

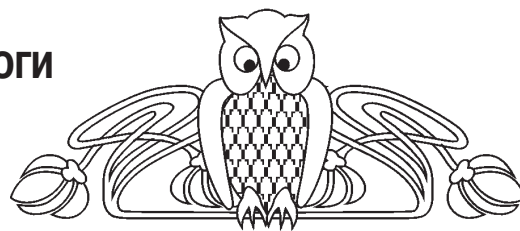
М. В. Лапенко

Саратовский государственный университет
E-mail: lapenkov@mail.ru

Одним из существенных недостатков экономики Кыргызстана на современном этапе является отсутствие развитой транспортной системы. В настоящее время главной целью кыргызского руководства является объединение юга и севера страны через железнодорожное сообщение, а также повышение транзитной роли республики в Центральной Азии.

В статье дается анализ одного из проектов создания новой железной дороги, которая должна соединить Узбекистан и Китай через Кыргызстан. Проекта, который вызвал неоднозначную реакцию со стороны экспертного сообщества и политиков КР. Автор также рассматривает ключевые аспекты транспортной стратегии Кыргызстана в современных условиях.

Ключевые слова: Центральная Азия, Кыргызстан, транспортно-логистические проекты, железная дорога, региональная безопасность.



New Project of the Railway Uzbekistan – China
and Transportation System of Kyrgyzstan

М. V. Lapenko

The most pressing problem of Kyrgyzstan's economy is the lack of well-developed transportation system. Actually the main issue for Kyrgyzstan is to connect the North and South parts of the country through railroad to promote the transit role of Kyrgyzstan in Central Asia.

This article analyzes the new railroad project – the railway Uzbekistan – Kyrgyzstan – China. This project performs a controversial reaction among the experts and the political leaders of Kyrgyzstan. Author also considers the key aspects of the transport strategy of Kyrgyzstan in modern conditions.

Key words: Central Asia, Kyrgyzstan, transport and logistics projects, railroad, regional security.



В последние годы страны Центральной Азии вовлечены в острую конкурентную борьбу как региональных, так и внерегиональных игроков. Развитие интеграционных процессов на евразийском пространстве, активное включение в мировую торговлю в рамках ВТО меняют содержание и наполнение экономических связей, направленность грузопотоков, миграционных процессов, что, в свою очередь, актуализирует развитие транспортно-логистических проектов.

Вопрос о создании новых маршрутов в Центральной Азии встал особенно остро в связи с выводом коалиционных войск из Афганистана в 2014 г. и стремлением Соединенных Штатов «крепко связать» Афганистан и центрально-азиатские страны.

Введение в эксплуатацию новой железной дороги само по себе уже важное событие для экономического и политического развития, однако оно же может стать началом экономической экспансии, если в его строительстве и финансировании принимают участие иностранные государства, достаточно вспомнить историю строительства железных дорог России, Америки и Китая.

Исходя из современных подходов к проблемам национальной и региональной безопасности, реализация тех или иных транспортно-логистических проектов может либо способствовать укреплению региональных связей, либо привести к дальнейшему разрыву и противоборству в регионе, потере суверенитета, превращению в сырьевой придаток и углублению региональной дифференциации. Все эти процессы можно хорошо проследить на примере Кыргызстана.

Кыргызстан обладает крупными месторождениями каменного угля, сурьмы, ртути, урана, цинка, олова, вольфрама, свинца, редкоземельных металлов и других полезных ископаемых¹. Однако отсутствие необходимой инфраструктуры препятствует освоению данных ресурсов и развитию соответствующих добывающих отраслей промышленности. Серьезной проблемой является географическая замкнутость республики и коммуникационная изоляция. Особенно остро стоит необходимость соединения севера и юга республики развитой системой железнодорожного сообщения. Именно поэтому Кыргызстан крайне нуждается в строительстве новых железных дорог.

В конце января 2013 года президент Кыргызстана Алмазбек Атамбаев подписал Указ «О Национальной стратегии устойчивого развития КР на период 2013–2017 гг.»². Сама стратегия широко обсуждалась политиками и экспертами, а также активными представителями гражданского сектора.

Среди проектов, на которые президент сделал упор в сфере транспорта и коммуникаций, названа разработка двух ТЭО по строительству железных дорог. Первый – это давно обсуждаемый в СМИ проект строительства железнодорожной магистрали Китай – Кыргызстан – Узбекистан

(ККУЖД). Второй проект – это проект строительства железной дороги, которая соединит север и юг Кыргызстана.

Причем если второй проект направлен только на решение внутренних социально-экономических проблем, то первый проект рассматривается как часть реализации масштабного геополитического плана по формированию трансконтинентального транзита из Китая в Европу через территорию Кыргызстана.

Кыргызстан заинтересован в строительстве железной дороги «Китай–Киргизия–Узбекистан». По словам президента Алмазбека Атамбаева, она остро необходима республике. «Дорога не только свяжет север и юг, и тогда Кыргызстан станет единым, но и принесет транзитную прибыль», – считает Атамбаев³.

Проект строительства железной дороги ККУЖД рассматривается с конца 1996 года, когда в Ташкенте прошла первая встреча представителей Китая, Узбекистана и Кыргызстана по вопросам проведения исследовательских работ и составления предварительного ТЭО⁴.

Проектная линия железной дороги протяженностью около 268 км должна была выглядеть следующим образом: Кашгар (Китай) – Торугарт – долина Арпа – Ферганский хребет – Узген – Кара-Суу (Ошская область) – Андижан.

Китайская компания «Чайна роуд» подготовила ТЭО на строительство железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан.

В проекте предусмотрено строительство пяти развязок, 48 тоннелей общей протяженностью 48,9 км, 95 мостов общей протяженностью 20,9 км с максимальной высотой 50 м. Также планировалось строительство перевалочной станции, на которой будет осуществляться перестановка вагонов с колеи шириной в 1 520 мм на колею шириной в 1 435 мм.

Данный железнодорожный проект вызвал шквал критики со стороны ряда политиков и общественных деятелей Кыргызстана, считающих, что эта дорога, прежде всего, необходима Китаю, который не станет решать национальных задач Киргизии без особой выгоды для себя.

Эксперт по инфраструктурным проектам Центральной Евразии, автор книги «Строительство транскыргызской железной дороги Чуй – Фергана», Кубат Рахимов в интервью одной из местных газет назвал проект «геополитическим мифом» и «прогибом» властей Кыргызстана перед Китаем.

Эксперт считает, что «в таком виде железная дорога разделит Киргизию на юг и север и усугубит противостояние регионов», что же касается «мифических доходов от транзита грузов», то Кубат Рахимов полагает, что «они не покроют расходов от строительства дороги в высокогорных условиях». «Кыргызстан на трансконтинентальном транзите по этой железнодорожной ветке быстро заработать не сможет. Максимум, что в



реальности может дать дорога, – локальные перевозки внутри региона, которые своими скромными объемами не способны обеспечить окупаемость строительства этой железной дороги. Ни о каком трансконтинентальном железнодорожном транзите из Китая в Европу через Кыргызстан речи быть не может. На данном маршруте, по словам эксперта, будет восемь госграниц, две процедуры смены колесных пар: сначала на кыргызско-китайской границе, а затем на туркменско-иранской, и еще две паромные переправы в Турции через озеро Ван и через Босфорский пролив»⁵.

Руководитель Института стратегического анализа Сергей Масаулов в интервью «Независимой газете» высказал следующую точку зрения, что «если исходить из интересов Киргизии и Узбекистана, то потребности в этой дороге нет. Ни Киргизия, ни Узбекистан не производят товаров, которые были бы востребованы на рынках Азии, кроме минеральных ресурсов и углеводородов. А это уже интересы Китая». Пекин последовательно реализует энергетические и инфраструктурные проекты. «Китай прокладывает газопроводы, строит железные дороги и автотрассы. Вся эта инфраструктура в оптимальном режиме поможет ему экономически использовать Центральную Азию для своих нужд и потребностей», – отметил Масаулов⁶.

Несмотря на то, что Кыргызская Республика действительно остро нуждается в реализации новых транспортно-логистических проектов, проект не был поддержан и со стороны правительства, возможно, в силу того, что многие аспекты (такие как финансирование, стандарты, геополитические последствия) носили неопределенный характер и не были полностью согласованы сторонами.

Важным вопросом являлся вопрос о финансировании строительства данной магистрали и ее принадлежности. Собственными бюджетными средствами КР не обладает, поэтому финансирование должно было идти с китайской стороны. Стоимость строительства ККУЖД, по приближительным расчетам, должна была составить порядка \$2 млрд, доход Кыргызстана от транзита ежегодно мог составить \$200 млн. Китай мог взять на себя расходы по строительству железной дороги, но взамен потребовать допуска к киргизским месторождениям серебра, алюминия, меди и угля.

Вопрос о стандарте железнодорожной колеи для новой дороги долгое время оставался ключевым. Кыргызстан придерживался сохранения собственной, существующей колеи, так называемого «русского стандарта», где ширина полотна составляет 1520 мм – это общий для всех постсоветских государств стандарт, а также для Словакии, Финляндии, частично Афганистана и Ирана. Китай изначально настаивал и добивался того, что дорога должна иметь европейскую ширину колеи – 1435 мм.

Для регионального сотрудничества и региональной системы безопасности важно сохранить общие стандарты, а возможность введения иных

стандартов могло вызвать резкую реакцию со стороны Москвы. «Появление в Киргизии колеи китайского стандарта автоматически ставит под вопрос безопасность. Не только киргизской, но и российской. Ее уровень понизится в Сибири, Поволжье и на Урале», – сказал «Независимой газете» руководитель Ассоциации приграничного сотрудничества Александр Собынин. По его мнению, это вопрос не просто китайско-киргизских или киргизско-российских отношений, это «вопрос будущего самой России»⁷.

Еще один сложный аспект – это характер двусторонних взаимоотношений Кыргызстана и Узбекистана. Сложные политические отношения двух республик повлияли на экономический по своей сути проект сквозного китайско-киргизско-узбекского железнодорожного сообщения. Одно время Бишкек даже вел переговоры с Пекином по поводу возможной замены в проекте Узбекистана на Таджикистан.

В процессе обсуждения проекта ККУЖД анализировались и возможные геополитические изменения. Присутствие Китая в центрально-азиатской части постсоветского пространства постепенно усиливается, и происходит это в обход механизмов ШОС, пребывающей пока в институционально рыхлом состоянии и имеющей ряд внутренних противоречий.

Цель проекта – соединить Узбекистан и Китай через кыргызстанскую территорию. Сейчас все узбекские и таджикские грузы по железной дороге идут транзитом через Казахстан (железные дороги Казахстана АО НК «Казахстан темир жолы»), который имеет два действующих стыка с Китаем – Достык – Алашаньюкоу и Коргас – Хоргос. Таким образом, Китай уже имеет выход в Казахстан с двумя переходами.

При этом Пекин готов построить еще одну ветку в центрально-азиатском направлении, которая, с одной стороны, свяжет Узбекистан и Кыргызстан с его северными провинциями, а с другой стороны, даст выход на Узбекистан и далее к Каспию, в Иран, кроме того, создаст короткий маршрут в Европу, который сократит время транспортировки грузов.

Данная железнодорожная магистраль крайне важна для Узбекистана, поскольку он изолирован от Мирового океана, другими словами, он нуждается в свободном выходе к Тихому океану и рынкам стран АТР, кроме того, в китайско-киргизско-узбекском транспортном проекте у него есть конкретные интересы.

К примеру, в узбекском Асаке (Андижанская область) находится автозавод «Uz-Daewoo», порядка 80% комплектующих для которого поставляются из Южной Кореи. Трансьевроазиатская железная дорога через порт Ляньюньган на восточном побережье Китая свяжется, в частности, с корейским портом Пусан, что благоприятно отразится на объемах и стоимости поставок в Узбекистан.



Кыргызстан, являясь в данном случае объектом геополитики, с помощью данного проекта ничего особо не приобретает, кроме того, что усиливает свою транзитную роль. При этом Кыргызстан со своей стороны предоставляет территорию Китаю на 50 лет для строительства дороги и освоения месторождений, таким образом, рискует потерять часть суверенитета и превратиться в аграрный придаток.

Кроме того, по мнению большинства экспертов, Кыргызстан, к сожалению, пока еще слаб как субъект геополитики и без поддержки евразийских союзников ничего не сможет противопоставить экономической экспансии Китая. Железная дорога – это инструмент, это инфраструктурная проекция экспансии. Приоритет же развития Кыргызской Республики – это соединение железной дорогой севера и юга.

В силу данных обстоятельств реализация проекта затянулась. Президенты Кыргызстана и Узбекистана Алмазбек Атамбаев и Ислам Каримов должны были принять окончательное решение по строительству железной дороги «Китай–Кыргызстан–Узбекистан» на саммите ШОС 12–13 сентября 2013 в Бишкеке. Кроме того, ожидалось, что проект соглашения о строительстве железной дороги Китай – КР – Узбекистан будет подписан в рамках визита председателя КНР Си Цзиньпина в Кыргызстан.

Саммит прошел. Визит председателя КНР состоялся. Однако подписание проекта было отложено на неопределенный срок. Между тем первый вице-премьер-министр Джоомарт Оторбаев рассказал «Вечернему Бишкеку», что в рамках визита данный вопрос обсуждался, причем на высоком уровне. «В настоящее время разрабатывается бизнес-модель строительства железной дороги. Это очень масштабный проект, поэтому требуется время», – сказал он⁸.

Что могло стать причиной отказа от проекта, о котором на протяжении последних нескольких лет крайне оптимистично отзывались некоторые высокопоставленные чиновники КР?

Во-первых, это жесткая критика экспертного сообщества, которое крайне негативно отнеслось к проекту строительства;

во-вторых, китайский вариант не решал главной проблемы Кыргызстана – соединение севера и юга страны;

в-третьих, повлияла позиция России, стратегическим интересам которой могла бы угрожать данная железнодорожная магистраль;

в-четвертых, наличие альтернативных проектов, например, со стороны официального Тегерана, иницилирующего прокладку трассы Иран–Афганистан–Таджикистан–Кыргызстан–Китай;

в-пятых, ориентир Кыргызстана на евразийскую интеграцию и реализацию транспортно-логистических проектов в рамках ТС, ЕврАзЭС и ОДКБ.

Амбициозным проектам Пекина в железнодорожной сфере противостоят другие проекты.

Так, развитие транспортную инфраструктуру Кыргызстана возможно и при участии России и Казахстана. Данный вопрос рассматривался на заседаниях ШОС, ОДКБ и на 59-м заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (в конце ноября 2013 года). Железнодорожные транспортные коридоры на данный момент являются также приоритетным направлением для реализации транзитного потенциала в странах ЕврАзЭС.

В конце мая в Бишкеке на очередном саммите Организации договора о коллективной безопасности (ОДКБ) рассматривался вопрос о строительстве железнодорожной магистрали, которая прошла бы из России в Казахстан и Кыргызстан и далее через Таджикистан вышла в Туркмению, Афганистан и Иран, чтобы закончиться на берегах Персидского залива.

О том, что железнодорожный вопрос будет внесен в повестку дня саммита, сообщил 27 мая президент КР Алмаз Атамбаев. По его словам, дорога Россия–Казахстан–Киргизия–Таджикистан–Иран–Персидский залив. «Это такая трансжелезная дорога, которая необходима в принципе всем», – подытожил Атамбаев⁹. Предварительно вопрос о «трансжелезной» дороге президент Киргизии обговорил со своим таджикским коллегой Эмомали Рахмоном, который, возможно, является наиболее заинтересованной в данном проекте стороной.

Как известно, в настоящий момент единственная железная дорога, связывающая Таджикистан с внешним миром, проходит через узбекскую территорию, и в Ташкенте не упускают ни малейшей возможности лишней раз продемонстрировать тесную зависимость. Узбекские власти периодически задерживают грузы, предназначенные для таджикских предприятий, в том числе для алюминиевого завода – крупнейшего в республике. На узбекско-таджикской границе тормозятся вагоны с ГСМ, сельскохозяйственной техникой и, конечно, с оборудованием для строящейся в Таджикистане Рогунской ГЭС, против возведения которой категорически возражают в Ташкенте.

По итогам саммита генеральный секретарь ОДКБ Николай Бордюжа подтвердил, что вопрос о строительстве упомянутой «трансазиатской» магистрали был внесен в повестку дня. «Обсуждался вопрос о возможности строительства железной дороги Россия–Казахстан–Кыргызстан–Таджикистан, – сообщил Бордюжа. – Этот вопрос напрямую не касается задач Организации Договора о коллективной безопасности, но, тем не менее, президенты уделили внимание вопросу, договорились о том, что дадут поручения своим соответствующим ведомствам, а конкретно российским железным дорогам, железным дорогам Казахстана, соответствующей структуре Кыргызстана, с тем, чтобы они проработали вопрос о целесообразности и экономической и финансовой возможности реализации этого проекта».



В Бишкеке и Душанбе делают упор на то, что грандиозный железнодорожный проект будет выгоден в равной степени всем его участникам. Но здесь необходимо учитывать, что финансировать его будут, по сути, только две страны – Россия и Казахстан, а в дальнейшем, если проект все же станет реальностью, к ним, возможно, присоединятся и Иран с Туркменией.

«Сейчас мы ведем совместно с Киргизией и Казахстаном работы по формированию проекта строительства новых железных дорог в Киргизской Республике, – сообщил президент компании РЖД Владимир Якунин. – Вопрос о развитии транспортной сети КР был поставлен во время встречи глав стран, входящих в ШОС, где и было принято решение начать, пока предварительную, работу по этому вопросу».

В отличие от проекта ККУЖД данные предложения вызывают одобрение со стороны экспертного сообщества. В частности, например, политолог Токтогул Какчекеев оценил данные планы как «показатель того, что за многие годы союз наших народов укрепился и развивается. Соответственно помогают этому и транспортные узлы. На территории Киргизии их может быть несколько. Железная дорога Китай–Кыргызстан–Узбекистан – стратегическое направление для будущего театра военных действий со стороны Китая. Дорога же, которую собираются строить Россия и Казахстан – отвечает нашим потребностям единения и развития республики, а также поможет интеграции в Таможенный союз. Поможет ликвидировать деление страны на Север-Юг. Отвечает она интересам как России, так и Казахстана, Киргизии – стратегически и экономически. Словом, это хорошее решение»¹⁰.

В свою очередь Соединенные Штаты поддерживают проект по строительству железной дороги между Таджикистаном и Туркменистаном через территорию Афганистана, который планируется реализовать к 2015 году.

Министерство обороны США оказывает помощь Афганистану в создании железнодорожной инфраструктуры, которая соединит его с соседними государствами Центральной Азии. В ежеквартальном докладе, подготовленном для Конгресса США аппаратом специального инспектора по проектам реконструкции в Афганистане (SIGAR), говорится, что «Афганистан в настоящее время не располагает ни сколь-либо значимой железнодорожной сетью, ни опытом ее эксплуатации, ни каким-либо собственным потенциалом в этой области», но «государства-доноры надеются, что ситуация изменится в связи с появлением Афганской железнодорожной администрации, создание которой было одобрено кабинетом министров в сентябре 2012 года», кроме того, также подчеркивается, что «Центральное командование ВС США оказывает содействие в разработке “Национального плана развития железных дорог”, в котором будут представлены

рекомендации по созданию железнодорожной инфраструктуры»¹¹.

«Развитие транспортных сетей в Афганистане является одним из способов осуществить интеграцию Афганистана в более широкий региональный контекст, что имеет огромную важность в свете планируемого вывода союзных войск из Афганистана после 2014 года», – заявил в интервью НЛ «Шелковый путь» эксперт по Центральной Азии из Института международных исследований при Чарльзском университете в Праге Ян Шир, который является также научным сотрудником Института Центральной Азии и Кавказа при Университете Джона Хопкинса в Вашингтоне¹².

По данным исследования, подготовленного по заказу министерства общественных работ (МОР) Афганистана и Азиатского банка развития (АБР), будущая афганская железная дорога протяженностью 1100 километров станет северным железнодорожным коридором.

Северный железнодорожный маршрут в Афганистане обеспечит для Узбекистана, Таджикистана и Туркменистана выход на мировые рынки через иранский порт Бендар-Аббас, а также «создаст новый железнодорожный коридор для государств Центральной Азии, который будет свободен от влияния со стороны России и обеспечит им такой выход на мировые рынки, которого раньше никогда не было»¹³.

«Объемы торговли с регионом ЦАРЭС, в особенности с Ираном, Туркменистаном, Узбекистаном и Таджикистаном, значительно возрастут. Еще более важен тот факт, что этот новый маршрут создаст совершенно новый транспортный коридор между Центральной Азией и мировыми рынками через морские порты на побережье Индийского океана, минуя Россию и СНГ. Протяженность этого маршрута будет вдвое меньше маршрута, который традиционно используется этими странами и идет через Россию к побережью Балтийского моря», – подчеркивается в исследовании.

В этой связи можно предположить, что в транспортно-логистических проектах Вашингтона для Центральной Азии нет кыргызской повестки, что, возможно, будет сказываться на региональной интеграции и безопасности.

Таким образом, исходя из существующих на данный момент проектов, можно сделать вывод о том, что руководство КР пытается найти выход из транспортной изоляции, в которой Кыргызстан оказался после распада Советского Союза и максимально использовать транзитный потенциал республики. Не менее важной является задача объединения севера и юга КР в единую транспортную систему и сохранения суверенитета.

В рамках развития транзитных возможностей КР Президент А. Атамбаев не исключает вариант строительства железной дороги Китай–Кыргызстан–Узбекистан. Кроме того, он также стремится актуализировать обсуждение проекта строительства железной дороги из России к Персидскому



заливу. На основании этого можно сделать вывод о том, что в Бишкеке планируют сделать КР главным транспортным узлом Центральной Азии, где пересекались бы пути с востока на запад и с севера на юг.

В век глобализации и усиления регионального соперничества Кыргызстан, как и многие другие постсоветские республики находится в условиях геополитического выбора.

Однако для центрально-азиатских стран вопрос геополитического выбора является практически невозможным, поскольку из-за географических особенностей Центральная Азия является транзитным регионом.

В силу этого для каждой центрально-азиатской республики важно диверсифицировать свою транспортную систему и обеспечить доступ к основным морским портам. Односторонняя и однозначная позиция будет ограничивать экономические возможности и республик (в данном случае – Кыргызстана), и региона Центральной Азии в целом.

Примечания

- ¹ Национальная стратегия устойчивого развития Кыргызской Республики на период с 2013 по 2017 гг. URL: http://www.president.kg/files/docs/nsur_rus..doc (дата обращения 15.10.2013).
- ² Там же. С. 110.
- ³ *Цит. по:* Китайская дорога разрежет Киргизию пополам. Инфраструктурные проекты Пекина затрагивают безопасность России URL: <http://politobzor.net/show-4533-kitayskaya-doroga-razrezhet-kirgiziyu-popolam-infrastrukturnye-proekty-pekina-zatragivayut-bezopasnost-rossii.html> (дата обращения 12.10.2013).
- ⁴ *Рахимов К.* Строительство транскыргызской железной дороги —Чуй – Фергана URL: <http://ceatl.com/wp-content/uploads/2012/12/%D0%92%D0%B5%D1%80%D1%81%D1%82%D0%BA%D0%B0-%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%8F-22-%D0%BD%D0%BE%D1%8F%D0%B1%D1%80%D1%8F-101.pdf> (дата обращения: 10.10.2013).
- ⁵ Там же.
- ⁶ *Цит. по: Панфилова В.* Китайская дорога разрежет Киргизию пополам. Инфраструктурные проекты Пекина затрагивают безопасность России. URL: www.ng.ru/cis/2013-09-10/7_kirgizia.html (дата обращения: 12.10.2013).
- ⁷ Там же.
- ⁸ *Цит. по: Бегалиева Н.* Документ о железной дороге не подписан главами Китая и Кыргызстана. URL: http://www.vb.kg/doc/243186_dokument_o_jeleznoy_doroge_ne_podpisan_glavami_kitaia_i_kyrgyzstana.html (дата обращения: 15.09.2013).
- ⁹ *Бологов П.* Из варяг в персы. В ОДКБ размечтались о «трансжелезной» дороге к берегам Индийского океана. URL: www.lenta.ru/articles/2013/05/29/railway (дата обращения: 15.09.2013).
- ¹⁰ *Цит. по: Железные дороги Киргизии могут перейти под контроль России и Казахстана* URL: www.nr2.ru/asia/471909.html (23.11.2013).
- ¹¹ SIGAR. Special Inspector General for Afghanistan Reconstruction. January 2013. P. 145. URL: <http://www.sigar.mil/pdf/quarterlyreports/2013-07-30qr.pdf> (дата обращения: 13.09.2013).
- ¹² *Цит. по: Афганизация Центральной Азии: США помогут создать железнодорожную инфраструктуру, которая создаст коридор, «который будет свободен от влияния со стороны России».* URL: www.russianskz.info/politics/4248-afganizaciya-centralnoy-azii-ssha-pomogut-sozdat-zheleznodorozhnyu-infrastrukturu-kotorya-sozdast-koridor-kotoryy-budet-svoboden-ot-vliyanija-sostorony-rossii.html (дата обращения: 13.09.2013).
- ¹³ Там же.