

А.С. Бурнасов, К.Г. Муратишина

УЧАСТИЕ МНОГОСТОРОННИХ БАНКОВ В ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТАХ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА И ИНИЦИАТИВЫ «ПОЯС И ПУТЬ» В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

*Работа выполнена при финансовой поддержке постановления № 211 Правительства Российской Федерации,
контракт № 02.А03.21.0006.*

Анализируется участие многосторонних банков в инфраструктурных проектах на пространстве Центральной Азии в контексте реализации интеграционного проекта «Евразийский экономический союз» и инициативы «Пояс и путь». Рассмотрены примеры конкретных проектов и особенности функционирования банков как акторов международных отношений.

Ключевые слова: многосторонние банки; Центральная Азия; международная интеграция; международное сотрудничество.

Интеграционные процессы, глобализация, региональное и межрегиональное сотрудничество – современные тенденции международного взаимодействия, реализующиеся во всем мире. У крупных проектов интеграции и сотрудничества имеются конкретные инициаторы, практически в каждом случае можно выявить выгодоприобретателей того или иного процесса. При этом институты и в целом механизмы сотрудничества демонстрируют разную эффективность, да и методики их оценки существуют разные: от подсчета простых количественных показателей (число участников организации или неформальной инициативы, объем их взаимной торговли и т.д.) до определяемых с большей сложностью, но одновременно имеющих большую информативность: например, изменение структуры экспорта, развитие обрабатывающей промышленности, подъем уровня жизни граждан государства – члена организации или проекта и т.д. В конечном счете, при грамотной стратегии реализации и в случае постановки в центр внимания задач технологического подъема экономики и человеческой безопасности, интеграционные проекты могут и должны работать на устойчивое развитие.

Цель данной статьи – проанализировать содержание проектов по строительству и модернизации инфраструктуры в Центральной Азии, реализуемых на средства международных банков – Евразийского банка развития (ЕАБР) и Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ); оценить функционирование этих институтов, сравнить приоритеты, а также потенциальную значимость их проектов для развития региона Центральной Азии.

Современное развитие международных отношений в Центральной Азии характеризуется влиянием институционализации интересов международных акторов. В качестве ключевых трендов, ведущих к институционализации международного сотрудничества в Центральной Азии, можно обозначить жесткую конкуренцию за ресурсы; конфликты в сфере ресурсопользования; внедрение в национальные экономики иностранного капитала и иностранных транснациональных акторов. Ограниченность базовых ресурсов и обострение конкурентной борьбы за них приводит к изменениям не только экономических правил поведе-

ния акторов международных отношений, но и конкуренции на уровне инфраструктурных проектов. Международное финансовое сотрудничество тоже можно рассматривать в контексте институционализации интересов акторов международных отношений на принципах стратегического партнерства и выявления особенностей формирования системы нормативных, структурных и конструктивных регуляторов, которые влияют на формирование целей и интересов акторов международных отношений. Ведущие государства стремятся к тому, чтобы их собственные правила и процедуры стали универсальными, а другие страны, не желая терять рынки или источники финансовых ресурсов, соглашаются с их условиями. Проводниками интересов ведущих государств становятся многосторонние банки, которые можно классифицировать как международные межправительственные региональные экономические организации.

С точки зрения типологизации [1] Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и Евразийский банк развития следует отнести к третьей волне многосторонних банков. Их создание было вызвано произошедшим в мировой экономике после мирового экономического кризиса 2008 г. перераспределением экономической мощи. Страны, вышедшие из него с меньшими потерями, прежде всего, Китай, начали формировать картину глобального экономического роста. Недовольство стран, относимых к категории развивающихся, ограниченной ролью в глобальном управлении обусловило создание новых финансовых институтов, параллельных имеющимся.

Перейдем к рассмотрению непосредственно деятельности банков. ЕАБР – региональный банк развития, созданный правительствами России и Казахстана в 2006 г. В настоящее время в качестве его участников помимо учредителей числятся четыре государства-члена: Армения, Белоруссия, Киргизия и Таджикистан. Другие государства и международные организации могут стать его членами, подписав учредительное соглашение [2]. Согласно Стратегии ЕАБР он является многосторонним банком развития, содействующим углублению интеграционных процессов между экономиками государств-участников. Банк фокусирует свою деятельность на финансировании проектов с

сильным интеграционным эффектом и национальных проектов развития, выстраивании сотрудничества с «якорными» клиентами. Ему приходится вести деятельность в условиях уменьшения инвестиционной активности корпоративного сектора, девальвации национальных валют, волатильности процентных ставок, низких темпов роста в экономиках стран-участников. Банк традиционно придерживается консервативной политики управления ликвидностью, что позволяет ЕАБР иметь международные рейтинги выше суверенного рейтинга РФ. Крупнейшими странами банковских операций являются Казахстан (41,4% текущего инвестиционного портфеля) и Россия (39,2%). В 2013–2017 гг. на первом месте среди сфер размещения инвестиций стояли энергетика, транспорт и инфраструктурные объекты (48% портфеля), на втором месте – горнодобывающая промышленность, металлургия, машиностроение, химическая промышленность (26%). Стоит отметить и проекты в финансовом секторе (до 21%). Все эти проекты могут укреплять интеграционный потенциал, прежде всего за счет обеспечения экспортно-импортных операций [3].

Инфраструктурные проекты, повышающие транспортно-коммуникационную связанность стран и регионов – ключевые для ЕАБР. Особое внимание уделяется объединению кооперационных связей и выстраиванию совместных технологических цепочек. Инвестиции в машиностроение, которое является основой экономики развитых стран, составляют менее 5%, однако показателен и важен сам факт того, что они присутствуют. Большинство крупных проектов реализуется ЕАБР в России и Казахстане. В Казахстане банк с 2010 г. финансирует проект модернизации Экибастузской ГРЭС-2, закупку оборудования для добычи угля в Экибастузском каменноугольном бассейне (ТОО «Богатырь комир»), строительство ветряной электростанции в Акмолинской области, разработку месторождения урана СП «Заречное» и создание автомобильного пункта пропуска «Нуржолы» на автодороге «Алматы-Хоргос» международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай». Также ЕАБР финансирует российско-казахстанский проект поставки железорудного сырья Соколовско-Сарбайского горно-производственного объединения (Казахстан) на Магнитогорский меткомбинат. В 2018 г. в Киргизии ЕАБР открыл кредитную линию «Айыл банку» в рамках программы поддержки малого и среднего бизнеса и финансирует поставки сырья, комплектующих и компонентов для проектов Российско-Киргизского фонда развития [4]. В конечном счете инфраструктурные проекты сотрудничества могут и должны способствовать развитию евразийской интеграции на пространстве ЕАЭС.

АБИИ – международная финансовая организация, созданная по инициативе Китая. Ее структура была окончательно оформлена в 2016 г. По соглашению [5] о создании банка соучредителями выступили 57 государств на пространстве от Западной Европы до Австралии. Крупнейшими по объему вложений соучредителями стали Китай, Индия, Россия, Германия и Южная Корея [6]. Государства, желающие получить кредитное финансирование, подают в него заявки с

полным обоснованием своих проектов. Далее проходит рассмотрение и обсуждение заявок и либо принятие, либо отказ в выделении средств.

АБИИ успел поддержать следующие инфраструктурные проекты в Центральной Азии: реконструкцию дороги от Душанбе до таджикско-узбекской границы (27,5 млн долл.) [7] и реконструкцию Нурекской ГЭС (60 млн долл.) [8]. Оба проекта реализуются в Таджикистане – стране, которая является одним из крупнейших должников Китая. Заемщиком в обоих случаях является Министерство финансов Республики Таджикистан. Кроме денег АБИИ часть суммы в обоих проектах составляет софинансирование (в первом случае – от Европейского банка реконструкции и развития [9], во втором – от Международной ассоциации развития и, в наименьшей степени, от ЕАБР [10]). В документах, размещенных на сайте АБИИ, нигде не указана ставка кредитов. Можно судить о ней только по косвенным признакам: например, в случае с Нурекской ГЭС приводятся данные о том, что для оправдания проекта Республике Таджикистан придется повышать тарифы на электроэнергию внутри страны на 15% ежегодно до 2022 г. Долг нужно выплатить до 2025 г. Для выплаты страна будет вынуждена, возможно, брать новые кредиты. Но Таджикистан уже накопил огромные долги Китаю, и выплатить их все пока нет никакой возможности [11]. Результатом этого и других методов китайской политики уже стали обеспечение зависимости и лояльности этой центрально-азиатской страны, а также ориентация ее экономики на взаимодействие с КНР [12]. Также следует отметить, что АБИИ является одним из инструментов реализации КНР инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП), поскольку непосредственно предоставляет кредитное финансирование для инфраструктурных проектов.

Имея опыт сотрудничества с другими многосторонними банками развития, Китай сумел использовать свое взаимодействие с ними с максимальной для себя выгодой: с помощью полученных крупных займов и кредитов решал важные задачи социально-экономического развития, создал в том числе индустрию инфраструктурного планирования и строительства, перенял ценный опыт осуществления крупномасштабных проектов в рамках многосторонних банков развития. В то же время, став второй крупнейшей в мире экономикой и аккумулировав внушительные финансовые ресурсы, позволяющие самому выступать в качестве крупного кредитора, Китай демонстрирует нежелание отказаться от займов многосторонних банков развития, продолжая оставаться крупным заемщиком Международного банка реконструкции и развития, Азиатского банка развития и других структур [1]. Совмещение Китаем во взаимодействии с многосторонними банками развития двух функций – заемщика и кредитора – позволяет Пекину, с одной стороны, брать крупные займы на весьма выгодных условиях и решать собственные задачи развития, а с другой стороны, предоставляя кредиты другим странам, укреплять свое влияние на международной арене.

Для стран ЕАЭС участие в ОПОП представляет интерес, прежде всего, с точки зрения развития транзитных контейнерных перевозок. В настоящее время, например, в товарообороте России и Китая преобладает морской транспорт: на него приходится 77% всего объема перевозок. На сухопутные перевозки через российско-китайскую границу приходится всего 21% грузов, а на транзит через Центральную Азию – лишь 2% [13]. В то же время именно контейнерные грузоперевозки являются фактически единственно возможным способом транспортировки товаров в евразийском транзите. Нереализованный потенциал контейнеризации связан с инфраструктурными ограничениями. В частности, в ЕАЭС существует проблема недоинвестирования в контейнерные логистические хабы и нехватки мощностей малой и средней механизации для обработки грузов. Для Казахстана необходима расшивка «узких» мест транспортно-логистической инфраструктуры, для чего необходимо строительство современных контейнерных терминалов. Это лишь часть проблем, которые стоят перед ЕАЭС. Повышение эффективности сухопутных транспортных коридоров в контексте Большой Евразии могло бы повысить эффективность торговли и создать многочисленные возможности для производства, а также различные цепочки поставок. Это имеет особое значение для стран и регионов, не имеющих выхода к морю (все страны Центральной Азии и часть регионов РФ). Таким образом, страны ЕАЭС заинтересованы не только в реализации трансевразийского транзитного потенциала, но и в новых производственных возможностях для внутренних регионов.

Однако у этой стратегии есть и обратная сторона. Аналитики Евразийского банка развития указывают на постоянный рост в последние годы транзита через ЕАЭС железнодорожного контейнерооборота между Китаем и ЕС (практически все транспортные потоки составляет именно экспорт из Китая в ЕС, тогда как обратная загрузка контейнеров – в десятки раз меньше). Отмечается и то, что контейнерооборот может возрасти в случае увеличения мощностей пунктов пропуска [14]. Однако для технологического развития экономик стран особых плюсов это не сулит, поскольку они как бы привыкают работать транзитерами и не прилагают особых усилий для модернизации своей экономики, диверсификации ее структуры, промышленного роста. На этом фоне показательна заинтересованность стран ЕАЭС в тесном экономическом сотрудничестве с другим крупным внешним актором – Евросоюзом. ЕС остается крупнейшим торговым партнером для ЕАЭС. Страны ЕАЭС заинтересованы в росте европейских инвестиций, трансфере технологий из ЕС и стабильности спроса со стороны ЕС на российские и казахстанские энергоносители. Сам ЕАЭС является третьим по величине торговым партнером Евросоюза (после США и Китая), а потому ЕС может быть заинтересован в либерализации торговли с ЕАЭС и стабильности поставок энергоносителей из ЕАЭС [13].

Сравнивая деятельность многосторонних банков, нельзя не отметить следующую тенденцию: если АБИИ кредитует строительство дорог и объектов

энергетики, то ЕАБР заметно больше вкладывается в производство и в проекты, содействующие промышленной кооперации евразийских государств. Несомненно, для долгосрочного экономического развития могут быть ценны все направления, но проекты, поддержанные ЕАБР, представляются более значимыми на текущий момент, в реальном времени, для решения имеющихся экономических задач. Кроме того, они в той или иной мере способствуют евразийской интеграции.

Если рассматривать вопросы безопасности инфраструктурных проектов для окружающей среды и социума, то в случае АБИИ, несмотря на заявленные приоритеты устойчивого развития [15, 16], в целом у инфраструктурной стратегии Китая за рубежом имеются серьезные репутационные издержки вследствие несоблюдения стандартов защиты окружающей среды в реализованных проектах [17, 18]. Это означает, что полностью доверить банку и доминирующему в нем государству либо государствам самим определять стандарты своей деятельности и самим оценивать их – тупиковый путь, а гораздо эффективнее разрабатывать международные механизмы контроля и экспертизы крупных проектов и обязательного согласования и контроля их на разных уровнях в обществе той страны, где они проводятся.

На долгосрочное устойчивое развитие способны, как представляется, работать только те инфраструктурные проекты многосторонних банков, которые а) реально необходимы стране или организации; б) рассчитаны с учетом ее экономических особенностей и возможностей; в) подразумевают не мгновенную краткосрочную выгоду, а формирование некоего добротного долгосрочного результата, который будет способствовать социально-экономическому и технологическому развитию конкретной территории; г) основаны на принципах человеческой безопасности, устойчивого рационального природопользования и защиты окружающей среды.

Эффективность инфраструктурных проектов, поддерживаемых многосторонними банками развития, зависит от многих факторов: финансовых условий, роста национального благосостояния и плотности реальных экономических связей. Одним из главных факторов эволюции многосторонних банков развития в Центральной Азии явился экономический кризис. Зачастую во время кризиса растет уровень протекционизма, что может оказывать некоторое сдерживающее влияние на региональную экономическую интеграцию. Но в то же время необходимость справляться с общими вызовами делает кризис конструктивным стимулом для интеграционных проектов. К задаче усиления интеграционных эффектов активно подключаются региональные организации. Необходимость роста экономики стран содействует формированию спроса на эффективные региональные международные организации.

В этом контексте важны приоритеты многосторонних банков как региональных экономических организаций. Если говорить об АБИИ, то, как показывает изучение этого вопроса, банк готов вкладываться

ваться пока лишь в проекты, связанные со строительством, причем на условиях, которые отнюдь нельзя назвать льготными и прозрачными. Что касается ЕАБР, то, хотя информация о ставках его кредитов в открытом доступе также не представлена, в целом его проекты в Центральной Азии, по крайней мере, достаточно разносторонни, направлены на социально-экономическую модернизацию конкретных стран ЕАЭС и, что очень важно, поддерживают развитие производственной кооперации между ними и могут оказывать влияние на развитие интеграционных связей. С этой точки зрения, ЕАБР можно считать эффективным институтом, действующим в контексте интеграционного сотрудничества ЕАЭС.

Важным условием устойчивого долгосрочного развития на пространстве Центральной Азии является построение международного сотрудничества на основе эффективных проектов, которые должны характеризоваться глобальной конкурентоспособностью. В противном случае интенсивное взаимодействие экономик означает лишь консервацию имеющихся производственных цепочек или рост неформальной / нерегулируемой торговли. А наиболее важной представляется необходимость оценки любых проектов и моделей сотрудничества с точки зрения того, способствуют ли они социально-экономическому развитию стран, безопасности человека и окружающей среде и развивают ли позитивные сценарии региональной интеграции.

ЛИТЕРАТУРА

1. Лексютин Я.В. Функциональные изменения участия Китая в многосторонних банках развития: от заемщика к кредитору // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. 2018. Т. 13, № 1. С. 80–98. DOI: 10.17323/1996-7845-2018-01-05
2. Соглашение об учреждении ЕАБР // Официальный сайт ЕАБР. URL: <https://eabr.org/upload/iblock/893/soglashenie-ob-uchrejdennii-banka.pdf> (дата обращения: 22.09.2019).
3. Стратегия ЕАБР // Официальный сайт ЕАБР. URL: <https://eabr.org/upload/iblock/298/UTVERZHDENNAYA-STRATEGIYA-EABR-NAPERIOD-S-2018-PO-2022-GOD.PDF> (дата обращения: 22.09.2019).
4. Инвестиции Евразийского банка развития: кто в выигрыше? // Официальный сайт ЕАБР. URL: <https://eabr.org/press/news/investitsii-evraziyskogo-banka-razvitiya-cto-v-vyigryshe-2/> (дата обращения: 22.09.2019).
5. Articles of Agreement // AIIB official website. URL: <http://www.aiib.org/uploadfile/2015/0814/20150814022158430.pdf> (дата обращения: 23.11.2015).
6. Россия стала третьим по количеству акций государством – учредителем АБИИ // Пульс планеты – Азия ИТАР-ТАСС. 29.06.2015.
7. Tajikistan: Dushanbe-Uzbekistan Border Road Improvement Project // AIIB official website. 24.06.2016. URL: <https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/tajikistan-border-road.html> (дата обращения: 01.03.2018).
8. Tajikistan: Nurek Hydropower Rehabilitation Project, Phase I // AIIB official website. 15.06.2017. URL: <https://www.aiib.org/en/projects/approved/2017/nurek-hydropower-rehabilitation-project.html> (дата обращения: 01.03.2018).
9. Dushanbe-Uzbekistan Border Road Improvement Project Document // AIIB official website. URL: https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/_download/tajikistan/document/approved_project_document_tajikistan_border_road_improvement.pdf (дата обращения: 01.03.2018).
10. Nurek Hydropower Rehabilitation Project Phase I Document // AIIB official website. URL: https://www.aiib.org/en/projects/approved/2017/_download/tajikistan/document/document_nurek-hydropower-rehabilitation-project.pdf (дата обращения: 01.03.2018).
11. Панфилова В. Внешний долг может стоить Таджикистану территориальной целостности // Независимая газета. 30.08.2017. URL: http://www.ng.ru/cis/2017-08-30/6_7063_tajikistan.html (дата обращения: 01.03.2018).
12. Таджикистан стал меньше торговать со странами СНГ // Deutsche Welle. 12.08.2013. URL: <http://m.dw.com/ru/таджикистан-стал-меньше-торговать-со-странами-снг/a-17013081> (дата обращения: 27.06.2016).
13. Евразийский экономический союз должен «стоять на двух ногах» // Официальный сайт ЕАБР. URL: <https://eabr.org/press/news/evraziyskiy-ekonomicheskii-soyuz-dolzhen-stoyat-na-dvukh-nogakh/> (дата обращения: 22.09.2019).
14. Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. СПб. : Центр интеграционных исследований, 2018. 74 с.
15. Energy Sector Strategy: Sustainable Energy for Asia // AIIB official website. 2017. URL: <https://www.aiib.org/en/policies-strategies/strategies/sustainable-energy-asia/index.html> (accessed: 22.09.2019).
16. Environmental and Social Framework // AIIB official website. 2016. URL: <https://www.aiib.org/en/policies-strategies/framework-agreements/environmental-social-framework.html> (accessed: 22.09.2019).
17. Tracy E.F., Shvarts E., Simonov E., Babenko M. China's new Eurasian ambitions: the environmental risks of the Silk Road Economic Belt // Eurasian Geography and Economics. 2017. Vol. 58, Is. 1. P. 56–88. DOI: 10.1080/15387216.2017.1295876
18. Зуенко И. От Дэна до моста в Гонконг. Как откат стал двигателем китайской экономики // Carnegie.ru. 06.03.2019. URL: <https://carnegie.ru/commentary/78507?fbclid=IwAR1nv8IFYNRMlQuSseH8EIQBV5wrrwIM1CDk3yObyAvVcxqaybbfJl1pdvY> (дата обращения: 08.03.2019).

Статья представлена научной редакцией «Социология и политология» 25 сентября 2020 г.

Multilateral Banks' Participation in Infrastructure Projects of the Eurasian Economic Union and in the Belt and Road Initiative in Central Asia

Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal, 2020, 460, 107–111.

DOI: 10.17223/15617793/460/13

Alexander S. Burnasov, Ural Federal University named after B.N. Yeltsin (Yekaterinburg, Russian Federation). E-mail: burnasov@mail.ru

Ksenia G. Muratshina, Ural Federal University named after B.N. Yeltsin (Yekaterinburg, Russian Federation). E-mail: ksenia.muratshina@urfu.ru

Keywords: multilateral banks; Central Asia; international integration; international cooperation.

The work was supported by Act 211 Government of the Russian Federation, contract № 02.A03.21.0006.

This article analyses the infrastructure projects in Central Asia, which are being financed by two major international organisations, two multilateral banks: the Eurasian Development Bank (EDB) and the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). The article aims to evaluate the activity of these two institutions in the region and to compare their priorities and the probable efficiency

of their projects for the development of Central Asian countries. The choice of the region for the study is conditioned by the fact that Central Asian states are Russia's close neighbours, and the whole region is characterised by its critical strategic value for Russia's foreign policy. The methodology of the study is based on the use of discourse analysis of the organisations' documents, accessible for public: agreements, plans, reports, project-related documentation. In addition, the authors have monitored and analysed the relevant news archives of Russian and foreign mass media. The article consequently analyses the typology of both organisations through the lens of the international integration studies, the institutional structure of the EDB and the AIIB, the specific features of their functioning as international relations actors, and the actual infrastructure projects financed by these institutions in Central Asia. The study demonstrates that the policies and the priorities of the two international banks differ considerably. While the Asian Infrastructure Investment Bank prefers to finance the construction of roads and energy infrastructure, the Eurasian Development Bank remarkably credits production more and finances projects aimed at the industrial cooperation of Eurasian countries. Obviously, in the view of the long-term development, all areas of infrastructure expansion are worth financing; however, one can note that projects, approved by the EDB, can be characterised as more significant both at the present stage and in the long-term perspective. In addition, they contribute to the development of regional economic cooperation and Eurasian integration. If we look at the environmental and social safety of the infrastructure projects, the activities of the AIIB, regardless of its declarations on sustainable development, bear certain risks due to the existing cases of violation of environmental rules by the bank's founder and major operator – the People's Republic of China – in its infrastructure projects abroad. This circumstance highlights the critical importance of elaboration of national and multilateral mechanisms of control and inspection of major international infrastructure projects, as well as the necessity to fulfill the obligation of demanding their approval by the citizens of the recipient countries.

REFERENCES

1. Leksyutina, Ya.V. (2018) Functional Changes in China's Participation in Multilateral Development Banks: From Borrower to Creditor Status. *Vestnik mezhdunarodnykh organizatsiy: obrazovanie, nauka, novaya ekonomika – International Organisations Research Journal*. 13 (1). pp. 80–98. DOI: 10.17323/1996-7845-2018-01-05
2. Eurasian Development Bank. (2006) *Soglasenie ob uchrezhdenii EABR* [Agreement establishing the EDB]. [Online] Available from: <https://eabr.org/upload/iblock/893/soglasenie-ob-uchrezhdenii-banka.pdf>. (Accessed: 22.09.2019).
3. Eurasian Development Bank. (2018) *Strategiya EABR* [The EDB Strategy]. [Online] Available from: <https://eabr.org/upload/iblock/298/UTVERZHDENNAYA-STRATEGIYA-EABR-NA-PERIOD-S-2018-PO-2022-GOD.PDF>. (Accessed: 22.09.2019).
4. Eurasian Development Bank. (2019) *Investitsii Evraziyskogo banka razvitiya: kto v vyigryshe?* [Investments of the Eurasian Development Bank: Who Wins?]. [Online] Available from: <https://eabr.org/press/news/investitsii-evraziyskogo-banka-razvitiya-kto-v-vyigryshe-2/>. (Accessed: 22.09.2019).
5. Asian Infrastructure Investment Bank. (2015) *Articles of Agreement*. [Online] Available from: <http://www.aiib.org/uploadfile/2015/0814/20150814022158430.pdf>. (Accessed: 23.11.2015).
6. *Pul's planety – Aziya* ITAR-TASS. (2015) Rossiya stala tret'im po kolichestvu aktsiy gosudarstvom – uchreditelem ABII [By the number of shares, Russia became the third state founding the AIIB]. 29 June.
7. Asian Infrastructure Investment Bank. (2016) *Tajikistan: Dushanbe-Uzbekistan Border Road Improvement Project*. [Online] Available from: <https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/tajikistan-border-road.html>. (Accessed: 01.03.2018).
8. Asian Infrastructure Investment Bank. (2017) *Tajikistan: Nurek Hydropower Rehabilitation Project, Phase I*. [Online] Available from: <https://www.aiib.org/en/projects/approved/2017/nurek-hydropower-rehabilitation-project.html>. (Accessed: 01.03.2018).
9. Asian Infrastructure Investment Bank. (2016) *Dushanbe-Uzbekistan Border Road Improvement Project Document*. [Online] Available from: https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/_download/tajikistan/document/approved_project_document_tajikistan_border_road_improvement.pdf. (Accessed: 01.03.2018).
10. Asian Infrastructure Investment Bank. (2017) *Nurek Hydropower Rehabilitation Project Phase I Document*. [Online] Available from: https://www.aiib.org/en/projects/approved/2017/_download/tajikistan/document/document_nurek-hydropower-rehabilitation-project.pdf. (Accessed: 01.03.2018).
11. Panfilova, V. (2017) Vneshniy dolg mozhet stoit' Tadjikistanu territorial'noy tselostnosti [External debt can cost Tajikistan territorial integrity]. *Nezavisimaya gazeta*. 30 August. [Online] Available from: http://www.ng.ru/cis/2017-08-30/6_7063_tajikistan.html. (Accessed: 01.03.2018).
12. Deutsche Welle. (2013) *Tadjikistan stal men'she trgovat' so stranami SNG* [Tajikistan began to trade less with the CIS countries]. 12 August. [Online] Available from: <http://m.dw.com/ru/tadjikistan-stal-men'she-torgovat'-so-stranami-sng/a-17013081>. (Accessed: 27.06.2016).
13. Eurasian Development Bank. (2017) *Evrasiyskiy ekonomicheskiy soyuz dolzhen "stoyat' na dvukh nogakh"* [The Eurasian Economic Union must "stand on both legs"]. [Online] Available from: <https://eabr.org/press/news/evraziyskiy-ekonomicheskiy-soyuz-dolzhen-stoyat-na-dvukh-nogakh/>. (Accessed: 22.09.2019).
14. Center for Integration Studies. (2018) *Transportnye koridory Shelkovogo puti: potentsial rosta gruzopotokov cherez EAES* [Transport corridors of the Silk Road: the potential for growth in freight traffic through the EAEU]. St. Petersburg: Center for Integration Studies.
15. Asian Infrastructure Investment Bank. (2017) *Energy Sector Strategy: Sustainable Energy for Asia*. [Online] Available from: <https://www.aiib.org/en/policies-strategies/strategies/sustainable-energy-asia/index.html> (accessed: 22.09.2019).
16. Asian Infrastructure Investment Bank. (2016) *Environmental and Social Framework*. [Online] Available from: <https://www.aiib.org/en/policies-strategies/framework-agreements/environmental-social-framework.html> (accessed: 22.09.2019).
17. Tracy, E.F., Shvarts, E., Simonov, E. & Babenko, M. (2017) China's new Eurasian ambitions: the environmental risks of the Silk Road Economic Belt. *Eurasian Geography and Economics*. 58 (1). pp. 56–88. DOI: 10.1080/15387216.2017.1295876
18. Zuenko, I. (2019) *Ot Dena do mosta v Gonkong. Kak ot kat stal dvigatelem kitayskoy ekonomiki* [From Deng to the bridge to Hong Kong. How the rollback became the engine of the Chinese economy]. [Online] Available from: <https://carnegie.ru/commentary/78507?fbclid=IwAR1nv8iFYNRmLquSseH8ElQBV5wrwIM1CDk3yObyAvVcxqaybbfJl1lpdvY>. (Accessed: 08.03.2019).

Received: 25 September 2020