

МЕЖДУНАРОДНАЯ ПОМОЩЬ РАЗВИТИЮ КРУПНЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ В СТРАНАХ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Ю. К. ЗАЙЦЕВ

В статье рассматриваются программы международных доноров в секторе развития инфраструктуры стран Центральной Азии. Указывается на низкий уровень инвестиций в развитие инфраструктуры в странах региона и на важность помощи доноров, направляемой в этот сектор. Несмотря на географическую близость и общую интеграционную повестку с рядом стран, Россия не является основным донором в Центральной Азии. Российские проекты сосредоточены в основном в секторе энергетики и экономической инфраструктуры в Кыргызстане и Узбекистане. Крупнейшими партнерами развития государств региона остаются страны ОЭСР и Китай.

Статья подготовлена в рамках выполнения научно-исследовательской работы государственного задания РАНХиГС при Президенте Российской Федерации.

Ключевые слова: инфраструктурные проекты, официальная помощь развитию, Центральная Азия, страны ОЭСР, Китай, Российская Федерация.

JEL: F02, F21, F35.

Введение

В 1990-х и на протяжении 2000-х годов расходы на инфраструктуру в странах Центральной Азии (ЦА) не превышали 0,5% ВВП, что значительно ниже среднего мирового уровня, особенно для быстрорастущих стран [8]. Средний уровень расходов в этом секторе в странах ОЭСР составляет около 4% ВВП [24], в Китае этот показатель составляет порядка 5,5% ВВП [21].

Низкий уровень инвестиций в инфраструктуру в течение длительного периода может приводить к ограниченной региональной интеграции и слабому участию региона в глобальных цепочках создания стоимости (ГЦС). Несмотря на то что открытость торговли в странах ЦА за последние годы несколько выросла, региональная интеграция в целом снизилась из-за отсутствия развитой инфраструктуры и концентрации торговых потоков только в нескольких продуктовых сегментах (преимущественно топливных), а также ввиду снижения привлекательности компонентов, формирующих деловой климат [30], и действия валютных ограничений в некоторых странах региона, введенных в марте и в апреле 2022 г. Именно эти факторы привели к замедлению роста

участия стран региона в ГЦС. Тем не менее, по экспертным оценкам, повышение уровня их участия в ГЦС, диверсификация экспорта и улучшение качества продукции могут способствовать росту уровня доходов центральноазиатских государств на 5–10 п.п. в течение следующих 5–10 лет [14].

Еще одним индикатором, указывающим на необходимость развития инфраструктуры в регионе, является показатель связанности (*connectivity*), характеризующий уровень участия стран в глобальных логистических сетях, их вовлеченность в глобальную инфраструктуру. В регионе существуют значительные возможности для улучшения связи с остальным миром. Однако, согласно одному показателю связанности (определяемому с точки зрения доступа к мировому ВВП), значение этого индекса для стран ЦА, не имеющих выхода к морю, составляет 0,55–0,65 (в то время как для Германии этот показатель близок к значению 1). Такой низкий уровень связанности отчасти обусловлен большой удаленностью этих стран от мировых экономических центров, а также отсутствием выхода к морю [7].

В последние годы некоторые страны ЦА улучшили свою логистику по показателю «ка-

Зайцев Юрий Константинович, старший научный сотрудник РАНХиГС при Президенте Российской Федерации (Москва), канд. экон. наук, доцент, e-mail: yuriy.zaitsev@gmail.com

чество инфраструктуры» (в показатель входят данные по портам, дорогам, аэропортам, информационным технологиям) в Индексе эффективности логистики Всемирного банка. Например, в период с 2010 по 2018 гг. Кыргызстан улучшил свои показатели в Индексе, поднявшись в нем с 118-го на 103-е место [15]. Другие страны региона по-прежнему сталкиваются с некоторыми важными недостатками инфраструктуры, приводящими к высоким затратам на перевозки, снижающим конкурентоспособность.

Страны ЦА существенно уступают другим странам мира в уровне развития логистики, что приводит к ограниченному их участию в ГЦС. Так, стоимость перевозки контейнера сухопутным маршрутом через Казахстан составляет более 8 тыс. долл. США за единицу двадцатифутового эквивалента (ДФЭ), тогда как стоимость морской перевозки составляет 1,16 тыс. долл. США за ДФЭ [6].

В отличие от других частей Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) инвестиционные проекты в ЦА редко связаны с ГЦС из-за отсутствия регионального сотрудничества и транспортной инфраструктуры, а также проблем с пересечением границ [10]. Например, прямые иностранные инвестиции (ПИИ) в отрасли экономики, не связанные с добычей полезных ископаемых, составляют в регионе лишь 18% от общего объема ПИИ (для сравнения: в мире в среднем этот показатель превышает 42%) [10]. Недостаток ПИИ в регионе (в том числе в инфраструктурные проекты) вызван высокими рисками для инвесторов, для снижения которых часто требуются дополнительные гарантии, обеспечиваемые государственным финансированием. Поскольку большая часть стран региона выступает получателями внешней помощи, одним из таких инструментов финансирования является официальная помощь развитию (ОПР).

В связи с этим объектом нашего исследования будет ОПР, направленная странами-донорами в страны ЦА в целях развития в них крупной инфраструктуры.

Анализ статистических данных

Согласно определению Всемирного банка целью проекта, направленного на развитие крупной инфраструктуры, являются поддержка инклюзивного и устойчивого роста, расширение рынков, создание рабочих мест, содействие развитию конкуренции. Соответственно, в этой сфере выделяются проекты, связанные с авиационной, энергетической, коммуникационной, железнодорожной, водной инфраструктурой, инфраструктурой мостов, управлением отходами [9].

Статистика Комитета содействия развитию (КСР) ОЭСР позволяет определить объемы официальной помощи развитию стран-членов ОЭСР, направленной через много- и двусторонние каналы в такие сферы, как экономическая инфраструктура, водоснабжение и санитария, транспорт и коммуникации, энергетическая инфраструктура.

Статистические данные будут рассмотрены в отношении пяти стран ЦА – Казахстана, Кыргызстана, Туркменистана, Таджикистана, Узбекистана – в период с 2011 по 2020 гг.

В общей сложности в период с 2011 по 2022 гг. центральноазиатские страны получили помощь со стороны стран ОЭСР в объеме 5,7 млрд долл. При этом помощь на развитие инфраструктуры составила 53,6% (3,05 млрд долл.). Наиболее крупным получателем ОПР от этой организации, включая помощь на развитие инфраструктуры, является Узбекистан. (См. табл. 1.) Правительство этой страны наиболее интенсивно взаимодействует с донорами – странами-членами КСР ОЭСР. Частично это можно объяснить тем, что страна не является членом ЕАЭС и в незначительной степени включена в евразийскую интеграционную повестку.

Наименьшие объемы ОПР, включая помощь на развитие инфраструктуры, получает Туркменистан – здесь суммарный объем помощи, предоставленный странами ОЭСР с 2011 по 2020 гг., составляет 85,5 млн долл. Вместе с тем необходимо отметить, что в сфере содействия международному развитию туркменское

правительство в наибольшей степени сотрудничает с Китаем — ключевым экспортным партнером страны.

Учет китайской и российской помощи странам региона представляет собой отдельную задачу. Для России доступна агрегированная статистика на уровне стран (без привязки к секторам). (См. табл. 2.) Так, на центральноазиатский регион в период с 2012 по 2020 гг. в среднем приходилось 23,7% всего объема российской ОПР — в абсолютном выражении этот показатель превышает 1,3 млрд долл. [2]. Поскольку агрегированная статистика не является доступной на уровне секторов, относящихся к инфраструктуре [3], анализ российского вклада в развитие инфраструктуры региона далее будет проведен на основе найденных кейсов.

Трудности возникают и с определением объемов китайской помощи региону: китайское правительство часто не проводит четкого разграничения между льготной помощью и частным финансированием. В связи с этим помимо экономической помощи Китай предоставляет странам региона значительные объемы средств, направляемые на развитие региональной инфраструктуры, в форме ПИИ через свои госкорпорации.

В последние годы экономики ЦА стали крупнейшими получателями китайских ПИИ: в период с 2007 по 2020 гг. их объем составил более 60,8 млрд долл. Большая часть этих средств сосредоточена в энергетическом

секторе, на который приходится более 68% (или 41 млрд долл.) от общего объема инвестиций [5]. В транспортный сектор стран ЦА Китаем было направлено порядка 11% от общего объема инвестиций. Крупнейшим получателем китайских инвестиций в регионе является Казахстан (более 32,6 млрд долл.), за которым следует Туркменистан (6,8 млрд долл.). Между тем нельзя поставить знак равенства между ПИИ и ОПР, поскольку целью ПИИ является получение инвестором прибыли, в то время как ОПР направляется на содействие экономическому развитию и имеет льготный характер.

Транспорт и коммуникации

Крупнейшим получателем помощи на развитие транспорта в регионе является Узбекистан. В стране в период с 2011 по 2020 гг. реализовывались проекты общим объемом финансирования в 8,3 млрд долл. Часть этих проектов находится на стадии имплементации и сейчас. Наиболее крупный проект по строительству Пап-Ангренской железной дороги реализуется Всемирным банком при сотрудничестве с Китайским экспортно-импортным банком и по объему финансирования превышает 1,6 млрд долл. Новая 124-километровая Пап-Ангренская железная дорога соединяет три области в Ферганской долине с остальной частью страны в обход Таджикистана. Пассажирские и грузовые перевозки начались в 2016 г., но электрификация железной дороги все еще на-

Таблица 1
Доля помощи на развитие инфраструктуры в общем объеме ОПР, предоставленной странами-членами ОЭСР странам ЦА в период 2011–2020 гг.

Страны ЦА	Общий объем ОПР, млн долл.	ОПР в инфраструктуру, млн долл.	Доля иностранной помощи на развитие инфраструктуры в общем объеме ОПР, в %
Казахстан	127,34	64,3	50,49
Кыргызстан	1510,87	706,01	46,73
Таджикистан	1370,01	681,41	49,74
Туркменистан	85,54	11,03	12,89
Узбекистан	2603,27	1591,03	61,12
Всего	5697,03	3053,78	53,60

Источник: составлено автором на основе данных КСР ОЭСР.

ходится в стадии реализации. Проект позволит сократить транспортные расходы и повысить пропускную способность и надежность транспорта [16].

Соединительная дорога коридоров ЦАРЭС (Проект соединительной дороги коридоров 1 и 3 Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества) в Кыргызстане восстановит примерно 253 км участков дорог между южными районами Баткенской, Джалал-Абадской и Ошской областей и северными районами Чуйской, Иссык-Кульской, Нарынской и Таласской областей. Ожидается, что эти два транспортных пути улучшат национальную и региональную связанность, в частности, за счет дальнейшего облегчения доступа к международным рынкам [7].

В Казахстане особую значимость представляют проекты, реализуемые Китаем и международными организациями. Всемирный банк в настоящее время финансирует проект «Юго-Западные дороги» – международный транзитный коридор «Западная Европа – Западный Китай» (CAREC) [26]. Проект представляет собой строительство пути, соединяющего Казахстан с Китаем на юго-востоке и до границы с Россией общей протяженностью 2,7 тыс. км. Объем финансирования составляет 4,25 млрд долл.

Проект «Трамвай Астаны» соединит ключевые точки Астаны и завершится на железно-

дорожной станции «Астана Нурлы Жол». Он является частью плана «Нурлы жол» и связан с китайской инициативой «Один пояс – один путь». Проект поддерживается Китайским банком развития в объеме 1,8 млрд долл. [21].

Таджикистан демонстрирует наиболее низкие показатели развития инфраструктуры. Международные доноры реализуют здесь в секторе транспорта и коммуникаций ряд проектов. Например, в рамках проекта строительства дороги Куляб – Калайхумб планируется модернизировать два участка дороги, связывающие юго-западный регион Хатлонской области с восточной частью Горно-Бадахшанской автономной области. Проект финансируется Фондом развития Абу-Даби (ABUDF), Саудовским фондом развития (SFD), Кувейтским фондом арабского экономического развития (KFAED), Фондом международного развития ОПЕК (OFID), Исламским банком развития (IsDB) в объеме 116 млн долл. [22].

Туркменистан является наименее крупным получателем зарубежных средств в регионе почти во всех инфраструктурных секторах. Основным партнером по развитию страны остается Китай, в который Туркменистан направляет более 83% своего экспорта [28]. Хотя многосторонние банки развития значимо не присутствуют в стране, они тем не менее финансируют важные трансграничные транспортные проекты. Например, Азиатский банк

Таблица 2
Объемы российской ОПР, предоставленной странам ЦА в период с 2012 по 2020 гг., млн долл.

Направление помощи	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Двусторонняя помощь (всего)	214,71	361,85	660,29	902,14	762,06	733,77	617,94	692,89	697
Кыргызстан	37,92	76,73	202,87	322,81	198,81	129,81	59,54	100,37	43,5
Казахстан	1,6	0,08	0,55	0,57	0,32	0,48	1,36	1	3,25
Таджикистан	15,21	17,12	19,48	21,76	13,66	16,1	11,48	13,41	19,05
Туркменистан	0,9	-	-	0,78	0,05	-	0,42	0,16	0,46
Узбекистан	0,92	0,34	1,15	0,52	0,05	2,98	2,25	9,62	5,83
Всего в страны ЦА	56,55	94,27	224,05	346,44	212,89	149,37	75,05	124,56	72,09
Доля стран ЦА в общем объеме помощи, в %	26,34	26,05	33,93	38,40	27,94	20,36	12,15	17,98	10,34

Источник: составлено автором на основе данных КСР ОЭСР.

развития (АзБР) на протяжении многих лет оказывает поддержку Туркменистану в повышении связанности и развитии комплексной и эффективной железнодорожной системы для улучшения коммуникаций с соседним Казахстаном, странами Персидского залива, Российской Федерацией и Южной Азией [29]. Исламским банком развития в объеме 700 млн долл. финансируется проект по строительству железной дороги Берекет – Этрек (граница Туркменистана и Ирана) [12].

На рис. 1 приведены данные по ОПР, предоставленной странами-членами ОЭСР сектору транспорта и коммуникаций стран ЦА в 2011–2020 гг.

Водоснабжение

Наиболее крупным получателем помощи в сфере водоснабжения в регионе является Таджикистан. Общий объем финансирования проектов страны в этой области превышает 258 млн долл. [23]. Текущие и планируемые проекты составляют около 258 млн долл., и они в основном сосредоточены в секторе водоснабжения и ирригации (81%). Финансируемый Всемирным банком проект по восстановлению и улучшению управления ирригационными системами Зерафшана является крупнейшим в северной части страны [25].

В Кыргызстане большая часть проектов в этой сфере финансируется многосторонними банками развития, включая Европейский инвестиционный банк (ЕИБ), Всемирный банк, Евразийский банк развития (ЕАБР). В Узбекистане сектор также активно развивается благодаря иностранным донорам через механизмы международных организаций, включая ЕБРР, ЕИБ, АзБР, Всемирный банк.

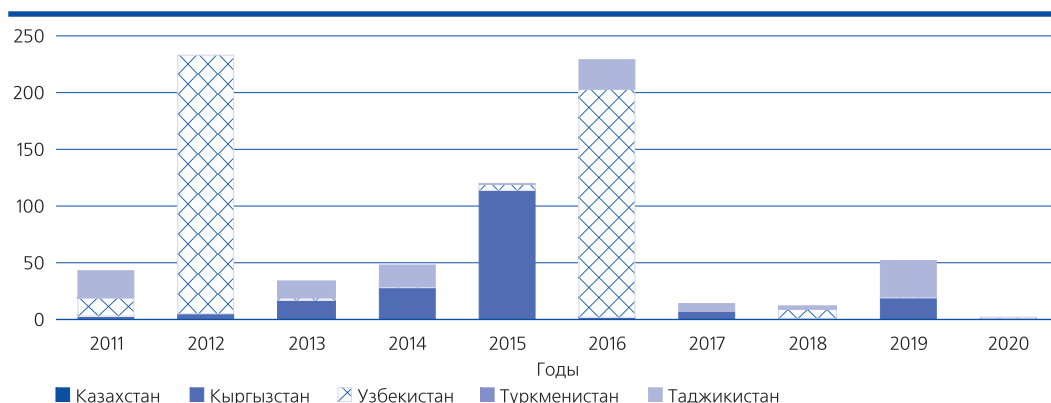
На рис. 2 приведены данные по ОПР, предоставленной странами-членами ОЭСР сектору водоснабжения стран ЦА в 2011–2020 гг.

Экономическая инфраструктура

Как и в большинстве других секторов, Узбекистан – крупнейший реципиент средств, направляемых международными донорами на развитие экономической инфраструктуры. Большинство строящихся и планируемых производственных проектов связаны здесь с производством химикатов, кокса, цемента и нефтепереработкой. Некоторые из этих проектов в нефтехимическом и газовом комплексе финансируются за счет частных средств – примером является корейский проект Surgil стоимостью 4 млрд долл., финансируемый совместно Lotte Chemical Corporation и Korea Gas Corporation [27].

В Таджикистане наиболее крупные проекты в секторе связаны с деятельностью АзБР.

Рис. 1. ОПР, предоставленная странами-членами ОЭСР через много- и двусторонние механизмы сектору транспорта и коммуникаций стран ЦА в период 2011–2020 гг., млн долл.



Источник: составлено по данным КСР ОЭСР.

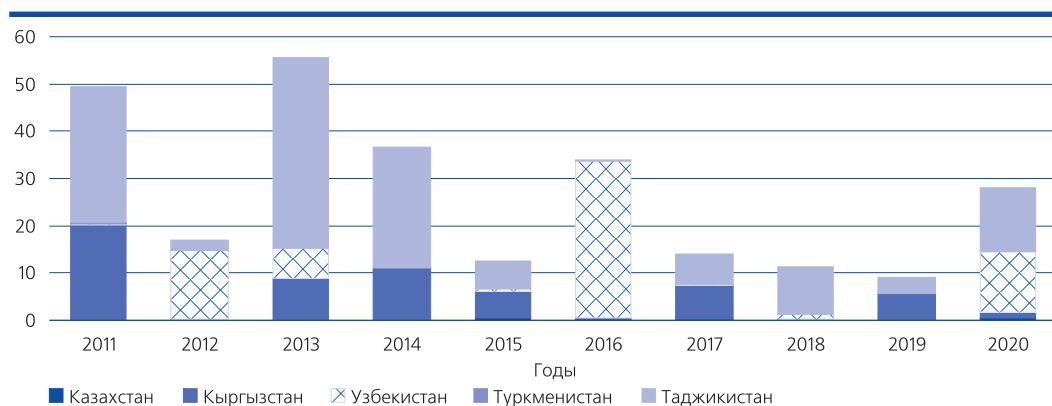
В частности, банком поддерживается строительство Истиклольского металлургического завода в объеме 500 млн долл. Завод был пущен в 2014 г. и будет производить 50 тыс. т свинца и 50 000 т цинка в год. Ожидается, что после ввода проекта в эксплуатацию будет создано 2,5 тыс. новых рабочих мест для граждан страны [18].

Российская Федерация оказывает содействие развитию экономической инфраструктуры Кыргызстана через механизмы Российско-

Кыргызского фонда развития (РКФР). В частности, в период с 2014 по 2022 гг. фондом было выделено 58,9 млн долл. в качестве льготных кредитов в целях финансирования экономической инфраструктуры Кыргызстана (13,5% от общего объема кредитного портфеля РКФР) [1].

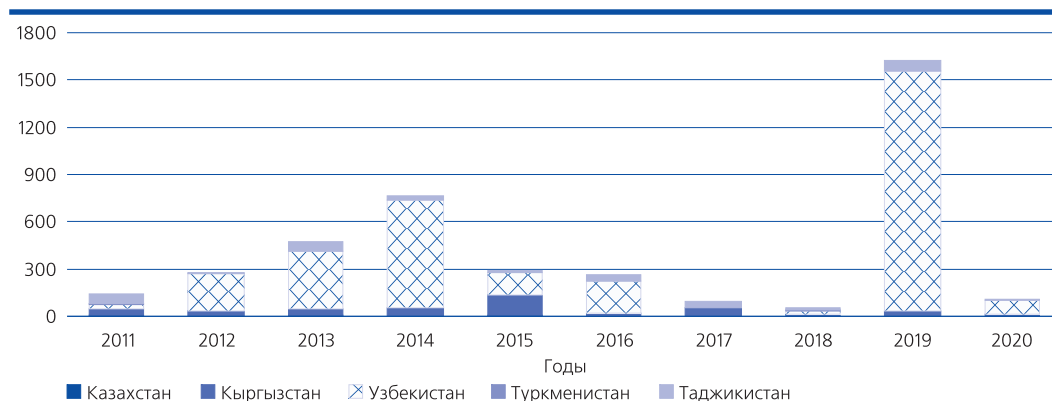
На рис. 3 приведены данные по ОПР, предоставленной странами-членами ОЭСР сектору экономической инфраструктуры стран ЦА в период 2011–2020 гг.

Рис. 2. ОПР, предоставленная странами-членами ОЭСР через много- и двусторонние механизмы сектору водоснабжения стран ЦА в период 2011–2020 гг., млн долл.



Источник: составлено по данным КСР ОЭСР.

Рис. 3. ОПР, предоставленная странами-членами ОЭСР через много- и двусторонние механизмы сектору экономической инфраструктуры стран ЦА в период 2011–2020 гг., млн долл.



Источник: составлено по данным КСР ОЭСР.

Энергетика

Крупнейшими получателями помощи в секторе энергетики в регионе являются Узбекистан и Кыргызстан.

В Кыргызстане проект «Камбаратинская ГЭС-1» (1900 МВт) первоначально был запущен в 1986 г., но был остановлен после распада СССР. Проект был возобновлен в 2009 г. и в настоящее время финансируется Правительством Российской Федерации в рамках пакета помощи объемом 2 млрд долл. Проект направлен на развитие экспортного потенциала в секторе электроэнергетики Кыргызстана [19].

Еще один крупный региональный проект – строительство газопровода протяженностью 215 км, входящего в состав нитки D газопроводной сети Средняя Азия – Китай. Его предполагаемая годовая мощность составит 30 млрд куб. м. Проект финансируется Китайской национальной нефтяной корпорацией (CNPC). Объем финансирования составляет 1 млрд долл. [20].

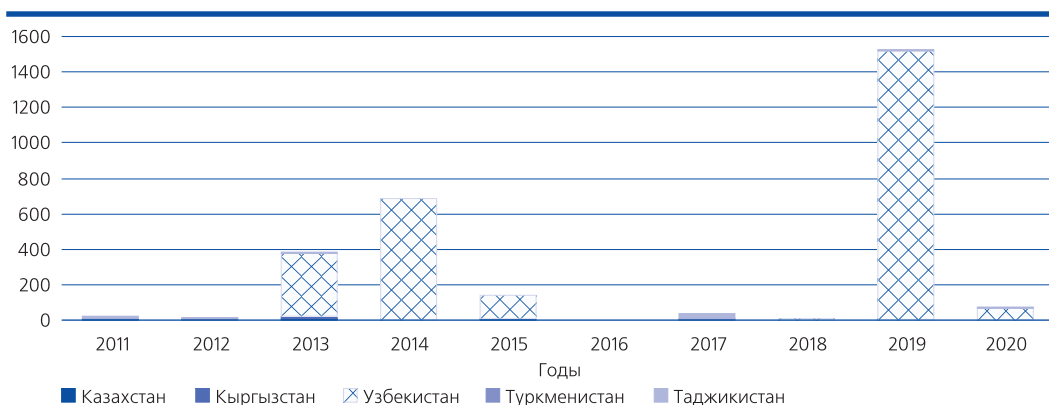
На региональном уровне Таджикистан участвует в проектах строительства нефте- и газопроводов и линий электропередач. Например, линия D газопровода Средняя Азия – Китай является одним из крупнейших мегапроектов по добыче природного газа в стране, стоимость

которого составит около 3 млрд долл. при основном финансировании из Китая [19]. Еще один важный проект, финансируемый Всемирным банком, – проект по передаче и торговле электроэнергией из Центральной в Южную Азию (CASA-1000), который поможет Таджикистану и Кыргызстану экспортировать летние излишки электроэнергии в соседние страны – Казахстан, Узбекистан, Афганистан и Пакистан. Ожидается, что после реализации проект объединит электрические сети Центральной и Южной Азии. Таджикистан предполагает извлечь значительную выгоду из проекта за счет увеличения экспорта электроэнергии [17].

В Узбекистане наиболее крупным донором в энергетической сфере остается Россия. В настоящее время российской стороной реализуются два проекта – «Узбекистон Мустакиллиги» и проект по увеличению добычи углеводородов – объемом финансирования 5,8 и 3,9 млрд долл. соответственно. Кроме того, в секторе работает Японское агентство международного развития (JICA), которое финансирует проект «Туракурганская ПГУ Блок I и II» в размере 1,2 млрд долл. [11].

Крупный объем экономической помощи в энергетический сектор региона поступает через инструменты ЕАБР (доля российской сто-

Рис. 4. ОПР, предоставленная странами-членами ОЭСР через много- и двусторонние механизмы сектору энергетической инфраструктуры стран ЦА в период 2011–2020 гг., млн долл.



Источник: составлено по данным КСР ОЭСР.

роны в уставном капитале банка составляет 66%). В частности, банк в период 2015–2019 гг. осуществил финансирование проекта по модернизации и строительству газораспределительных сетей Актюбинской области в Казахстане объемом 16,35 млн долл. [4].

На рис. 4 приведены данные по ОПР, предоставленной странами-членами ОЭСР сектору энергетической инфраструктуры стран ЦА в 2011–2020 гг.

Выводы

Как можно отметить, объемы финансирования российской стороной проектов содействия международному развитию (1,3 млрд долл.) существенно уступают ресурсам, выделяемым на эти цели странами ОЭСР в регионе (5,6 млрд долл.). Точное сопоставление объемов инфраструктурной помощи сторон не представляется возможным ввиду статистических ограничений. По этой же причине сложно проанализировать и объемы китайской помощи в регионе.

Узбекистан и Кыргызстан являются наиболее крупными получателями помощи на развитие инфраструктуры в ЦА. Поскольку Узбе-

кистан и Туркменистан не участвуют в евразийской интеграционной повестке ЕАЭС, в этих странах в большей мере представлены западные доноры, которые используют механизмы международных организаций для реализации, в том числе, проектов содействия развитию инфраструктуры. В то время как в Кыргызстане, Казахстане и Таджикистане в большей мере представлены проекты России и Китая.

Россия как донор представлена в регионе в большей степени в секторах энергетики и экономической инфраструктуры, сотрудничество в которых осуществляется преимущественно с Кыргызстаном и Узбекистаном.

Проведенный анализ экономической помощи на развитие инфраструктуры стран ЦА не является исчерпывающим, что объясняется ограничениями в доступе к информации и статистическим данным, а также расхождением в понимании помощи развитию разными донорами (ОЭСР и Китаем). Более того, предмет дальнейшего исследования может стать сопоставительный анализ китайских проектов с участием частного сектора и проектов, получивших льготное финансирование по линии экономической помощи в регионе ЦА. ■

Литература

1. Выданные кредиты на 01.07.2022 / РКФР, 2022. URL: https://www.rkdf.org/ru/o_nas/otchety
2. Зайцев Ю.К. Российская экономическая помощь странам Центральной Азии: итоги двадцатилетнего партнерства // Экономическое развитие России. 2021. Т. 28. № 2. С. 13–22.
3. Зайцев Ю.К., Кнобель А.Ю. Российская помощь в целях развития в период пандемии коронавируса в 2020 г. // Экономическое развитие России. 2021. Т. 28. № 12. С. 8–11.
4. Инвестиционный портфель ЕАБР. 03.09.2022 / ЕАБР, 2022. URL: <https://eabr.org/projects/eabr/>
5. China Global Investment Tracker. 2022. URL: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>
6. Connecting Central Asia with Economic Centers / ADBI. Tokyo. 2014. URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/159307/adbi-connecting-central-asia-economic-centers-final-report.pdf>
7. Enhancing Connectivity and Freight in Central Asia / International Transport Forum. 2019. URL: <http://www.itf-oecd.org>
8. Fay, M. et al. Hitting the Trillion Mark: A Look at How Much Countries Are Spending on Infrastructure // World Bank Group. Washington, D.C. 2019. No. 8730. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/970571549037261080/pdf/WPS8730.pdf>
9. Infrastructure. The official website of the World Bank. URL: <https://www.worldbank.org/en/topic/infrastructure>
10. Investing in Central Asia: One Region, Many Opportunities / BCG. Boston. 2018. URL: https://www.bcg.com/Images/BCG-Investing-In-Central-Asia-report-ENG_tcm26-212857.pdf
11. Investment portal of Uzbekistan / Government of Uzbekistan. 2022. URL: <http://invest.gov.uz/>

12. Iran – Turkmenistan – Kazakhstan rail link inaugurated // Railway Gazette. 2014. URL: <https://www.railwaygazette.com/news/news/asia/single-view/view/iran-turkmenistankazakhstan-rail-link-inaugurated.html>
13. ITF Transport Outlook 2019, OECD Publishing / ITF. Paris. 2019. URL: https://doi.org/10.1787/transp_outlook-en-2019-en
14. Kunzel, P. et al. Opening Up in the Caucasus and Central Asia: Policy Frameworks to Support Regional and Global Integration // International Monetary Fund. Washington, D.C. 2019. 18. No. 7. URL: <https://www.imf.org/en/Publications/Departmental-Papers-Policy-Papers/Issues/2018/06/19/Opening-Up-in-the-Caucasus-and-Central-Asia-Policy-Frameworks-to-Support-Regional-and-Global-45910>
15. Logistics Performance Index / World Bank. 2022. URL: <https://lpi.worldbank.org/>
16. Pap-Angren Railway (P146328) / World Bank. Washington, DC. 2019. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/843161559031552022/pdf/Disclosable-Version-of-the-ISR-Pap-Angren-Railway-P146328-Sequence-No-09.pdf>
17. Projects and Operations (database) / World Bank. 2022. URL: <http://projects.worldbank.org/?lang=en>.
18. Projects and Tenders (database) / ADB. 2022. URL: <https://www.adb.org/projects?terms=>
19. Project Finance (database) / IJGlobo. 2019. URL: <https://ijglobal.com/data/index>
20. Reconnecting Asia (database) / CSIS. 2019. URL: <https://reconnectingasia.csis.org/database/#>
21. Spending on Transport Infrastructure. Statistics Brief / ITF. 2021. URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/inland-transport-infrastructure-investment-gdp-stable.pdf>
22. State committee on investment and state property management of the Republic of Tajikistan / TAJinvest. 2022. URL: <http://www.tajinvest.tj/en/>
23. State Programme on Development of the Agro-Industrial Complex for the period 2017–2021.
24. Sustainable Infrastructure for Low-Carbon Development in Central Asia and the Caucasus: Hotspot Analysis and Needs Assessment / OECD. 2019. URL: <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/26b109ae-en/index.html?itemId=/content/component/26b109ae-en>
25. Tajikistan Systematic Country Diagnostic – Making the National Development Strategy 2030 a Success: Building the Foundation for Shared Prosperity / World Bank. Washington, DC. 2018. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/430741528356150691/pdf/126209-SCDP160440-PUBLIC-TJK-SCD-WEB-v300518.pdf>
26. The CAREC Corridors – Linking the Russian Federation with South Asia and the Middle East / ADB. 2017. URL: <https://www.adb.org/news/infographics/carec-corridors-linking-russian-federation-south-asia-and-middle-east>
27. The Cement Industry of Uzbekistan / Strommashina. 2022. URL: <http://strommashina.com/articles/central-asia-the-cement-industry-of-uzbekistan>
28. Turkmenistan: Exports, Imports and Trade Partners / Observatory of Economic Complexity. 2022. URL: <https://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/tkm/>
29. Uzbekistan: Preparation of Central Asia Regional Economic Cooperation Corridor 2 (Pap-Namangan-Andijan) Railway Electrification Project / ADB. 2019. URL: <https://www.adb.org/projects/48025-001/main#project-pds>
30. Vera-Martin, M. et al. Promoting Inclusive Growth in the Caucasus and Central Asia // International Monetary Fund. Washington, D.C. 2019. 19. No. 9. URL: <https://www.imf.org/en/Publications/Departmental-Papers-Policy-Papers/Issues/2019/05/14/Promoting-Inclusive-Growth-in-the-Caucasus-and-Central-Asia-46857>

References

1. Issued loans as of 07.01.2022 / RKRF. 2022. URL: https://www.rkdf.org/ru/o_nas/otchety
2. Zaitsev Yu.K. Russian Economic Assistance to Central Asia Countries: Results in a Span of Twenty Years Partnership // Russian Economic Development. 2021. Vol. 28. No. 2. Pp. 13–22.
3. Zaitsev Yu.K., Knobel A.Yu. Russian Development Assistance during the Coronavirus Pandemic in 2020 // Russian Economic Development. 2021. Vol. 28. No. 12. Pp. 8–11.
4. EABR investment portfolio. 03.09.2022 / EABR. 2022. URL: <https://eabr.org/projects/eabr/10>
5. China Global Investment Tracker. 2022. URL: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>
6. Connecting Central Asia with Economic Centers / ADBI. Tokyo. 2014. URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/159307/adbi-connecting-central-asia-economic-centers-final-report.pdf>

7. Enhancing Connectivity and Freight in Central Asia / International Transport Forum. 2019. URL: <http://www.itf-oecd.org>
8. Fay, M. et al. Hitting the Trillion Mark: A Look at How Much Countries Are Spending on Infrastructure // World Bank Group. Washington, D.C. 2019. No. 8730. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/970571549037261080/pdf/WPS8730.pdf>
9. Infrastructure. The official website of the World Bank. URL: <https://www.worldbank.org/en/topic/infrastructure>
10. Investing in Central Asia: One Region, Many Opportunities / BCG. Boston. 2018. URL: https://www.bcg.com/Images/BCG-Investing-In-Central-Asia-report-ENG_tcm26-212857.pdf
11. Investment portal of Uzbekistan / Government of Uzbekistan. 2022. URL: <http://invest.gov.uz/>
12. Iran – Turkmenistan – Kazakhstan rail link inaugurated // Railway Gazette. 2014. URL: <https://www.railwaygazette.com/news/news/asia/single-view/view/iran-turkmenistankazakhstan-rail-link-inaugurated.html>
13. ITF Transport Outlook 2019, OECD Publishing / ITF. Paris. 2019. URL: https://doi.org/10.1787/transport_outlook-en-2019-en
14. Kunzel, P. et al. Opening Up in the Caucasus and Central Asia: Policy Frameworks to Support Regional and Global Integration // International Monetary Fund. Washington, D.C. 2019. 18. No. 7. URL: <https://www.imf.org/en/Publications/Departmental-Papers-Policy-Papers/Issues/2018/06/19/Opening-Up-in-the-Caucasus-and-Central-Asia-Policy-Frameworks-to-Support-Regional-and-Global-45910>
15. Logistics Performance Index / World Bank. 2022. URL: <https://lpi.worldbank.org/>
16. Pap-Angren Railway (P146328) / World Bank. Washington, DC. 2019. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/843161559031552022/pdf/Disclosable-Version-of-the-ISR-Pap-Angren-Railway-P146328-Sequence-No-09.pdf>
17. Projects and Operations (database) / World Bank. 2022. URL: <http://projects.worldbank.org/?lang=en>.
18. Projects and Tenders (database) / ADB. 2022. URL: <https://www.adb.org/projects?terms=>
19. Project Finance (database) / IJGlobo. 2019. URL: <https://ijglobal.com/data/index>
20. Reconnecting Asia (database) / CSIS. 2019. URL: <https://reconnectingasia.csis.org/database/#>
21. Spending on Transport Infrastructure. Statistics Brief / ITF. 2021. URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/inland-transport-infrastructure-investment-gdp-stable.pdf>
22. State committee on investment and state property management of the Republic of Tajikistan / TAJinvest. 2022. URL: <http://www.tajinvest.tj/en/>
23. State Programme on Development of the Agro-Industrial Complex for the period 2017–2021.
24. Sustainable Infrastructure for Low-Carbon Development in Central Asia and the Caucasus: Hotspot Analysis and Needs Assessment / OECD. 2019. URL: <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/26b109ae-en/index.html?itemId=/content/component/26b109ae-en>
25. Tajikistan Systematic Country Diagnostic – Making the National Development Strategy 2030 a Success: Building the Foundation for Shared Prosperity / World Bank. Washington, DC. 2018. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/430741528356150691/pdf/126209-SCDP160440-PUBLIC-TJK-SCD-WEB-v300518.pdf>
26. The CAREC Corridors – Linking the Russian Federation with South Asia and the Middle East / ADB. 2017. URL: <https://www.adb.org/news/infographics/carec-corridors-linking-russian-federation-south-asia-and-middle-east>
27. The Cement Industry of Uzbekistan / Strommashina. 2022. URL: <http://strommashina.com/articles/central-asia-the-cement-industry-of-uzbekistan>
28. Turkmenistan: Exports, Imports and Trade Partners / Observatory of Economic Complexity. 2022. URL: <https://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/tkm/>
29. Uzbekistan: Preparation of Central Asia Regional Economic Cooperation Corridor 2 (Pap-Namangan-Andijan) Railway Electrification Project / ADB. 2019. URL: <https://www.adb.org/projects/48025-001/main#project-pds>
30. Vera-Martin, M. et al. Promoting Inclusive Growth in the Caucasus and Central Asia // International Monetary Fund. Washington, D.C. 2019. 19. No. 9. URL: <https://www.imf.org/en/Publications/Departmental-Papers-Policy-Papers/Issues/2019/05/14/Promoting-Inclusive-Growth-in-the-Caucasus-and-Central-Asia-46857>

International Development Assistance to Large Infrastructure Projects in the Countries of Central Asia

Yury K. Zaytsev – Senior Researcher of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor (Moscow, Russia). E-mail: yuriy.zaitsev@gmail.com

The article examines the programs of international donors in the infrastructure development sector of the countries of Central Asia. The author points to the low level of investment in infrastructure development in the countries of the region and the importance of donor assistance directed to this sector. Despite geographic proximity and a common integration agenda with a number of countries, Russia is not the main donor in Central Asia. Russian projects are concentrated mainly in the energy sector and economic infrastructure in Kyrgyzstan and Uzbekistan. The OECD countries and China remain the largest partners in the development of the states of the region.

The article was prepared as part of the research work of the state task of the RANEPА.

Key words: infrastructure projects, official development assistance, Central Asia, OECD countries, China, Russian Federation.

JEL-codes: F02, F21, F35.