

Коридоры развития: теоретические аспекты и международный опыт

*Николай Дмитриевич БРИЛЛИАНТОВ,
Всероссийская академия внешней торговли
(119285, Москва, Воробьевское шоссе, 6А),
кафедра мировой и национальной экономики,
аспирант, 3 курс, e-mail: nibr92@mail.ru*

УДК:656.022.8; ББК:39; Б879
DOI: 10.24412/2072-8042-2022-1-110-123

Аннотация

В статье рассматривается понятие коридоров развития, даётся определение этого термина и ряда связанных с ним понятий (транспортный коридор, экономический коридор, коридор роста), описывается структура коридора развития в общем виде. Приводится классификация коридоров по различным критериям: география, цели создания и т.д. Отдельно рассмотрены цели и задачи коридоров развития, которые могут варьироваться в зависимости от потребностей конкретных стран и регионов. Анализируются основные источники финансирования проектов по созданию коридоров развития, участие международных организаций в проектах такого рода. Приведена оценка международного опыта по созданию коридоров развития, в том числе: проект промышленного коридора Дели-Мумбаи (DMIC), экономического коридора Китай-Пакистан (СРЕС), группы экономических коридоров в регионе Большой Меконг.

Ключевые слова: коридор развития, транспортный коридор, промышленный коридор Дели-Мумбаи, коридор роста, экономический коридор, Всемирный банк, частный инфраструктурный фонд, частно-государственное партнёрство, транспортно-логистическая инфраструктура.

Development Corridors: Theoretical Aspects and International Experience

*Nikolai Dmitrievich BRILLIANTOV,
Russian Foreign Trade Academy (119285, Moscow, Vorobëvskoe shosse, 6A),
Department of World and National Economy, Postgraduate student, 3rd course,
e-mail: nibr92@mail.ru*

Abstract

The article considers the concept of development corridors, gives the definition and several associated terms (transport corridor, economic corridor, growth corridor), and describes the structure of a development corridor in general terms. Corridors are classified according to various criteria: geography, purposes, etc. A description of the goals and objectives to be performed is given separately, as they can vary from country to country and from region to region depending on the exact economic needs. The main sources of funding for development corridor projects and



participation of international organizations in such kind of projects are analyzed. International experience of development corridors, including the Delhi-Mumbai industrial corridor (DMIC), the China Pakistan economic corridor (CPEC), and the group of corridors in the Greater Mekong Subregion countries, is assessed.

Keywords: development corridor, transport corridor, Delhi-Mumbai industrial corridor, economic corridor, World Bank, private infrastructure fund, public-private partnership, logistics infrastructure.

На сегодняшний день во многих странах мира реализуются проекты и программы по созданию так называемых коридоров развития. Несмотря на то, что конкретные задачи таких проектов могут отличаться, в целом они всегда направлены на то, чтобы повысить уровень жизни населения и способствовать росту национальной (а в случае, если коридор проходит по территории нескольких стран, то региональной) экономики. В данной статье приводятся определение и классификация коридоров развития, их структуры и выполняемых ими задач, а также примеры нескольких проектов.

Прежде чем переходить непосредственно к рассмотрению коридоров развития как объекта исследования, необходимо дать определения основных терминов.

Транспортный коридор (transport corridor) - определенное направление (маршрут) массовых перевозок пассажиров и грузов между центрами социально-экономической активности, обслуживаемое несколькими видами транспорта, способными обеспечить высокие скорости перевозки¹. Транспортные коридоры обычно объединяют в себе несколько параллельно идущих линий автомобильных и железных дорог, водных путей, а также трубопроводов. Они часто развиваются на направлениях, где за счёт большого объёма перевозимых грузов происходит централизация международных транспортных потоков и объединяют в себе транспорт и телекоммуникации².

Экономический коридор (economic corridor) – интегрированная сеть инфраструктуры (главным образом транспортно-логистической – прим. авт.) в пределах определённого региона, целью которой является стимулирование его экономического развития³.

Коридор роста – данный термин был впервые использован профессором Института географии РАН, доктором географических наук Сдасюк Г.В. для характеристики хозяйственного комплекса Индии. Исторически в стране сложились 4 центра экономического развития: Бомбей (современное название – Мумбаи), Калькутта (Колката), Мадрас (Ченнаи) и столица страны – Дели. Первые три города являются основными портовыми городами страны, от которых во второй половине XIX – начале XX века были проложены во внутренние районы страны, так называемые, линии проникновения, представлявшие собой железнодорожные магистрали.



В ходе дальнейшего развития линии проникновения были объединены между собой и на отдельных участках расширены и дополнены другими транспортными линиями (например, автомобильными дорогами), превратившись в полосы ускоренного экономического развития, которые и были названы термином «коридоры роста». Благодаря выгодному экономико-географическому положению, урбанизации и наличию развитой транспортно-логистической инфраструктуры в ходе реализации пятилетних планов именно 4 вышеуказанных города вместе со связывающими их коридорами роста стали основными локомотивами развития национальной экономики⁴.

Таким образом, содержание термина «коридор роста» в целом соответствует понятию «экономический коридор» - в обоих случаях подразумевается развитие транспортного коридора, способствующее экономическому росту региона. Коридоры роста в Индии являются частным случаем экономических коридоров, ниже будет дано более подробное описание коридоров такого типа на примере промышленного коридора Дели-Мумбаи.

Еще один часто используемый термин - **«коридор развития» (development corridor)**. Современные исследователи не дают однозначного определения данному понятию, и в зарубежной литературе встречаются несколько вариантов терминологии, так или иначе описывающих это явление. Согласно подходу Всемирного банка (World Bank), коридор развития подразумевает под собой две составляющие – физическую и функциональную.

С точки зрения физической составляющей, под коридором развития понимается один или несколько транспортных путей, соединяющих центры экономической активности, то есть, по своей сути, транспортные коридоры. Если же говорить о функциональной составляющей коридоров развития, то они создаются для удовлетворения самого широкого спектра социальных и экономических потребностей экономики и общества, и, таким образом, их значение может выходить далеко за рамки физической составляющей⁵.

Несмотря на то, что идея транспортных коридоров сама по себе известна уже очень давно, их трансформация в коридоры развития за счёт включения новых сфер деятельности (упрощение торговых и таможенных процедур в зоне действия коридора, строительство объектов промышленности и инфраструктуры, снижение стоимости транспортировки и др.) – одна из новых тенденций развития региональной экономики.

Немаловажным следует признать также тот факт, что современные коридоры часто формируются не спонтанно, в силу естественных социально-экономических причин, а создаются целенаправленно в результате реализации ряда проектов и направлены на решение конкретных задач национальной экономики. Управление процессами такого рода является комплексной, сложной задачей и требует привлечения значительных ресурсов.

Азиатский банк развития (Asian Development Bank) для характеристики высокоуровневых транспортных коридоров использует приведённый выше термин «экономический коридор» (economic corridor), подразумевая под этим транспортные маршруты, соединяющие экономических агентов на определённой территории. При этом опять же предполагается эволюция транспортного коридора за счёт улучшения инфраструктуры, развития торговли, привлечения дополнительных инвестиций, что часто влечёт за собой не только экономическое и социальное развитие национальной экономики одной страны, но и экономический рост целых регионов⁶.

Таким образом, оба подхода подразумевают эволюцию транспортных коридоров: от транспортных путей и маршрутов, призванных решать довольно узкий круг задач, связанных, в первую очередь, с развитием транспортно-логистической инфраструктуры, до комплексных систем шириной в несколько десятков километров, которые влияют на развитие целых отраслей промышленности, и иногда - национальных и региональных экономик в целом.

Можно выделить следующие этапы такой эволюции:

- транспортный маршрут (transport route);
- транспортный коридор базового уровня (basic transport corridor);
- транспортный коридор с использованием разных видов транспорта (multi-modal transport corridor);
- логистический коридор (logistics corridor);
- экономический коридор (economic corridor).

Необходимо отметить, что прохождение всех указанных стадий совсем не обязательно – коридор может оставаться удобным транспортным маршрутом, выполняя лишь функции логистического канала, может служить целям упрощения и содействия развитию торговли, либо же поддерживать функционирование определённых отраслей экономики.

Поскольку термин «коридор развития» максимально широко охватывает различные типы и стадии эволюции такого рода образований, он будет использоваться в дальнейшем в данной работе для обозначения коридоров всех типов. Термины «экономический коридор» и «коридор развития» следует признать эквивалентными.

По географическому признаку выделяют следующие типы коридоров развития, каждый из которых служит определённым целям:

- внутренние торговые коридоры (domestic trade corridors) – расположены внутри одной страны, основная цель – способствовать развитию экономики и торговли регионов, по территории которых проходит коридор;
- коридоры внешней торговли (foreign trade corridors) – основная цель заключается в ускорении темпов роста национальной экономики страны за счёт увеличения товарооборота с ближайшими соседями;



- транзитные торговые коридоры (transit trade corridors) – объединяют несколько соседних стран, основная цель – способствовать их региональной интеграции и экономическому сотрудничеству⁷.

Таким образом, число возможных форм и видов коридоров развития довольно велико, и они могут очень существенно отличаться друг от друга.

Pradeep Srivastava, доктор экономики, руководитель подразделения Азиатского банка развития, занимающегося вопросами развития стран ЦАРЭС и один из исследователей коридоров развития, предлагает свою концепцию классификации⁸. Согласно ей выделяются два основных критерия:

- география – коридоры могут быть национальными и региональными;
- ширина – коридоры могут быть узкими и широкими. Узкие коридоры включают в себя только основные транспортные маршруты, соединяющие конечные узлы. Широкие же включают также альтернативные маршруты и находящиеся на них центры экономической активности.

Соответственно, пересечение этих двух классификаций даёт четыре квадранта (в терминологии автора – четыре зоны) возможной эволюции коридоров (Рисунок 1):

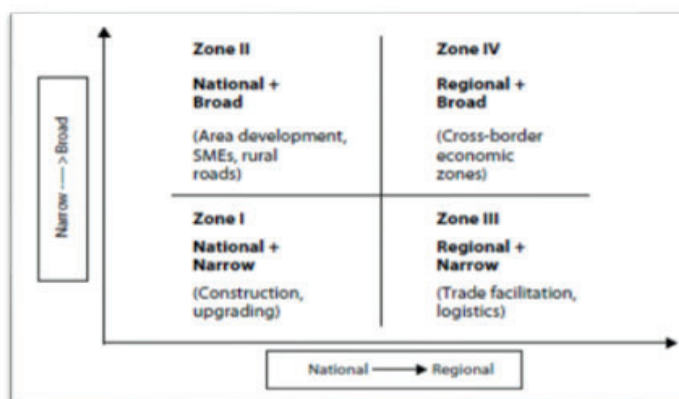


Рис. 1. Зоны развития коридоров / Corridor development zones

Источник: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/28889/ewp-258.pdf>

Зона 1 (узкий национальный коридор) – начальная стадия коридора развития, предполагает строительство железных и автомобильных дорог местного уровня либо же модернизацию существующих, что подразумевает значительные инвестиции в инфраструктуру. Могут привлекаться в том числе средства частных инфраструктурных фондов.

Зона 2 (широкий национальный коридор) – подразумевает географическое расширение коридора (при этом он не пересекает границы страны), заключающееся в строительстве транспортных путей, развитии тех регионов страны, по которым

проходит коридор, урбанизации, совершенствовании городской и туристической инфраструктуры, росте промышленности, улучшении условий для бизнеса. Для данной зоны характерны не только инвестиции в инфраструктуру со стороны государства, но и активное привлечение частного капитала для решения задач социально-экономического характера.

Зона 3 (узкий региональный коридор) – трансформация коридоров первого типа в транснациональные, обычно осуществляется путём упрощения условий торговли между странами. Основной фокус при этом направлен на увеличение скорости перемещения людей и товаров через границу между конечными узлами, в качестве которых выступают крупные города и промышленные центры. Как и в случае зоны 2, для развития коридора критически важным становится участие частных инвесторов в формате частных инвестиционных фондов или прямого инвестирования (подробнее см. ниже).

Зона 4 (широкий региональный коридор) – конечная стадия развития, может быть достигнута только после прохождения предыдущих этапов. По своей сути представляет собой трансграничную экономическую зону, для создания которой требуется разработка межгосударственных планов развития или (по меньшей мере) координация планов развития национальных экономик соседних стран на уровне их правительств.

В качестве отдельных типов можно выделить коридоры, создаваемые для поддержки определённых секторов и отраслей экономики – к примеру, сельского хозяйства или промышленных предприятий, занимающихся выпуском высокотехнологичной продукции. С этой точки зрения выделяют следующие подтипы коридоров развития:

- торговые коридоры;
- промышленные коридоры;
- сельскохозяйственные коридоры и т.д.

Таким образом, коридоры развития могут создаваться в различных формах и видах, охватывая как отдельные районы одной страны, так и целые страны но, в конечном итоге, они работают на развитие экономики тех стран, по территории которых они проходят.

СТРУКТУРА КОРИДОРОВ РАЗВИТИЯ

Представляя собой комплексную систему, коридоры развития состоят из определённых составных элементов, обеспечивающих их успешное функционирование. Специалисты Всемирного банка выделяет следующие элементы⁹:

- центр экономической активности (*center of economic activity*) – подразумевает собой узловую элемент коридора. Центром экономической активности может быть крупный город, промышленный район, крупный логистический центр и т.д. При этом выделяются также так называемые конечные узлы (в терминологии ВБ – *gateway centers of economic activity* или *end nodes*), пред-



ставляющие собой наиболее крупные и важные экономические центры. Именно в этих точках формируются основные предпосылки социального и экономического развития страны или региона за счёт функционирования коридора как единой системы;

- процессы регулирования (regulatory processes) – совокупность правовых норм, регулирующих взаимодействие контрагентов в рамках коридора развития. В случае если коридор охватывает несколько стран, критически важным является также формирование механизмов регулирования внешнеэкономической политики стран в области транспорта, унификации таможенного законодательства, принципов формирования тарифной политики, условий обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
- основной транспортный маршрут (primary route) – магистраль, по которой осуществляется перемещение пассажиров и грузов между центрами экономической активности;
- альтернативный транспортный маршрут (alternative route);
- информационные потоки (information flows) (см. рисунок 2).

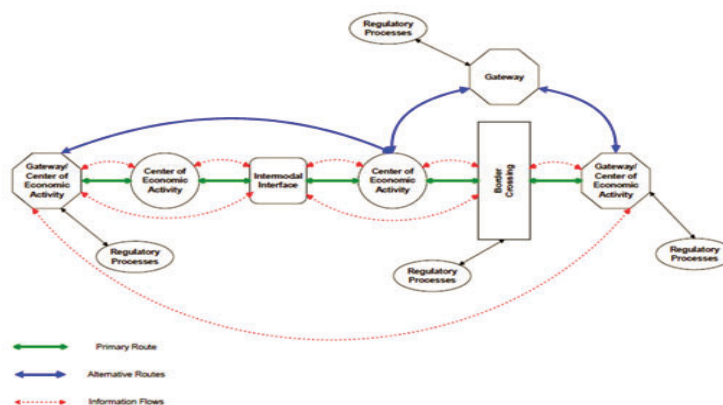


Рис. 2. Структурные элементы коридора развития / Structural elements of the development corridor

Источник: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08995e5274a31e000016a/Topic_Guide_Development_Corridors.pdf

В зависимости от внутренней структуры и особенностей взаимодействия элементов коридора развития как целостной системы выполняемые конкретном коридором социально-экономические задачи могут отличаться. Тем не менее, представляется возможным выделить общие цели и задачи, присущие любому коридору развития вне зависимости от его конкретной формы и содержания.

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ КОРИДОРОВ РАЗВИТИЯ

Ключевой целью любого коридора является социально-экономическое развитие региона, в котором коридор расположен, путём создания новых и модернизации существующих объектов энергетики и инфраструктуры, научных и производственных центров, развития частно-государственного партнёрства в различных сферах. Важнейшую роль играет также создание новых рабочих мест, снижение уровня бедности.

В качестве основных задач создания коридоров в зависимости от их типов могут выступать¹⁰:

- улучшение связанности инфраструктуры различных стран, реализация совместных инфраструктурных проектов (в случае региональных коридоров);
- повышение эффективности транспортировки грузов путём сокращения стоимости и сроков доставки¹¹;
- содействие экономическому росту путем повышения конкурентоспособности экспорта и сокращения издержек импорта или развития кластеров экономической активности вдоль коридора;
- развитие торговли (внутри страны или между странами);
- повышение конкурентоспособности отдельных отраслей экономики (например, развитие экспортоориентированных предприятий в Индии с помощью интеграции через промышленный коридор Дели-Мумбаи).

ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ

Прежде всего, необходимо отметить, что создание коридора развития представляет собой сложную, комплексную программу, включающую в себя целый ряд взаимосвязанных проектов общей стоимостью в сотни миллионов или даже миллиарды долларов (к примеру, общие инвестиции в рамках программы по созданию промышленного коридора Дели-Мумбаи оцениваются в 90 млрд долл.¹²).

Важно сказать, что ключевую роль в реализации такого рода программ играет государство, выступающее в качестве главного заказчика, спонсора и, в конечном счёте, лидера проекта. Именно наличие политической воли и финансовой поддержки государства определяет успешность реализации программ по созданию коридоров развития. Однако поддержка со стороны частного сектора экономики также необходима. При этом финансовые риски должны распределяться пропорционально между государством и частными инвесторами.

Как показывает практика, основным инструментом финансирования проектов в области коридоров развития является частно-государственное партнёрство. Выделяют две основные формы участия частных инвесторов в подобных проектах¹³:

- частные инфраструктурные фонды (private infrastructure funds) – инвесторы могут участвовать в таких фондах на правах ограниченного партнёрства, и их средства вкладываются напрямую в развитие инфраструктуры. Фонды



такого рода обычно функционируют в течение пяти-десяти лет, что не всегда подходит для реализации долгосрочных инфраструктурных проектов (которые являются основой коридоров развития);

- прямое инвестирование (direct investment) – инвестор может напрямую участвовать в каком-либо проекте, что обеспечивает ему впоследствии контроль над частью активов; недостатком данного подхода является высокий порог вхождения. Также он требует значительных затрат на внутреннее кадровое обеспечение и управление.

Существуют специальные организации, специализирующиеся на привлечении частных инвестиций в развивающиеся страны для реализации проектов в области развития инфраструктуры. В качестве примера можно назвать Private Infrastructure Development Group, организация, созданная в 2002 году под эгидой правительства Великобритании с целью привлечения средств доноров для решения проблем частного инвестирования в инфраструктуру развивающихся стран¹⁴.

Головной офис компании расположен в Лондоне, основным финансовым донором является Департамент международного развития Великобритании (UK Department for International Development)¹⁵. Согласно данным с официального сайта организации, с момента основания по 2016 гг. ей удалось привлечь 21 млрд. долл. от частных инвесторов для финансирования инфраструктурных проектов более чем в 25 развивающихся странах Азии и Африки¹⁶.

Нередки случаи привлечения займов со стороны международных финансовых организаций. Одним из примеров является финансирование группой Всемирного банка проекта создания транспортного коридора Пешавар-Торхам (путь в Центральную Азию через перевал Хайбер) в Пакистане на сумму 482 млн долл.¹⁷ Данный проект утверждён в июне 2018 года, завершение планируется в середине 2024 года. В качестве основной цели проекта озвучено расширение товарооборота между Пакистаном и странами ЦАР, в частности, Афганистаном.

ПРИМЕРЫ КОРИДОРОВ РАЗВИТИЯ

В рамках данной статьи представляется полезным привести несколько примеров создаваемых в настоящее время, а также успешно функционирующих коридоров развития.

Промышленный коридор Дели-Мумбаи (Индия) является одним из самых амбициозных проектов правительства Индии. Он охватывает 7 регионов страны, через которые проходит специальный транспортный коридор протяженностью 1500 км¹⁸. Основной целью проекта является ускорение экономического роста страны путём развития промышленности и транспортной сети и превращение промышленного коридора в глобальный производственный и торговый хаб¹⁹.

В рамках данной цели предполагается:

Развитие входящих в сферу действия проекта населённых пунктов в соответствии с концепцией «умных городов» (smart cities), что предполагает широкое ис-

пользование цифровых технологий для управления городской инфраструктурой и повышения качества жизни населения;

Создание новых и модернизацию существующих промышленных предприятий, ориентированных на выпуск высокотехнологичной продукции в целом ряде отраслей;

Развитие сферы услуг;

Строительство объектов транспортной инфраструктуры – аэропортов, железнодорожных станций, мультимодальных логистических хабов.

Экономический коридор Китай-Пакистан (*China Pakistan Economic Corridor, СПЕС*) – интересен тем, что является трансграничным коридором развития, проходя по территории Китая и Пакистана, от города Кашгар в КНР до порта Гвадар в Пакистане. Программа его развития на 2018 год принята до 2030 года и представляет собой ряд взаимосвязанных проектов в различных областях с суммарным финансированием около 62 млрд долл.²⁰ Коридор является составной частью глобальной инициативы Китая «Один пояс – один путь»²¹.

В рамках программы предполагается развитие транспортной инфраструктуры, создание специальных экономических зон. Одной из ключевых составляющих проекта для Пакистана является развитие энергетического сектора, поскольку страна часто сталкивается с серьёзным дефицитом электроэнергии. Так, в рамках СПЕС в апреле 2018 года уже введена в строй работающая на угольном топливе электростанция на территории порта Касим²².

Еще одним интересным примером создания коридоров развития также является **группа транспортных коридоров в регионе Большой Меконг (см. рис. 3), Юго-Восточная Азия**, изначальной целью строительства которых было развитие экономического сотрудничества между странами региона и упрощение торговли путём строительства инфраструктуры. Однако, как отмечают эксперты, у данных коридоров есть существенный потенциал для дальнейшего роста в сторону полноценных коридоров развития.

В регионе можно выделить три основных коридора²³:

Экономический коридор Север-Юг (*The North-South Economic Corridor, NSEC*) играет важную роль в обеспечении доступа к важным морским портам провинции Юньнань (КНР) и северной части Лаосской НДР. Благодаря ему осуществляется доступ к важным рынкам, учитывая существующую автодорожную сеть из Сингапура через Малайзию в Чианг-Рай и из Куньмина в Пекин.

Экономический коридор Восток-Запад (*The East-West Economic Corridor, EWEC*) соединяет важные торговые районы в нескольких странах, способствует высокоскоростному перемещению пассажиров и грузов между Мьянмой, Лаосской НДР и Вьетнамом.

Южный экономический коридор (*The Southern Economic Corridor, SEC*) является важнейшей магистралью, по которой осуществляются перевозки пассажиров.





Рис. 3. Карта транспортных коридоров региона Большой Меконг / Map of the Greater Mekong Region transport corridors

Источник: <https://greatermekong.org/content/economic-corridors-in-the-greater-mekong-subregion>

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Несмотря на определённые расхождения в терминологии, исследователи отмечают ключевые характеристики коридоров развития: они базируются на транспортных коридорах и маршрутах, создаются с целью удовлетворения общественных потребностей, способствуют экономическому подъёму и снижению уровня бедности.

Коридоры развития могут принимать разные формы, решать разные задачи и формироваться как внутри одного государства, так и связывать несколько стран.

Для реализации проектов по созданию коридоров развития требуется привлечение значительных финансовых ресурсов. Основными источниками финансирования являются инвестиции со стороны частного сектора, и инвестиции со стороны государства и общественных фондов. Многие международные организации (к примеру, Всемирный банк) также активно занимаются поддержкой проектов такого рода. Инвестиции в некоторые проекты измеряются десятками миллиардов долларов.

Коридоры развития создаются в самых разных регионах мира. В данной работе рассмотрены преимущественно коридоры развития в развивающихся странах Азии и Африки, однако структуры такого рода создаются и в развитых странах – в качестве примера можно привести ТрансЕвропейскую транспортную сеть (TEN-T), представляющую собой систему транспортных коридоров, которые связывают практически все страны ЕС.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики. Учебник и практикум для академического бакалавриата / В.Д. Герامي, А. В. Колик. – М. : Издательство ЮРАЙТ, 2015. С. 147

² Экономика и организация транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности: Учебник /К. В. Холопов, А.М. Голубчик, М. А. Исакова; Всероссийская академия внешней торговли Минэкономразвития России. – М.: ВАВТ, 2016. С. 179

³ What is Economic Corridor Development and What Can It Achieve in Asia's Subregions? // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/100110/reiwp-117-economic-corridor-development.pdf>

⁴ Географическая картина мира. Пособие для вузов. Кн. II: Региональная характеристика мира. 4-е изд. - М.: Дрофа, 2008. - 495с.

⁵ Topic Guide: Development Corridors, p. 2 [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08995e5274a31e000016a/Topic_Guide_Development_Corridors.pdf

⁶ Developing Economic Corridors in South Asia, p. 1 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/162073/developing-economic-corridors.pdf>

⁷ Topic Guide: Development Corridors, p. 4 [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08995e5274a31e000016a/Topic_Guide_Development_Corridors.pdf

⁸ Regional Corridors Development in Regional Cooperation, p. 6 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/28889/ewp-258.pdf>

⁹ Topic Guide: Development Corridors, p. 2 [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08995e5274a31e000016a/Topic_Guide_Development_Corridors.pdf

¹⁰ Trade and Transport Corridor Management Toolkit, p. 4 // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/18241/9781464801433.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

¹¹ Economic Corridors // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.brookings.edu/research/economic-corridors/>

¹² DMIC- Overview // [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://dmicdc.com/Uploads/Files/5df_dmic-overview.pdf

¹³ Topic Guide: Development Corridors, p. 32 // [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08995e5274a31e000016a/Topic_Guide_Development_Corridors.pdf

¹⁴ PIDG official website – About Us // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.pidg.org/about-us>

¹⁵ Private Infrastructure Development Group – UK Government website // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.gov.uk/international-development-funding/private-infrastructure-development-group>

¹⁶ PIDG investor brochure // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.pidg.org/resource-library/investor-brochure/pidg-investor-brochure.pdf>



¹⁷ Сайт Всемирного банка - Пакистан: Проект создания транспортного коридора Пешавар-Торхам (путь в Центральную Азию через перевал Хайбер) // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://projects.vsemirnyjbank.org/P159577?lang=ru>

¹⁸ DMIC-Overview // [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://dmicdc.com/Uploads/Files/5df_dmic-overview.pdf

¹⁹ About DMICDC // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://dmicdc.com/about-DMICDC>

²⁰ CPEC investment pushed from \$55b to \$62b // [Электронный ресурс]. Режим доступа: // <https://tribune.com.pk/story/1381733/cpec-investment-pushed-55b-62b/>

²¹ The China-Pakistan Economic Corridor: A View from the Ground - [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.wilsoncenter.org/event/the-china-pakistan-economic-corridor-view-the-ground>

²² CPEC Projects Progress Update - [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://cpec.gov.pk/progress-update>

²³ Economic Corridors in the Greater Mekong Subregion - [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://greatermekong.org/content/economic-corridors-in-the-greater-mekong-subregion>

БИБЛИОГРАФИЯ:

Географическая картина мира. Пособие для вузов. Кн. II: Региональная характеристика мира. 4-е изд. - М.: Дрофа, 2008. – 495 с. @@ Geograficheskaya kartina mira. Posobie dlya vuzov. Кн. II: Regional'naya charakteristika mira. 4-e izd. - М.: Drofa, 2008. – 495 s.

Инструменты финансирования транспортно-логистической инфраструктуры ЕС // Логистика и управление цепями поставок, №6 (59), декабрь 2013 г. @@ Instrumenty` finansirovaniya transportno-logisticheskoy infrastruktury` ES // Logistika i upravlenie tsenyami postavok, №6 (59), dekabr` 2013 g.

Сайт Всемирного банка - Всемирный банк поддерживает улучшение транспортного сообщения и расширение доступа к рынкам в Казахстане @@ Sajt Vsemirnogo banka - Vsemirny`j bank podderzhivaet uluchshenie transportnogo soobshheniya i rasshirenie dostupa k ry`nkam v Kazakhstane [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.vsemirnyjbank.org/ru/news/press-release/2016/06/09/world-bank-supports-improved-connectivity-increased-access-to-markets-in-kazakhstan>

Сайт Всемирного банка - Региональный коридор развития Центр-Запад @@ Sajt Vsemirnogo banka - Regional`ny`j koridor razvitiya Centr-Zapad [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://projects.vsemirnyjbank.org/P153497?lang=ru&tab=overview>

Сайт Всемирного банка - Пакистан: Проект создания транспортного коридора Пешавар-Торхам (путь в Центральную Азию через перевал Хайбер) @@ Sajt Vsemirnogo banka - Pakistan: Proekt sozdaniya transportnogo koridora Peshavar-Torham (put` v Central`nyu Aziyu cherez pereval Hajber) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://projects.vsemirnyjbank.org/P159577?lang=ru>

Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики. Учебник и практикум для академического бакалавриата / В.Д. Герами, А. В. Колик. – М. : Издательство ЮРАЙТ, 2015. – 438 с. @@ Upravlenie transportny`mi sistemami. Transportnoe obespechenie logistiki. Uchebnik i praktikum dlya akademicheskogo bakalavriata / V.D. Gerami, A. V. Kolik. – М. : Izdatel`stvo YuRAJT, 2015. – 438 s.

Экономика и организация транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности: Учебник /К. В. Холопов, А.М. Голубчик, М. А. Исакова; Всероссийская академия внешней торговли Минэкономразвития России. – М.: ВАВТ, 2016. – 236 с. @@ E`konomika i organizaciya transportnogo obespecheniya vneshnee`konomicheskoy deyatel`nosti: Uchebnik /К. В. Холопов, А.М. Голубчик, М. А. Исакова; Vserossijskaya akademiya vneshnej torgovli Mine`konomrazvitiya Rossii. – М.: VAVT, 2016. – 236 с.

About DMICDC - [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://dmicdc.com/about-DMIC-DC>

CPEC investment pushed from \$55b to \$62b - [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://tribune.com.pk/story/1381733/cpec-investment-pushed-55b-62b/>

CPEC Projects Progress Update - [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://cpec.gov.pk/progress-update>

Developing Economic Corridors in South Asia, 258 с. - [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/162073/developing-economic-corridors.pdf>

DMIC - Overview - [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://dmicdc.com/Uploads/Files/5df_dmic-overview.pdf

Economic Corridors - [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.brookings.edu/research/economic-corridors/>

Economic Corridors in the Greater Mekong Subregion - [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://greatermekong.org/content/economic-corridors-in-the-greater-mekong-subregion>

Topic Guide: Development Corridors, 74 с. - [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08995e5274a31e000016a/Topic_Guide_Development_Corridors.pdf

Trade and Transport Corridor Management Toolkit, 411 с. - [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/18241/9781464801433.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

PIDG official website – About Us - [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.pidg.org/about-us>

PIDG investor brochure - [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.pidg.org/resource-library/investor-brochure/pidg-investor-brochure.pdf>

Private Infrastructure Development Group – UK Government website // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.gov.uk/international-development-funding/private-infrastructure-development-group>

Regional Corridors Development in Regional Cooperation, 30 с. - [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/28889/ewp-258.pdf>

The China-Pakistan Economic Corridor: A View from the Ground // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.wilsoncenter.org/event/the-china-pakistan-economic-corridor-view-the-ground>

What is Economic Corridor Development and What Can It Achieve in Asia's Subregions?, 48 с. - [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/100110/reiwp-117-economic-corridor-development.pdf>

