

Казахстанский институт
стратегических исследований
при Президенте Республики Казахстан

**ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ
ЕВРАЗИИ: НОВЫЕ ПУТИ
СОТРУДНИЧЕСТВА**

*II Международная конференция
Астана, 14 марта 2016 г.*

Астана 2016

УДК 656 (063)
ББК 39.1
Т 65

*Рекомендовано к печати Ученым Советом
Казахстанского института стратегических исследований
при Президенте РК*

Т 65 Транспортные коридоры Евразии: новые пути сотрудничества: материалы II междунар. конф. (Астана, 14 марта 2016 г.)
/ Отв. ред. Е.Т. Карин. — Астана: Казахстанский институт стратегических исследований при Президенте Республики Казахстан.
— Астана, 2016. — 140 с.

ISBN 978-601-7476-21-2

II международная конференция «Транспортные коридоры Евразии: новые пути сотрудничества» (Астана, 14 марта 2016 г.) была организована Казахстанским институтом стратегических исследований при Президенте Республики Казахстан.

В сборник вошли доклады и выступления участников конференции, посвященные актуальным вопросам регионального сотрудничества и взаимодействия стран по развитию Евразийских транспортных коридоров.

Книга адресована политологам, специалистам-международникам, государственным служащим, преподавателям и студентам высших учебных заведений, а также широкому кругу читателей, интересующихся процессами, происходящими на евразийском пространстве.

УДК 656 (063)
ББК 39.1

ISBN 978-601-7476-21-2 © КИСИ при Президенте РК, 2016

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|---|
| Приветственная речь Ерлана Карина | 7 |
|---|---|

ПЕРВАЯ СЕКЦИЯ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ В НОВЫХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ РЕАЛИЯХ

Тимофей Бордачёв

| | |
|--|----|
| От евразийского моста к пространству совместного развития | 11 |
|--|----|

Дамба Ганбат

| | |
|--|----|
| Увязка «Степного пути» и «Нового Шёлкового пути»: экономический коридор «Монголия — Китай — Россия» | 17 |
|--|----|

Саид Мохаммад Маранди

| | |
|---|----|
| Экстремизм как угроза развития Экономического пояса Шёлкового пути | 23 |
|---|----|

Азад Гарибов

| | |
|---|----|
| Транспортная стратегия Азербайджана и новые возможности для транскаспийских транзитных перевозок | 28 |
|---|----|

ВТОРАЯ СЕКЦИЯ СПЕЦИАЛЬНАЯ ПАНЕЛЬ ПОД ЭГИДОЙ КАЗАХСТАНСКО-КИТАЙСКОГО ЭКСПЕРТНОГО ФОРУМА «ШЁЛКОВАЯ СТРАТЕГИЯ: НОВЫЙ КИТАЙ В НОВОМ МИРЕ»

Жэнь Линь

| | |
|--|----|
| Региональная интеграция, региональное и глобальное управление | 34 |
|--|----|

| | |
|---|----|
| Сюй Тао Роль Казахстана в реализации концепции «Экономический пояс Шёлкового пути» | 39 |
|---|----|

| | |
|---|----|
| Линь Миньван Пытается ли Китай перестроить мир посредством инициативы «Один пояс — один путь»? | 43 |
|---|----|

**ТРЕТЬЯ СЕКЦИЯ
ПЕРСПЕКТИВЫ СОПРЯЖЕНИЯ КИТАЙСКОЙ
ИНИЦИАТИВЫ «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС
ШЁЛКОВОГО ПУТИ» И КАЗАХСТАНСКОЙ
ПРОГРАММЫ «НҰРЛЫ ЖОЛ»**

| | |
|--|-----------|
| Специальное выступление Асета Исекешева | 54 |
|--|-----------|

| | |
|---|----|
| Талант Султанов Транспортные коридоры Центральной Азии: проблемы и новые возможности | 57 |
|---|----|

| | |
|---|----|
| Шота Утиашвили Развитие нового «Шёлкового пути»: взгляд из Грузии | 60 |
|---|----|

| | |
|--|----|
| Даурен Сабитов Интеграция «Нұрлы жол» с основными направлениями китайской инициативы «Экономический пояс Шёлкового пути» | 65 |
|--|----|

| | |
|--|----|
| Канат Альмагамбетов Синергия программ «Нұрлы жол» и «Экономический пояс — Шёлковый путь»..... | 68 |
|--|----|

| | |
|----------------------------------|------------|
| ҚСЗИ туралы ақпарат | 131 |
| Информация о КИСИ..... | 133 |
| About KazISS | 135 |

CONTENTS

| | |
|--|-----------|
| Opening Speech of Director of Kazakhstan Institute for Strategic Studies under President of Kazakhstan Erlan Karin..... | 75 |
|--|-----------|

SESSION ONE TRANSPORT CORRIDORS IN NEW GEOPOLITICAL REALITY

| | |
|--|----|
| Timofei Bordachev From a Eurasian Bridge towards Common Development Space..... | 78 |
| Damba Ganbat Coordinating “Steppe Road” with “New Silk Road”: “Mongolia-China-Russia” Economic Corridor..... | 84 |
| Seyed Mohammad Marandi Extremism and the Threat to the development of the Silk Road Economic Belt..... | 89 |
| Azad Garibov Azerbaijan’s Transportation Strategy and New Opportunities for Trans-Caspian Transit Transportation | 93 |

SESSION TWO SPECIAL PANEL UNDER THE AUSPICES OF THE KAZAKHSTAN-CHINA EXPERT FORUM SILK STRATEGY: A NEW CHINA IN A NEW WORLD

| | |
|--|----|
| Ren Lin Regional Integration, Regional Governance, and Global Governance..... | 98 |
|--|----|

| | |
|---|-----|
| Xu Tao Kazakhstan’s Role in Implementation of the “Silk Road Economic Belt” Concept..... | 102 |
|---|-----|

| | |
|---|-----|
| Lin Minwang Is China Reshaping the World through “One Belt, One Road” initiatives? | 105 |
|---|-----|

**SESSION THREE
PROSPECTS FOR CONJUGATION OF CHINA’S
“SILK ROAD ECONOMIC BELT” INITIATIVE
AND KAZAKHSTAN’S “NURLY ZHOL” PROGRAM**

| | |
|--|------------|
| Special Address of Minister for Investment and Development of Kazakhstan Aset Issekeshiev | 114 |
|--|------------|

| | |
|--|-----|
| Talant Sultanov Transport Corridors in Central Asia: Challenges and New Opportunities | 117 |
|--|-----|

| | |
|---|-----|
| Shota Utiashvili Development of New “Silk Road”: a View from Georgia..... | 120 |
|---|-----|

| | |
|--|-----|
| Dauren Sabitov Integration of “Nurly Zhol” into “Silk Road Economic Belt” Major Directions..... | 124 |
|--|-----|

| | |
|--|-----|
| Kanat Almagambetov New Stage of Kazakhstan-China Cooperation: “Nurly Zhol” and “Silk Road Economic Belt” Synergy..... | 127 |
|--|-----|

| | |
|----------------------------------|------------|
| ҚСЗИ туралы ақпарат | 131 |
| Информация о КИСИ..... | 133 |
| About KazISS | 135 |

**Приветственная речь
директора Казахстанского института
стратегических исследований при Президенте РК
Ерлана Карина**

*Қайырлы кун құрметті әріптестер,
қонақтар және конференцияға қатысушылар!
Добрый день уважаемые коллеги, гости
и участники конференции!*

Для меня огромная честь приветствовать уважаемых гостей и участников II международной конференции «Транспортные коридоры Евразии: новые пути сотрудничества». Я рад, что так много экспертов высокого уровня изъявили желание принять участие в ней. Для участия в нашей конференции прибыли коллеги из России, Китая, Ирана, Азербайджана, Грузии, Монголии и Кыргызстана. Позвольте выразить им огромную благодарность за то, что смогли найти возможность и приехать в Астану. Также разрешите выразить благодарность нашим почетным гостям, в частности министру по инвестициям и развитию Республики Казахстан Асету Орентаевичу Исекешеву, за поддержку в проведении мероприятия.

На сегодняшний день тема развития транспортно-транзитного потенциала является одной из ключевых тем в экспертно-политических дискуссиях в Центральной Азии. После того, как китайским лидером во время визита в Казахстан в сентябре 2013 г. была озвучена идея концепции «Экономического пояса Шёлкового пути», данная тема приобрела новое звучание и новое значение. Она придала динамику дискуссиям политиков и экспертов о потенциале Центральноазиатского региона, участия стран региона в глобальных экономических процессах. Надо сказать, что Китаю удалось

задать новую линию и сформировать совершенно новую повестку для региона.

У Центральной Азии появилась возможность сформировать новую стратегическую повестку — не только лишь иметь значение для других стран с точки зрения безопасности или форпоста на пути экстремизма, терроризма и наркотрафика, но и с точки зрения обретения нового стратегического и экономического значения. К примеру, в прошлом году появилась достаточно интересная идея сопряжения проектов ЭПШП и ЕАЭС, что тоже наполнило экспертные дискуссии новым содержанием. Иными словами, идеи возрождения Шёлкового пути не только оживили дискуссии о перспективах региона, но и способствовали некоторой «перезагрузке» смыслов в геополитике Центральной Азии.

Геополитическое местоположение региона в центре Евразийского континента определяет ему роль континентального моста между Востоком и Западом. Теперь все зависит от того, как страны региона смогут воспользоваться новыми стратегическими преимуществами. На данный момент в регионе идут активные попытки преодоления континентальной изоляции и разработки новых транспортно-транзитных проектов Шёлкового пути. Но здесь важно понимать, что задача состоит не в том, чтобы проложить новые дороги, принципиально важно обеспечить качественное обслуживание и безопасность движения товаров. Без реформы и модернизации всего комплекса системы экономической торговли, таможенного контроля, создания автоматизированной системы логистического обслуживания все эти транспортные проекты не дадут должного эффекта.

Казахстан играет уникальную стратегическую роль в развитии евразийских транспортных коридоров. Это обусловлено тем, что транспортные пути будут расходиться по разным направлениям: через северный маршрут в Россию, далее в

страны ЕС, через Каспий на Кавказ, а через Иран на южные рынки. В настоящий момент Казахстан поэтапно реализует собственную транспортно-транзитную стратегию. Реализация национальной транспортной стратегии заключается не только в строительстве дорог, но и в создании единой транспортно-логистической системы, которая включает в себя обеспечение безопасности, повышение качества обслуживания и скорости транспортировки грузов и товаров.

Более того, Казахстан уже давно приступил к практической реализации уникальных проектов в транспортной сфере. Свидетельством тому является строительство железных дорог Жезказган — Бейнеу, Аркалык — Шубарколь общей протяженностью 1300 км. Ввод этих участков впервые соединил западные и центральные части Казахстана и одновременно сократил расстояние транспортировки на маршруте от казахстанско-китайской границы до Каспия на 700 км. Таким образом, реализуемые Казахстаном транспортные проекты не только придают мощный импульс развитию транзитно-транспортного потенциала всего региона, но и существенно меняют региональную карту коммуникации.

2016 год, по ожиданиям экспертов, должен стать очередным переломным моментом, поскольку начнется практическая реализация транспортных проектов, усиливающих межрегиональную экономическую кооперацию. В этом году ожидается, что в Казахстане будет завершено строительство трансконтинентальной автодорожной магистрали Западная Европа — Западный Китай. Новая автомобильная дорога свяжет южные, центральные и западные регионы Казахстана. Ведется реализация транспортно-транзитных проектов «Нұрлы жол», среди которых строительство «сухого порта» на территории СЭЗ «Хоргос — Восточные ворота», расширение порта Актау в северном направлении, строительство паромного комплекса Курык в Каспийском море и др.

В силу своего географического положения, Казахстан заинтересован в развитии новых трансрегиональных, континентальных транспортных коридоров. При этом для Казахстана выгодны фактически все направления, поэтому целенаправленно наращивается разветвленная инфраструктура. Казахстан стремится не просто расширить транспортный коридор между Китаем и Европой, а создать пересекающиеся магистрали с востока на запад, с севера на юг. Поэтому мы заинтересованы в действительно многовекторной транзитной стратегии.

Реализация транспортно-транзитных проектов будет иметь большой социальный и внутриэкономический эффект. С развитием транспортно-транзитных проектов мы решаем много различных социальных проблем и, самое главное, подключаем внутренние резервы экономики стран региона, что особенно важно в текущих экономических и геополитических реалиях.

Благодарю за внимание!

**ПЕРВАЯ СЕКЦИЯ
ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ В НОВЫХ
ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ РЕАЛИЯХ**

**От евразийского моста к пространству
совместного развития¹**

Тимофей Бордачёв

*Директор Центра комплексных европейских
и международных исследований НИУ ВШЭ,
директор Евразийской программы Фонда
клуба «Валдай», Москва*

Евразия располагает уникальными возможностями для развития транспортно-логистических коридоров и хабов (в т.ч. авиаперевозок), соединяющих производственные и потребительские потенциалы Европы и Азии. Поэтому ключевой предпосылкой и направлением развития Центральной Евразии является расширение его транспортно-логистической инфраструктуры. Реализация ЭПШП позволит сократить расстояние транспортировки грузов из Западного Китая по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал. Длина трассы составляет 8400 км, из которых 3400 км уже проложено по территории Китая, а 2800 и 2200 км строятся или модернизируются в Казахстане и России соответственно.

В настоящий момент существует несколько транзитных коридоров доставки грузов из Китая в Европу. По итогам 2015 г. грузооборот по морскому пути из Китая в Европу составил 11,2 млн TEU, в обратном направлении — 4,5 млн TEU.

¹ Полная версия данного материала включена в Доклад ИДК «Валдай» «К Великому океану — 4».

42 тыс. TEU приходится на транзитный маршрут через Казахстан, Оренбургскую и Саратовскую области;

200 TEU составляет грузопоток через Урумчи — Алматы — Саксаульская — Актау — Махачкала — Новороссийск — Констанца;

3 тыс. TEU приходится на маршрут Урумчи — Алматы — Саксаульская — Актау — Тегеран.

Потенциальные возможности перевозок по маршруту из Китая через Казахстан оцениваются в 200 тыс. TEU, а из Китая в Иран через пункты Саксаульская и Актау — 150 тыс. TEU, что пока не соотносится с реальным положением дел, так же как и в случае с российским инфраструктурным потенциалом. Несмотря на то, что пропускная мощность Транссибирской магистрали в целом равняется 1,2 млн TEU в год, в 2015 г. общий объем контейнерных перевозок составил чуть более 700 тыс. TEU, из которых только 450 тыс. TEU пришлось полностью на весь маршрут от Владивостока до конечного пункта назначения Транссиба.

Транссибирская магистраль обладает потенциалом для увеличения пропускной способности. В отличие от Байкало-Амурской магистрали, Транссиб двухпутный и полностью электрифицирован, в связи с чем значительных затрат на его модернизацию в ближайшее время можно избежать. Тем не менее на трассе присутствует ряд «узких мест» (перегонов, узлов, станций и т.д.), замедляющих движение грузов. При реализации всех необходимых мероприятий (строительство дополнительного пути на ряде перегонов, разъездов, сортировочных станций, улучшение технического обеспечения станций) пропускная способность Транссиба возрастет на 10—15%.

«Узким местом» сотрудничества в сфере транспорта является то, что многие пункты транспортировки на территории ЕАЭС не обладают достаточно развитой инфраструктурой. К

примеру, грузовой порт Алматы (Казахстан) по сравнению с «сухим портом» Урумчи (Китай) не может похвастаться технической оснащённостью, что, безусловно, влияет на качество и время выполняемых услуг.

Объяснение сложившейся ситуации может быть следующим. Сухопутные маршруты между Европой и Азией действительно являются более быстрым способом поставок, чем маршруты на море: 14 против 30 — 35 дней соответственно. Однако транзит по суше оказывается значительно дороже, в результате чего может обслуживать лишь некоторые сегменты рынка, для которых скорость доставки имеет принципиальное значение (это товары с высокой добавочной стоимостью на килограмм веса, некоторые продовольственные товары и текстиль премиум-класса). Но в последнее время происходит сближение ставок на перевозку по маршруту по морю Шанхай — Санкт-Петербург — Москва и по маршруту по суше Шанхай — Дальний Восток — Москва. Это даёт надежду на то, что сухопутный транзит может стать конкурентоспособным в перспективе.

В целом трансконтинентальные транспортные коридоры оказываются важными для России не столько как возможность получения прибыли от транзита, а как возможность развивать внутреннее сообщение между регионами, предполагающую ещё и индустриальное развитие соединяемых пунктов назначения. В этой связи нужно стремиться к развитию меридиональных связей, созданию трансграничных кластеров развития и инвестиций.

Но Большая Евразия не может быть выстроена исключительно как транспортно-логистический проект. Стоит задача добиться роста торговли и экономических связей между странами региона, в том числе между Россией и Китаем. Пока ситуация в этом отношении складывается неоднозначная. С одной стороны, в распоряжении имеются огромные

ресурсы и потенциал, а с другой — приходится признавать некоторые существующие диспропорции. Хотя при этом у России структура внешней торговли с КНР является наиболее диверсифицированной, так же как и у ЕАЭС в целом. Помимо углеводородов и угля, государства — члены союза поставляют КНР оборудование, уран, древесину, нефтехимию и практически все коды ТН ВЭД, за исключением шелка и хлопка.

Сейчас торговые отношения ЕАЭС и Китая неоднозначны. С одной стороны, за период с 2014-го по 2015 г. произошло существенное сокращение торговли между государствами — членами евразийской интеграции и Китаем в долларовом выражении, хотя ее физические объемы даже несколько выросли. Значительную негативную роль сыграло падение курса валют основных стран ЕАЭС — России и Казахстана.

С другой стороны, следует учитывать, что спад показателей связан вовсе не с уменьшением физических объемов самих поставок, а со снижением цен на товары, комплектующие, продукты первичной переработки. Если же обратиться к тоннажу внешней торговли, то можно наблюдать и позитивные тенденции — некоторым странам — членам ЕАЭС (Армении и Беларуси) удалось несколько увеличить товарооборот с Китаем с 2014-го по 2015 г. Россия по-прежнему продолжает лидировать по объему товарооборота среди других членов союза, меньше всего торгуют с КНР Армения и Кыргызстан.

Помимо развития торговли, странам Центральной Евразии целесообразно отстраивать систему трансграничного экономического сотрудничества. Особенно перспективна тема электроэнергетики в рамках общего рынка электроэнергетики, который должен быть создан в ЕАЭС в 2019 г. Большая зона покрытия, большее число генерирующих мощностей и их сопряженность обеспечивают более эффективный

рынок. Если к этому прибавить урегулирование проблемы зимнего и летнего энергоснабжения в Центральной Азии за счет поддержки гидроэнергетики атомной энергией, то перспектива выглядит крайне оптимистичной. Очевидно, уже на нынешнем этапе необходимо проработать возможность подключения к этому общему рынку Запада Китая с его 22 млн населения.

Главное, что определит реальный масштаб соразвития в регионе, — это соотношение меридиональных путей Север — Юг с преобладающим широтным маршрутом Восток — Запад. Так или иначе, Шёлковый путь как шел по широтному направлению, обходя сибирскую часть России с юга и выходя в Оренбурге или под Саратовом, так и будет идти. Поэтому развитие транспортных связей необходимо России не только (и, может быть, не столько) для транзита в Европу, но, прежде всего, для укрепления экономических и социальных связей Российской Сибири с трансграничными регионами центра Евразии, органичного включения сибирских инновационно-производственных и аграрных кластеров в большую международную экономику Евразии. В этом контексте ключевым условием является дополнение действующей транспортной инфраструктуры, имеющей преимущественно широтную направленность, меридиональными ветками, которые на настоящий момент практически отсутствуют.

Крайне важным представляется не только развитие транспортных связей Российской Сибири с другими регионами центра Евразии, но и предложение со стороны России промышленных, сельскохозяйственных и интеллектуальных товаров и услуг, взаимодополняющих структуру рынков и товарооборота в регионе. В этой связи вполне очевидным вкладом России в проект соразвития Центральной Евразии является предложение использовать для нужд трансграничной региональной экономики потенциал вышеупомянутых

сибирских кластеров. Это позволит, помимо прочего, сделать экспорт России в страны региона менее ресурсноориентированным, чем сейчас, и предлагать региону не только нефть, газ, электроэнергию, уголь и лес, но и широкий спектр сельскохозяйственных и промышленных товаров, а также услуг.

Кроме того, естественные конкурентные преимущества сибирских кластеров (достаточное количество электроэнергии, минеральных, топливных, водных и пахотных ресурсов) делают вполне выгодными инвестиции в создание на их базе новых энергоемких и водоемких производств. А это позволит создать более гармоничную и оптимизированную структуру регионального разделения труда в общих рамках Центральной Евразии между Российской Сибирью, с одной стороны, и регионами Китая, Казахстаном, Ираном и Индией — с другой. Такой подход делает сибирские кластеры более привлекательными для внешних инвестиций и из региона АТР — Республики Корея, Японии, Сингапура, и из Европы, да и для внутрироссийских инвесторов.

Крайне важным является укрепление кооперации в рамках цепочек добавленной стоимости между Россией и Казахстаном. Ключевую роль здесь может сыграть металлургический комплекс Южного Урала, давно и успешно работающий в тесном сотрудничестве с казахстанскими производителями сырья. Металлургическая продукция также могла бы отправляться на расширяющиеся рынки южных стран региона.

Увязка «Степного пути» и «Нового Шёлкового пути»: экономический коридор «Монголия — Китай — Россия»

Дамба Ганбат

Директор Института стратегических исследований при Совете национальной безопасности Монголии, Улан-Батор

Монголия поддерживает дружественные дипломатические отношения с более чем 180 странами мира. Прошло 25 лет, и с тех пор Монголия стала демократической страной с рыночной экономикой, мы накопили значительный опыт. Как страна с развивающейся экономикой и древней традицией государственности, внешней политикой и дипломатией Монголия предпринимает усилия по развитию многостороннего сотрудничества на региональном уровне.

Монголия воспринимает инициативу Китая «Шёлковый путь» как реальную возможность расширения региональной экономической интеграции. Например, Монголия приняла участие в церемонии создания Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ), инициированного китайской стороной, и стала одним из его 22-х членов-учредителей 24 октября 2014 г. Кроме того, лидеры трех стран договорились разработать программу «Степной путь» для Монголии с тем, чтобы она развивалась согласованно с китайской инициативой «Один пояс — один путь» и российским «Евразийским транспортным коридором», став базой экономического коридора «Монголия — Китай — Россия».

С 2012 г. Монголия активно ставит вопрос о том, как соединить Россию и Китай посредством создания надежной инфраструктуры. Программа «Степной путь» фокусируется на инфраструктурной системе в пяти направлениях, которая

включает в себя автомагистрали, железные дороги, нефте- и газопроводы с тем, чтобы консолидировать торгово-экономическое сотрудничество между Китаем и Россией.

Центральная Азия является жизненно важным регионом для развития транспортного коридора между Азией и Европой. Для реализации инициативы Китая «Один пояс — один путь» этот регион также является одним из основных, объединяя коридор «Западная Азия — Китай — Россия — Европа». В рамках данной инициативы Китай планирует создать шесть экономических коридоров. Один из них — экономический коридор «Китай — Монголия — Россия» — будет иметь решающее значение для Китая для поддержания более тесных связей со своими северными соседями. По сравнению с другими пятью экономическими коридорами, он будет пролегать через большую территорию. Мы считаем, что этот коридор будет иметь особое значение для экономической интеграции Северо-Восточной Азии и дальнейшего развития транспортных сетей.

В последние годы трехсторонние механизмы Монголии, Китая и России стали важным направлением сотрудничества. По инициативе президента Монголии в столице Таджикистана г. Душанбе состоялась первая трехсторонняя встреча в сентябре 2014 г. В ходе переговоров стороны обменялись мнениями о возможностях развития инфраструктуры и транзитных перевозок, улучшения состояния существующих железных дорог и строительства новых. Во время работы 15-го саммита ШОС в российском г. Уфе в июне 2015 г. была успешно проведена вторая трехсторонняя встреча глав государств Монголии, России и Китая. В ходе второго раунда переговоров главы трех государств подписали меморандум о взаимопонимании с целью разработки программы реализации экономического коридора «Монголия — Китай — Россия», был принят среднесрочный план развития трехстороннего сотрудничества.

Трехсторонние встречи заместителей министров иностранных дел, а также заместителей министров по делам транспорта проводятся на регулярной основе. С сентября 2014-го по июнь 2015 г. трехсторонние встречи заместителей министров иностранных дел были проведены трижды в гг. Улан-Баторе, Пекине и Москве соответственно. Монголия, Россия и Китай ведут трехстороннюю скоординированную работу для того, чтобы внести свой вклад в поддержание регионального и международного мира, стабильности и процветания.

Кроме того, три стороны подчеркнули важность расширения реального сотрудничества в сфере торговли, экономики и развития инфраструктуры. Также было еще раз подчеркнуто, что объединение инфраструктуры трех стран будет первым и главным приоритетом трехстороннего сотрудничества. Была достигнута договоренность о содействии сотрудничеству в области добычи полезных ископаемых, транзитных перевозок, строительства новой инфраструктуры, туризма и экологического сектора.

Таким образом, Монголия стремится стать Евразийским транспортно-логистическим узлом и континентальным мостом. Реализуя данную стратегию, Монголия претендует на роль транзитного коридора, соединяющего Европу и Азию, в частности Китай и Россию, предоставляя кратчайший и самый безопасный маршрут.

Основой экономического коридора «Монголия — Китай — Россия» являются экономика и инфраструктура. Таким образом, Монголия активно работает над развитием данной области сотрудничества. Наша страна прилагает усилия для достижения договоренностей с соответствующими государственными органами России и Китая по следующим направлениям: подписание трехстороннего генерального соглашения о создании совместной транспортно-логистической

компании, трехстороннего соглашения по автомобильным транзитным перевозкам и генерального соглашения по транзитным перевозкам.

В документе о «Государственной политике в области железнодорожного транспорта», принятом парламентом Монголии в июне 2010 г., указано, что в три этапа будет построено 5683 км новой железнодорожной базовой инфраструктуры. Что касается формы собственности данных проектов, то государственная собственность будет преобладать либо они будут реализованы на основе принципа концессионного соглашения.

В октябре 2014 г. парламент Монголии санкционировал выделение средств на строительство широкой колеи в 1520 мм в направлении Запад — Восток и стандартной колеи 1435 мм в направлении Север — Юг. Другими словами, наша страна определила свою собственную железнодорожную политику на национальном уровне.

Транзитный коридор, проходящий через Монголию, на 1000 км короче, чем другие коридоры, соединяющие Европу и Азию. Это дает нам ключевое преимущество. В Монголии на различных уровнях идет обсуждение строительства трех вертикальных и трех горизонтальных коридоров.

По мнению монгольских исследователей, страна имеет следующие преимущества: соседство с крупнейшими рынками Китая и России; уникальное географическое положение, благодаря которому транспортный путь через Монголию самый короткий; Монголия — относительно мирная и безопасная страна, обладающая обширными запасами энергоресурсов, полезных ископаемых, которые являются жизненно важными для успешного функционирования транспортного и экономического коридоров; имеет экологически чистое сельское хозяйство, что позволяет избежать зависимости от экспорта сырья.

Однако экономический коридор «Монголия — Китай — Россия» не только откроет новые возможности для значительного расширения торговли и сотрудничества в области «зеленой экономики», но и может вызвать определенные проблемы для Монголии. Например, учитывая неравенство между большими и малыми странами, важно придерживаться принципа взаимовыгодного сотрудничества. Также нужно помнить об относительно высокой вероятности того, что наши соседи могут стать конкурентами друг другу. Кроме того, в будущем экономические и экологические уязвимости могут усилиться и опустынивание может стать одной из самых сложных проблем наряду с нехваткой воды и загрязнением воздуха. Она потребует критического внимания при строительстве электростанций, работающих на угле, и транспортировке энергии в Китай. Также ожидаются трудности в привлечении средств и инвестиций при строительстве транспортных коридоров, дорог и железнодорожных путей.

И в заключение следует отметить, что географическое положение Монголии, развитие горнодобывающей промышленности и энергетического сектора имеют решающее значение для интеграции «Нового Шёлкового пути», «Степного пути» и «Евразийского транспортного коридора».

Для реализации инициативы экономический коридор «Монголия — Китай — Россия» необходима активизация трехстороннего сотрудничества Монголии, Китая и России, которая обеспечит благоприятные условия не только для этого трехстороннего сотрудничества, но и оживит региональное экономическое сотрудничество в целом.

Тем не менее эта инициатива может столкнуться с рядом политических, экономических и геополитических проблем. Например, опасения малых государств по поводу усиления зависимости от более крупных держав; конкуренция среди мощных экономик за доступ к минеральным ресурсам и

конфликт интересов. Кроме того, мы испытываем нехватку финансовых и людских ресурсов, существуют проблемы с правовой координацией.

Таким образом, для успеха инициативы контакты между «мозговыми центрами», имеющими, прежде всего, богатый опыт и широкий круг специалистов, являются важной составной частью «мягкой мощи». Мы могли бы разработать конструктивные предложения для обеспечения более тесного сотрудничества, и у нас есть все возможности, чтобы наладить регулярный механизм такого сотрудничества.

Экстремизм как угроза развития Экономического пояса Шёлкового пути

Саид Мохаммад Маранди

*Профессор, декан факультета мировых исследований
Тегеранского университета, Тегеран*

Мир является свидетелем драматических социальных, политических и экономических изменений. В связи с тем, что центр притяжения перемещается из Западной Европы и Северной Америки, инициатива Китая «Один пояс — один путь», предложенная президентом Китая Си Цзиньпином, является отражением этих изменений. Сухопутный «Экономический пояс Шёлкового пути» имеет целью значительно увеличить объемы торговли между Центральной Азией, Западной Азией, Южной Азией и Европой, а также дальнейшую интеграцию этих регионов с помощью расширения торговли наряду с развитием инфраструктуры при содействии со стороны Китая под руководством Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и путем оживления культурных обменов.

Одновременно в последние годы наблюдается быстрое расширение стратегических отношений между Россией, Ираном и Китаем. Это частично объясняется политикой, проводимой Соединенными Штатами в Южно-Китайском море, Персидском заливе и на Украине, а также усиливающимся давлением на экономики этих трех стран. Тем не менее существует еще одна важная причина для растущей конвергенции интересов — необходимость борьбы с усиливающейся угрозой ваххабитского экстремизма.

Ваххабитское влияние богатых нефтью государств в регионе Персидского залива распространяется через пропаган-

ду воззрений таких деятелей, как Мухаммед ибн Абд аль-Ваххаб, по всему миру на протяжении десятилетий. Резкий рост цен на нефть в 1970-е гг. позволил Саудовской Аравии в одиночку инвестировать миллиарды долларов в год в продвижение идеологии ваххабизма. Концепция «такфир» является центральной для этой школы, согласно которой те, кто не соответствует ее канонам, объявляются неверующими и утрачивают право на жизнь; жены и дочери этих людей могут быть приняты в качестве военного трофея и их имущество конфисковано. Таким образом, всего за несколько десятилетий ваххабизм превратился из относительно малоизвестной идеологии, возникшей в центральной части Саудовской Аравии, в мощную силу, которая бросает свою темную тень во многих частях мира [1].

Исторически сложилось так, что в Саудовской Аравии отношения между правящей семьей и приверженцами ваххабизма всегда были сложными. Как ни странно, режим часто рассматривал воинствующих ваххабитов как отступников от ислама и, таким образом, отказывал им в религиозной легитимности. Время от времени в стране осуществлялись жесткие меры с целью возродить то, что считалось истинным, неискаженным ваххабизмом [2].

Тем не менее в 1980-х гг. Соединенные Штаты начали использовать экстремистов для борьбы с советской оккупацией в Афганистане, было налажено сотрудничество с Саудовской Аравией и Пакистаном. Во время и после окончания военного присутствия СССР в Афганистане, ваххабитские государства инвестировали значительные средства в религиозные школы и другие организации по всему мусульманскому миру, тратя миллиарды долларов каждый год на экспорт данной экстремистской идеологии.

Совсем недавно, после «арабской весны», важным моментом ливийской гражданской войны стало участие Абдулы

Хакима Белхаджа, ранее лидера Ливийской исламской боевой группы (ЛИБГ), а также члена террористической группировки «Аль-Каида». Он был одним из многих ливийских боевиков, находившимся под влиянием идеологии такфиризма. Группировки, с которыми он был связан, были внесены в списки террористических организаций Государственного департамента США. Однако, вместе с его единомышленниками-боевиками, он стал ключевой фигурой в серии усилий Запада и их арабских союзников по свержению режима Каддафи и взятию Триполи. Готовность Запада сотрудничать с организацией «Аль-Каида» или с ее бывшими боевиками стала одним из поворотных моментов после событий 11 сентября. Даже гибель американского посла в Ливии не привела к каким-либо изменениям в этой политике США [3].

Тот факт, что турецкое правительство способствовало тому, что Абдул Хахим Белхадж стал представителем временного президента Ливии после свержения Каддафи для переговоров с лидерами Свободной сирийской армии (ССА) в Стамбуле и на сирийской границе, является важным примером изменения позиции США и ЕС. Переговоры на этих встречах велись по поводу поддержки ССА деньгами, оружием и людьми [4].

Политика сотрудничества США и Европы, а также их ближневосточных союзников с группировкой «Аль-Каида» вернула Вашингтон к ситуации, существовавшей до 11 сентября, а именно к политике оказания поддержки экстремистам с целью подрыва политических основ в государствах, которые являются влиятельными региональными акторами, но воспринимаются Вашингтоном как нежелательные. Показательно выступление Майкла Флинна, который был директором Разведывательного управления министерства обороны США (РУМО) до августа 2014 г., в котором он признает, что Соединенные Штаты знали, что восстание в Сирии возгла-

вили салафиты, а в Иране — организации «Братья-мусульмане» и «Аль-Каида». «Почти с самого начала, — добавляет он, — было принято волевое решение поддержать этот экстремистский по своей сути мятеж» [5].

Вызывает озабоченность оказание значительной финансовой поддержки ваххабизма в Центральной Азии со стороны Саудовской Аравии, а также со стороны турецкого правительства с целью побудить тысячи экстремистов из Центральной Азии присоединиться к Исламскому государству (ИГ), «Аль-Каиде» и ее филиалам в Сирии и Ираке. Существует растущая озабоченность, что страны Центральной Азии могут стать жертвами болезни, которая поразила большую часть Ливии, Сирии, Йемена и Ирака. Кроме того, сближение интересов между Китаем, Ираном и Россией делает Центральную Азию, и особенно Казахстан, перекрестком путей будущего азиатского бизнеса и торговли. Это может превратить регион в место притяжения для западных разведывательных служб, которые попытаются сделать его новым полем битвы для так называемых «борцов за свободу», то есть ваххабитов.

Тогда как угроза со стороны экстремистов в Центральной Азии в настоящее время ограничена, следует иметь в виду, что десять лет назад мало кто предвидел, что ваххабизм может настолько усилиться на значительной территории Западной Азии и Северной Африки. Поэтому для того, чтобы инициатива «Один пояс — один путь» имела успех, Россия, Китай, Иран, Казахстан и другие страны Центральной Азии должны упорно и последовательно работать посредством сотрудничества в области образования и по линии спецслужб, с тем чтобы не допустить распространения и усиления экстремизма.

Список литературы

1. Alastair Crooke. Resistance: The Essence of Islamic Revolution. You Can't Understand ISIS If You Don't Know the History of Wahhabism in Saudi Arabia // The World Post. 08/27/2014 11:56 am ET | Updated Jun 03, 2016. URL: http://www.huffingtonpost.com/alastair-crooke/isis-wahhabism-saudi-arabia_b_5717157.html.
2. Fouad al-Ibrahim. Why ISIS is a threat to Saudi Arabia: Wahhabism's deferred promise // Al-Akhbar. August 22, 2014. URL: <http://english.al-akhbar.com/content/why-isis-threat-saudi-arabia-wahhabism%E2%80%99s-deferred-promise>.
3. Patrick Cockburn. The Underrated Saudi Connection. The Blog: Why Washington's War on Terror Failed // Huffington Post. 08/21/2014 09:36 am ET | Updated Oct 21, 2014. URL: http://www.huffingtonpost.com/patrick-cockburn/war-on-terror-failed_b_5697475.html?utm_hp_ref=world&ir=World.
4. Leading Libyan Islamist met Free Syrian Army opposition group. By Ruth Sherlock in Tripoli. Comment // The Telegraph. 9:00PM GMT 27 Nov 2011. URL: <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/africaand-indianocean/libya/8919057/Leading-Libyan-Islamist-met-Free-Syrian-Army-opposition-group.html>.
5. Rise of Islamic State was 'a willful decision': Former DIA Chief Michael Flynn // Foreign Policy Journal. August 7, 2015. URL: <http://www.foreignpolicyjournal.com/2015/08/07/rise-of-islamic-state-was-a-willful-decision-former-dia-chief-michael-flynn>.

Транспортная стратегия Азербайджана и новые возможности для транскаспийских транзитных перевозок

Азад Гарибов

*Ведущий научный сотрудник Центра
стратегических исследований при Президенте
Азербайджанской Республики, Баку*

Желание стать транспортным узлом в направлении Восток — Запад и Север — Юг в Азербайджане зародилось с момента провозглашения независимости страны. После краха коммунизма, бывшие советские республики Средней Азии и Азербайджан пытаются использовать свои энергетические ресурсы в качестве основного инструмента обеспечения своей экономической и политической независимости. Обеспечение безопасного и стабильного экспорта углеводородов на мировой рынок всегда оставалось в общих интересах Азербайджана и стран Центральной Азии с момента восстановления их независимости в 1991 г.

Наряду с экспортом энергоресурсов, страны региона также сделали ставку на развитие сухопутной транспортной сети, не сопряженной с перевозкой нефти. Не имея выхода к морю, для стран региона такое решение было очень важно с точки зрения укрепления их хрупкой независимости, а также в качестве нового источника дохода.

Используя средства, полученные от экспорта энергоресурсов, Азербайджан осуществляет крупные инвестиции в модернизацию своей железнодорожной и автомагистральной инфраструктуры. Начато строительство нового порта Алят на побережье Каспийского моря, который должен стать транзитными воротами в центре Евразии. Развитие транс-

портного потенциала также является одним из четырех не-нефтяных направлений развития экономики страны согласно стратегии «Азербайджан-2020: взгляд в будущее», принятой в 2012 г.

Недавнее снижение цен на энергоносители придало новый импульс усилиям Азербайджана, нацеленным на диверсификацию экономики и развитие ненефтяного сектора. В связи с этим руководство страны уделяет особое внимание развитию транспорта. Так, в октябре 2015 г. президент Ильхам Алиев подписал распоряжение о создании Координационного совета по вопросам транзитных перевозок грузов, который возглавил министр экономики и промышленности Шахин Мустафаев. Переговоры с соседними странами активизировались и были предприняты с целью координации транспортной политики, гармонизации транзитного регулирования, а также введения единых тарифов для обеспечения экономически эффективных и конкурентоспособных транзитных перевозок через Азербайджан.

Наряду с увеличением стимулов по развитию транспортного сектора, вызванного снижением доходов от продажи нефти и некоторыми другими недавними событиями, были улучшены перспективы Азербайджана стать транзитной страной для международной торговли. В первую очередь Транскаспийский маршрут через Южный Кавказ и Центральную Азию рассматривается Китаем как одно из ключевых направлений в своей инициативе «Один пояс — один путь», целью которого является создание мультимодальной системы транспорта по всей Евразии. Несмотря на уже существующий Транссибирский маршрут через Россию, который связывает Китай с Европой, непростые отношения Москвы с ее соседями и частые транзитные споры с Беларусью и странами Балтии побудили Китай искать альтернативные континентальные маршруты. Кроме того, наличие альтерна-

тив, безусловно, укрепит позицию Китая в тарифных переговорах с Россией.

Основы для сухопутного транспортного коридора «Восток — Запад», проходящего через территорию Азербайджана, были заложены еще в 1993 г., когда три страны Южного Кавказа и пять стран Центральной Азии подписали поддерживаемое Евросоюзом соглашение ТРАСЕКА, чтобы объединить усилия, с тем чтобы связать Европу с Азией и улучшить транспортную инфраструктуру. Однако, несмотря на значительные инвестиции в транзитные инфраструктуры стран — членов ТРАСЕКА, этот маршрут оставался в значительной степени неиспользованным из-за его дороговизны, отсутствия сотрудничества и координации между странами-членами в отношении гармонизации и упрощения правил и процедур транзита. Азербайджан тем временем в большей степени был занят развитием своей нефтегазовой отрасли и строительством трубопроводов, поскольку именно таким образом виделось основное направление развития экономики страны и укрепления ее суверенитета.

В попытке улучшить транспортное сотрудничество и стать транзитным маршрутом для торговли между Евросоюзом и Китаем (которая в настоящее время оценивается в более чем 1 млрд евро в день) в ноябре 2013 г. Азербайджан, Грузия и Казахстан создали координационный комитет по разработке Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ) протяженностью 4766 км, который является мультимодальным маршрутом, соединяющим Китай, Казахстан, Азербайджан, Грузию и Турцию с Европой в качестве конечного пункта назначения. В октябре 2015 г. три государства-участника создали консорциум для продвижения проекта, и 14 января 2016 г. они (вместе с Украиной) подписали протокол о создании конкурентных льготных тарифов на перевозку грузов по данному маршруту.

По оценкам экспертов, на начальном этапе ТМТМ сможет перевозить до 5,5 млн тонн грузов в год и эти объемы увеличатся до 13,5 млн тонн (300.000 ДФЭ) в год к 2020 г. В августе 2015 г. делегаты стран-членов приветствовали прохождение поезда *Nomad Express*, первого контейнерного поезда, покрывшего расстояние свыше 4000 км по ТМТМ. Загруженный 82 контейнерами поезд отошел от г. Шихэцзы в Северном Китае и прибыл через шесть дней в международный морской торговый порт Алят близ Баку с остановкой в Актау на своем пути. Ранее, в том же году, порт Алят также приветствовал туркменский паром «Беркарар».

Конфликты России с Украиной и Турцией побудили Москву закрыть свои границы для транзитных товаров из этих стран. Украина и Турция были вынуждены перенаправить свой экспорт в Китай и Центральную Азию, что привело к усилению внимания к Транскаспийскому маршруту. До 24 ноября 2015 г., когда в Турции был сбит российский военный самолет, территория России служила в качестве основного транзитного маршрута для многомиллиардной торговли Турции с Центральной Азией. Когда Россия ввела санкции в отношении Анкары, в том числе транзитный запрет, президент Ильхам Алиев открыл азербайджанский маршрут для турецкого грузового транспорта, снижая затраты на транзит (компания «Каспийские морские перевозки» снизила тарифы почти на 40% для грузов, идущих в Актау и Туркменбаши); были также продлены на год многократные визы для водителей автобусов и транспортных средств большой вместимости и был подписан протокол с Турцией о международных транзитных перевозках.

Как и в случае с Турцией, с начала 2016 г. транзит украинских товаров через территорию России был затруднен. Это подтолкнуло Украину искать альтернативные варианты. Опять же ТМТМ предстал наиболее жизнеспособной альтер-

нативой. В начале января Украина предложила использовать этот маршрут для своего 1,3-миллиардного годового экспорта в Центральную Азию и Китай, который ранее осуществлялся через территорию России. Первый контейнерный поезд с украинскими товарами отошел от Ильичевского порта и проследовал по маршруту ТМТМ 15 января 2016 г.

Другим примечательным событием, которое вызвало повышенный интерес к транзитным возможностям Азербайджана, является отмена санкций в отношении Ирана, что позволило реализовать давно согласованный, но неоднократно откладываемый проект коридора «Север — Юг». Данный маршрут соединяет Россию и Европу с Ираном, Индией и регионом Персидского залива. Индия, которая с 2002 г. занимается разработкой порта Чахбехар в Иране, также заинтересована в присоединении к проекту, чтобы получить доступ к железным дорогам России и Европы. На начальном этапе планируется, что маршрут будет транспортировать 6 млн тонн грузов в год с перспективным увеличением до 15—20 млн тонн.

Первоначальное соглашение о 7200-километровой линии Север — Юг, простирающейся от Санкт-Петербурга до Мумбаи, было подписано между Россией, Ираном, Индией и Оманом в сентябре 2000 г. Азербайджан официально присоединился к проекту в 2005 г., когда Баку, Москва и Тегеран после длительных задержек (частично из-за санкций в отношении Ирана) одобрили строительство 375 км железной дороги Казвин — Решт — Астара. Строительство 205-километровой железной дороги уже завершено. Маршрут Казвин — Решт — Астара является недостающим звеном в транспортном коридоре «Север — Юг». Тем не менее после того, как санкции против Ирана были сняты в сентябре 2015 г., работа по конечной реализации проекта усилилась и иранская сторона обещала завершить ее в 2016 г.

Очевидно, что сухопутные маршруты Восток — Запад и Север — Юг, в функционировании которых Азербайджан стремится стать ключевым участником, не смогут конкурировать с более дешевым, но и более протяженным морским транспортом с точки зрения количества перевозимых товаров. Тем не менее, если Азербайджан вместе со своими соседями сможет правильно использовать преимущество расстояния над преимуществом цены, можно будет создать экономически эффективные транзитные маршруты и заработать на транзите грузов в 540-миллиардной торговле Китая и Евросоюза, а также Индии и Евросоюза. Таким образом, появление этих маршрутов обещает создать новый существенный источник дохода, улучшить возможности Азербайджана по получению доступа на мировые рынки и укрепить его вовлеченность в международное сообщество, а также усилить геополитическое положение страны.

**ВТОРАЯ СЕКЦИЯ
СПЕЦИАЛЬНАЯ ПАНЕЛЬ ПОД ЭГИДОЙ
КАЗАХСТАНСКО-КИТАЙСКОГО ЭКСПЕРТНОГО
ФОРУМА «ШЁЛКОВАЯ СТРАТЕГИЯ:
НОВЫЙ КИТАЙ В НОВОМ МИРЕ»**

**Региональная интеграция, региональное
и глобальное управление**

Жэнь Линь

*Научный сотрудник Института мировой
экономики и политики Китайской академии
общественных наук, Пекин*

Региональная интеграция и глобальное управление — две силы, с которыми страны в настоящее время имеют дело. Прежде всего, я хотел бы поделиться некоторыми результатами одного исследования, которое я провел с моим коллегой. Мы исследовали их кофункцию: изучили корреляцию двух сил с тем, чтобы гарантировать отсутствие статистической погрешности. Мы обнаружили, что эти две силы взаимно влияют друг на друга. Окончательный вывод исследования заключается в том, что умеренное соотношение функции регионализации с глобализацией может в большей степени способствовать развитию стран.

Легко понять, почему страны стремятся к региональной интеграции, то есть необходимость отвечать на более серьезные вызовы приводит к глобализации. Это имеет большое значение, особенно для молодых и развивающихся стран и является стимулом сотрудничества на региональном уровне, так как оно позволяет более эффективно противодейство-

вать более сильным конкурентам извне, а также совместно отстаивать свои интересы в условиях существования «несправедливых» норм и правил. Тем не менее тезис о том, что глобализации невозможно сопротивляться, является верным только до некоторой степени. Отсюда фокус моего выступления: причины и необходимость региональной интеграции и регионального сотрудничества. Вопрос, который стоит перед нами, как улучшить такое сотрудничество и соотнести его с глобализацией?

Контекст регионального сотрудничества

Во-первых, глобальный экономический спад актуализирует необходимость коллективной работы для новых и развивающихся стран с целью поиска новых источников экономического роста.

Во-вторых, страны с формирующимся рынком и развивающиеся страны по-прежнему сталкиваются с проблемой развития.

В-третьих, глобальные финансовые риски могут поставить под угрозу региональную финансовую и экономическую стабильность. Поэтому только совместными усилиями возможно расширить и нарастить потенциал и противодействие этим внешним рискам.

В-четвертых, странам с формирующимся рынком и развивающимся странам все еще предстоит понять, каким образом строительство инфраструктуры может эффективно служить цели регионального взаимодействия.

В-пятых, дефицит торгового баланса иногда отпугивает от сотрудничества с соседними странами.

В-шестых, неурегулированные геополитические проблемы безопасности могут препятствовать укреплению доверия и взаимосвязей.

И, последнее, налицо сложность интеграции многочисленных региональных и глобальных институтов: существует множество многосторонних или двусторонних институтов, но координирование их функций — все еще весьма сложная проблема.

Общие контрмеры

- Решить проблему развития за счет эффективного финансирования строительства инфраструктуры, устойчивых инвестиций, что приведет к улучшению условий жизни населения.

- Региональное финансовое сотрудничество должно послужить механизмом предотвращения внешних финансовых рисков.

- Глобальная цепь создания добавленной стоимости должна быть оптимизирована: например, Китай перемещает часть промышленности из-за старения населения, в то время как некоторые страны региона имеют демографическое преимущество.

- Создание особых экономических зон (ОЭЗ) на местном уровне и обмен опытом работы станут одним из способов сокращения дефицита торгового баланса, так как продукты, производящиеся в ОЭЗ, могли бы экспортироваться в Китай и на мировые рынки.

- Меры повышения доверия: механизмы экономики и безопасности являются асимметричными. Отсутствие механизма безопасности приводит к нехватке доверия, которое, в свою очередь, препятствует процессу экономической интеграции. Обнадеживающие инициативы по мерам доверия включают в себя саммиты Совещания по взаимодействию и мерам доверия в Азии (СВМДА).

- Китай предлагает много полезного для регионального управления и глобального управления. Каковы встреч-

ные меры Китая по координации институтов регионального и глобального управления? Мой ответ — это инклюзивность.

- Инклюзивные институты: Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), инициированный Китаем в 2013 г., официально работает с начала 2016 г. и включает в себя 57 стран Азии, Европы, Африки, Америки и Океании. Банк нацелен на дальнейшее совершенствование существующего глобального механизма финансового управления, а также предлагает ответ на потребности в финансировании развивающихся стран.

- Инклюзивная стратегия интеграции: в 2016 г. Китай вступил в 13-й пятилетний цикл. План 13-й пятилетки, очевидно, ставит задачу активно участвовать в глобальном экономическом управлении; усилить координацию макроэкономических процессов, обеспечить финансовую безопасность, экономическую стабильность и рост; способствовать созданию и поддержанию сбалансированной системы многосторонней торговли, взаимовыгодного формата торговли и всестороннего развития. Также среди задач — ускорение реализации стратегии свободной торговой зоны, всеобъемлющие переговоры региональных акторов, достижение соглашения об экономическом партнерстве (РКЭП, КАФТА, АТЗСТ).

- Инклюзивная повестка дня: Китай выступает в качестве президента G20. Встреча на высшем уровне G20 пройдет в г. Ханчжоу в сентябре 2016 г. под лозунгом «Инновации, активность, взаимосвязь и инклюзивность». Повестка дня охватывает нахождение способов обеспечения роста инноваций, повышения потенциала экономического роста; совершенствование глобального финансового управления, повышение внимания к формирующимся рынкам и развивающимся странам, повышение сопротивляемости рискам;

развитие торговли и инвестиций для ускорения глобального экономического роста. Повестка дня сфокусирована на инклюзивном и взаимозависимом развитии и усилиях по ликвидации нищеты.

Роль Казахстана в реализации концепции «Экономический пояс Шёлкового пути»

Сюй Тао

*Старший научный сотрудник Китайской академии
современных международных отношений*

8 марта 2016 г. министр иностранных дел Китая Ван И на пресс-конференции заявил, что инициатива создания концепции объединенных проектов «Экономический пояс Шёлкового пути» и «Морской Шёлковый путь XXI века» — «Один пояс, один путь» является китайской, однако это также хорошая возможность и шанс всему миру, заинтересованному в развитии и сотрудничестве на Евро-Азиатском континенте. Это путь, ведущий к совместному развитию, процветанию, сотрудничеству и обоюдному выигрышу. Это великое дело на благо народов всех стран мира, и Казахстан в данном процессе, безусловно, будет играть особую, незаменимую роль.

Во-первых, Казахстан расположен в самом центре Евразийского континента, является континентальным мостом между Европой и Азией, что дает стране значительные геополитические возможности выступать в качестве транзита между Европой и Азией, Россией и Китаем. Казахстан располагает значительным транспортно-коммуникационным комплексом, в который входят железнодорожный, воздушный, морской, речной, трубопроводный транспорт, сеть автомобильных дорог, телекоммуникационные системы.

Железнодорожный транспорт является важнейшей составляющей частью производственной инфраструктуры Казахстана и обладает разветвленной сетью железных дорог, имеющих многочисленные направления. Благодаря дальнейшему развитию транспортной инфраструктуры, возможно

также достичь контакт с Южной и Западной Азией, что будет стимулировать развитие экономики Казахстана, откроются новые преимущества государства, связывающего Европу и Азию. А преимущества эти немалые, и они могли бы помочь снизить зависимость казахстанской экономики от сырьевого сектора и поспособствовать дальнейшей интеграции республики в международное пространство.

Во-вторых, Казахстан располагает огромным потенциалом как для развития внутреннего туризма, так и для приема иностранных путешественников, а потому может стать центром туризма на Евро-Азиатском континенте. Для этого у него есть все необходимое — огромная территория, богатое историческое и культурное наследие, древние культурные памятники, а в отдельных регионах нетронутая, первозданная и уникальная природа. Все это вкуче является важнейшим условием, определяющим развитие всех без исключения видов и направлений туризма, который на современном этапе находится на стадии бурного роста. В последнее время наблюдается увеличение интереса иностранных туристов к туристским достопримечательностям Казахстана, поэтому следует в полной мере использовать все возможности и все преимущества для развития туризма в республике, разработать туристический маршрут по Великому Шёлковому пути, представленному уникальным комплексом исторических памятников архитектуры, градостроительства и искусства. Возможно также разработать маршруты в радиусе соседних стран, например, России, Монголии, Узбекистана, Кыргызстана и т.д. Развитие туризма в Казахстане обеспечит устойчивый рост занятости и доходов населения, будет стимулировать формирование смежных с туризмом отраслей и увеличит приток инвестиций в национальную экономику.

В-третьих, Казахстан состоялся как сельскохозяйственная держава и удерживает устойчивые позиции среди мировых

лидеров по экспорту зерна и муки в процессе строительства экономического пояса «Шёлкового пути». Так, с начала текущего маркетингового года по состоянию на 1 февраля 2016 г. было отгружено на экспорт около 5 млн тонн зерна с учетом муки. Об этом в Астане сообщил вице-министр сельского хозяйства Казахстана Сапархан Омаров. А в прошлом году Казахстан экспортировал в Китай 200 тыс. тонн зерна. В настоящее время Китай, Россия и Узбекистан являются главными странами — импортерами зерна из Казахстана.

Также мне хотелось бы затронуть еще очень важную проблему — проблему экологии. Сейчас мы должны обращать пристальное внимание на экономические аспекты экологической проблемы в Казахстане — экологическую экономику. В настоящее время многие проблемы охраны окружающей природной среды в Центральной Азии принимают глобальный характер. Экологический кризис в бассейне Аральского моря и разрушение среды обитания вследствие неучета экосистемных ограничений в управлении привели к обострению социально-экономических проблем и росту конфликтного потенциала. В бассейнах Каспийского моря, Иртыша и Балхаша наблюдаемые проявления кризисной экологической ситуации имеют такие же причины, как и в бассейне Аральского моря, серьезная экологическая катастрофа которого является трагедией не только Центральноазиатского региона, но и, более того, всего мира, всего человечества.

Вода, являясь ключевым фактором благополучия стран Центральной Азии, привлекает все в большей мере внимание мирового сообщества. Экосистемы водных бассейнов объединяют страны ЦА, поэтому необходима общая схема управления водными бассейнами, обусловленная самой природой, и нужна выработка и развитие механизмов сотрудничества. Настоятельно требуется изменение подхода государств в решении все обостряющихся проблем. Глоба-

лизация как новый фактор современного мира также влияет на возможность управления в ЦА. Она выступает в качестве внешнего фактора развития стран субрегиона и в настоящее время преимущественно ведет к нарастанию угроз безопасности и вынуждает страны ЦА усиливать эксплуатацию природного и социального потенциала, повышать давление на водные экосистемы. И этот процесс бесповоротный. Вот почему в этой сфере ожидается большой потенциал и широкие перспективы регионального сотрудничества между Китаем и Казахстаном, что станет новой точкой развития взаимоотношений, благодаря которым Китай станет образцом экологической экономики для Казахстана.

Как недавно отметил посол Казахстана в Китае Шахрат Нурышев в письменном интервью, Президент Казахстана Нурсултан Назарбаев предложил состыковать китайскую инициативу строительства экономического пояса «Шёлкового пути» и казахстанскую госпрограмму инфраструктурного развития «Нұрлы жол» («Светлый путь»). Это очень дальновидная идея. Надеемся, что эта состыковка в экономической сфере между Китаем и Казахстаном будет только углубляться, что не только обогатит содержание двустороннего экономического сотрудничества, но и будет служить образцом для многостороннего экономического сотрудничества в рамках ШОС.

Пытается ли Китай перестроить мир посредством инициативы «Один пояс — один путь»?

Линь Миньван

*Доцент Института международных отношений
Университета внешней политики Китая, Пекин*

После того как председатель КНР Си Цзиньпин вступил в должность, Китай выдвинул ряд дипломатических инициатив и концепций. Некоторым может показаться, что Китай стал более агрессивным за последние три года и что Пекин, похоже, отходит от дипломатии осторожности и умеренности. Действительно, в определенном смысле дипломатия Китая изменилась, но это изменение для большинства стран мира — хорошая новость, а не плохая. Цель моего выступления — объяснить влияние изменений в дипломатии Китая на глобальные геополитические и геоэкономические процессы. В частности, мой доклад посвящен анализу того, какую роль инициатива Китая «Один пояс — один путь» будет играть в осуществлении новой политики.

Новая дипломатия Китая: новые тренды и новые инициативы

АБИИ: Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) — самый амбициозный проект Пекина в сфере финансовой дипломатии и глобального экономического управления. «Это признак того, что Китай берет на себя больше международную ответственность за развитие азиатских и мировых экономик», — сказал министр финансов КНР Лу Джувей.

«Один пояс — один путь»: инклюзивный проект строительства маршрута, который будет проходить через конти-

ненты Азии, Европы и Африки, соединять страны Восточной Азии на одном конце и развитые экономики Западной Европы — на другом, проходя через территории 65 стран, расположенных вдоль маршрута.

Мирные переговоры по Афганистану: после выхода США, Китай принимает на себя более активную роль в Афганистане. КНР прилагает большие усилия посредничества между талибами и афганским правительством, призывая правительство Афганистана перезапустить мирные переговоры с талибами, а Пакистан — более активно поддержать мирные переговоры. Роль посредника для Китая является примером сдвигов во внешней политике Пекина.

Ближний Восток: председатель КНР Си Цзиньпин совершил неожиданный визит в Саудовскую Аравию и Иран, государства, отношения которых парализованы ожесточенным противостоянием, продолжающимся с начала года. Пекин выступает в качестве посредника, поскольку он стремится играть более важную роль в региональной дипломатии.

Активное участие Китая в иранской ядерной программе привело к началу ядерных переговоров с Ираном. Элементы подобной новой политики Китая можно заметить в Южно-Китайском море по вопросам изменения климата и по северо-корейской проблеме. Почему Пекин стремится изменить свою внешнюю политику? Я думаю, что наиболее важным фактором является изменение характера самой идеи.

Какая идея стоит за новой дипломатией Китая?

Китайская мечта для мира

С 22 по 29 сентября 2015 г. председатель КНР Си Цзиньпин провел ряд встреч на высшем уровне в рамках праздно-

вания 70-й годовщины ООН в Нью-Йорке. 28 сентября он выступил на 70-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН. В речи под названием «Работаем вместе для создания нового партнерства, взаимовыгодного сотрудничества и создания сообщества общего будущего для человечества» он поделился своими размышлениями о новом международном порядке, который бы соответствовал «мечте Китая для мира». Данная речь затронула четыре следующих момента:

1. *Общее будущее для человечества.* Лидер КНР в своем выступлении подчеркнул, что новой исторической отправной точкой ООН должно стать решение главного вопроса о том, как более эффективно содействовать миру и развитию в XXI в. Решение, предложенное Китаем, — это подтверждение приверженности целям и принципам Устава ООН, построение новой модели международных отношений на базе взаимовыгодного сотрудничества, а также создание сообщества общего будущего для всего человечества, в рамках которого все страны являются неприкосновенными, а право каждой страны самостоятельно выбирать свою собственную социальную систему и путь развития должно быть поддержано. Кроме того, усилия всех стран, в целях содействия социально-экономическому развитию и улучшению жизни людей, должны быть активизированы. Принцип суверенного равенства между странами для Китая является краеугольным в международной системе.

Крупные, сильные и богатые государства не должны запугивать маленькие, слабые и бедные. Соблюдение принципа равенства влечет за собой приверженность к многостороннему подходу и отказу от односторонности. Такое новое видение нацелено на поиск решений, выгодных для всех, в отличие от устаревшего мышления, когда усиление одного государства означает потерю для другого, где победитель получает все и игра идет с нулевой суммой.

Кроме того, Китай считает, что консультации на международной арене являются одними из важнейших составляющих демократии и должны стать важным средством осуществления современного международного управления. Китай, соответственно, выступает за разрешение споров и разногласий путем диалога и консультаций. Только при условии соблюдения принципа суверенного равенства новый международный порядок будет более справедливым.

Китай предлагает, в частности, делать различия при работе с большими и малыми странами: отношения между крупными странами должны строиться на принципах избегания конфликтов и противостояния, взаимного уважения и взаимовыгодного сотрудничества. Крупные страны должны относиться к малым странам как к равным и применять подходы, базирующиеся на справедливости и учете их интересов. Другими словами, отношения должны строиться на логике уважения разумных ожиданий и роли государств, сотрудничество должно давать результаты, выгодные для всех участников. В отношениях с малыми странами основным принципом должно быть отношение к ним как к равным, а также должна быть ответственность за достижение общего блага.

2. *Содействовать созданию открытой, инновационной и инклюзивной системы международного экономического порядка.* В последние годы очевидны некоторые экономические тенденции: США, после постепенного восстановления экономики, продвигает Транстихоокеанское экономическое партнерство (ТЭП) и Трансатлантическое торговое и инвестиционное партнерство (ТТИП); премьер-министр Японии Синдзо Абэ выдвинул свою экономическую стратегию возрождения; страны ЕС тем временем по-прежнему сталкиваются с последствиями финансового кризиса. Таким образом, единый и открытый международный экономический порядок сталкивается с серьезными проблемами.

Китай активно выступает против растущей тенденции к протекционизму и национализму. Председатель КНР Си Цзиньпин в своем выступлении подчеркнул, что развитие ООН имеет смысл только тогда, когда оно является всеобъемлющим и устойчивым. Достижение такого развития требует открытости, взаимной помощи и взаимовыгодного сотрудничества.

В то же время Китай подчеркивает необходимость совместной работы по созданию прочной глобальной экологической среды и намерен следовать принципам зеленого, низко-углеродного, самодостаточного и устойчивого развития. В связи с этим Китай будет вносить свой посильный вклад в это общее дело. Пекин настоятельно призывает развитые страны выполнить свою историческую миссию, осуществлять свои обязательства по сокращению выбросов, а также оказанию помощи развивающимся странам с целью смягчения последствий адаптации к изменениям климата.

3. *Создание архитектуры безопасности, которая построена на принципах справедливости и совместных действий, ведущих к результатам, одинаково выгодным для всех.* После окончания «холодной войны» Китай разработал свою собственную концепцию безопасности. В стране хорошо известно, что в эпоху экономической глобализации безопасность всех стран взаимосвязана. Ни одна страна не может поддерживать абсолютную безопасность только своими силами, и ни одна страна не может достичь стабильности за счет нестабильности других стран. Поэтому Китай призывает отказаться от менталитета «холодной войны» во всех ее проявлениях и культивировать новое видение общей, всеобъемлющей, кооперативной и устойчивой безопасности. Председатель КНР призвал всех уважать и гарантировать безопасность каждого государства, а

также построить открытую, прозрачную и равную основу для международного сотрудничества с тем, чтобы создать новую архитектуру безопасности, включающую следующие аспекты: совместный вклад и общие выгоды, совместные усилия по недопущению конфликтов и поддержанию стабильности регионов и мира в целом.

Китай является сторонником сохранения в полной мере центральной роли Организации Объединенных Наций и Совета Безопасности в деле прекращения конфликтов и поддержания мира и выдвигает принцип применения двойственного подхода в поиске мирного решения споров и мер по принуждению к миру, с тем чтобы превратить враждебность в дружелюбие. Что касается реформы Совета Безопасности, то Китай выступает за разумное и постепенное изменение, чтобы не нанести вреда авторитету ООН, с одной стороны, и в полной мере реализовать роль СБ в поддержании мира — с другой.

4. Увеличение межкультурных обменов должно содействовать гармонии и толерантности. Китай считает, что мир является более красочным в результате его разнообразия. Разнообразие подталкивает к общению, общение ведет к интеграции, являясь ее необходимым условием и фасилитатором. Мы должны принять ценности открытости и уважения к различиям цивилизаций мира. Каждая цивилизация представляет собой уникальное видение и вклад ее народа, ни одна цивилизация не превосходит другие. Различные культуры должны поддерживать диалог и обмена вместо того, чтобы пытаться исключить или подменять друг друга. Мы должны уважать все цивилизации и относиться к ним как к равным. Мы должны получать вдохновение друг от друга, чтобы стимулировать творческое развитие единой человеческой цивилизации.

*Китайская мечта для Азии:
Азиатское сообщество общей судьбы*

Выступление председателя КНР Си Цзиньпина на ежегодном совещании Боаоского азиатского форума (БАФ), проходившего в провинции Хайнань с 26 по 29 марта 2015 г. под девизом «На пути к сообществу общей судьбы и новое будущее для Азии», получило положительный отклик. Теперь очевидно, что растущее влияние Китая в мировой экономике и на финансовом рынке усилило его роль в мире, и это будет способствовать изменению будущей структуры в Азии.

Соседние страны питают большие надежды на усиливающийся Китай и заинтересованы в том, чтобы иметь возможность присоединиться к процессам, сопровождающим его бурное развитие, так как они могут оказать положительное влияние на экономики этих стран. Сочетание этих двух факторов повысило роль «китайского Давоса», который привлек небывало сильный состав участников. Все это является признаком новой геополитической конфигурации в Азии. Через десять-двадцать лет мы будем вспоминать этот форум как значимое событие и для Китая, и для Азии.

Лидер КНР Си Цзиньпин также указал на важность построения «сообщества общей судьбы» и выдвинул основополагающие принципы, которые должны соблюдаться для достижения этой цели:

1. Мы должны обеспечить такую систему, где все страны уважают друг друга, и относиться друг к другу как к равным. Страны могут отличаться по размеру, мощи и уровню развития, но все-таки они должны быть равноправными членами международного сообщества с равными правами на участие в региональных и международных

делах. В поисках решений общих вопросов мы должны обсуждать и искать общие подходы. Все страны должны, прежде всего, уважать различия социальных систем друг друга и путей их развития, учитывать основные интересы и проблемы, а также объективно и рационально воспринимать растущую силу других стран. Необходимо предпринять усилия для поиска точек соприкосновения, отложив различия в сторону, для реализации общих интересов. Все участники должны делать все, чтобы сберечь с трудом завоеванный мир и стабильность в Азии и сохранить тенденцию развития.

2. *Мы должны искать формат взаимовыгодного сотрудничества и совместного развития.* Это есть единственный путь к значительным и устойчивым достижениям, которые принесут положительный результат для всех. Мышление «игры с нулевой суммой» должно уступить место новому подходу сотрудничества, выгодного для всех. Интересы других должны учитываться при проведении своего собственного курса, общее развитие должно стать таким же приоритетом, что и собственное.

3. *Мы должны проводить общий курс всеобъемлющего сотрудничества и устойчивой безопасности.* Менталитет «холодной войны» должен быть отброшен раз и навсегда. Мы призываем страны континента вступить в новый этап развития концепций системы безопасности для Азии.

4. *Мы должны способствовать открытости и взаимному обучению между цивилизациями, которые являются одновременно уникальными и равными.* Необходимо поддерживать и расширять общение и диалог между цивилизациями, узнавать о моделях развития, которые позволяют каждому опираться на силу других с целью достижения общего процветания и прогресса. Давайте содействовать межцивилизационному общению, строить «мосты друж-

бы» для наших народов, продвигать развитие человечества и сохранять мир во всем мире.

И, вкратце, «китайская мечта для мира» — стремиться к международному экономическому порядку, включающему открытость, инновации и всестороннее развитие; к системе международной безопасности, основанной на принципах справедливости, совместных усилий и общего блага; к международной цивилизации межкультурного общения в целях содействия гармонии, инклюзивности и уважения к различиям, с тем чтобы прийти к идеалу общности общего будущего для человечества.

С этой целью Си Цзиньпин принял обязательство, что Китай будет и впредь добросовестно участвовать в построении мира и продвижении мирного развития. Независимо от того, как сложится международный ландшафт и насколько сильным может стать Китай, Пекин никогда не будет стремиться к гегемонии, экспансии, расширению сфер своего влияния. КНР будет продолжать вносить свой вклад в глобальные дела, стремиться к совместному развитию и продвигать принципы открытости, выгодные для всех. Китай готов поделиться опытом в области развития и возможностями с другими странами и приветствовать их на борту «Китайского экспресса», так как именно таким образом все мы достигнем общего прогресса.

В целом, в соответствии с «китайской мечтой для мира» и «китайской мечтой для Азии», новыми моментами в дипломатии Китая являются: (1) смелые попытки создания региональных условий, выгодных всем участникам, КНР берет на себя ответственность и не ведет игру, не обращая внимания на интересы других; (2) изменение своего окружения, а не адаптация к нему; (3) Китай проводит политику общих интересов и сотрудничества в рамках международного сообщества.

Геополитическое и геоэкономическое влияние новой дипломатии Китая

Новая геополитическая конфигурация в Азии

1. *Китай будет и впредь лидировать в Азии.* Если учесть темпы экономического роста, согласно которым экономика США будет расти на 2,5% в год, Китайский рост составит 6,5%, в Японии темпы роста составят 2%, а в Индии — 8%, то к 2020 г. на экономику Китая будет приходиться 85% экономики Соединенных Штатов. Вместе Япония, Индия и Австралия не смогут обогнать Китай.

2. *Влияние Соединенных Штатов в Азии снижается.* Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) все в большей степени составляет конкуренцию Всемирному банку под руководством США и Азиатскому банку развития под руководством Японии. Соединенным Штатам не удалось воспрепятствовать присоединению их европейских и азиатских союзников к АБИИ: многие из них, в частности Южная Корея и Австралия, присоединились к проекту. Это может служить примером быстрого роста влияния Китая на финансовом рынке и снижения влияния Соединенных Штатов.

3. *Неизбежно будет расти изоляция Японии в Азии.* Следуя в фарватере американской дипломатии, администрация *Abe* не смогла сохранить главенствующую роль в Азии. Особенно в свете создания АБИИ, Япония фактически изолировала себя, находясь в отрыве от процессов развития в Азии. Если АБИИ использует свои механизмы управления рисками для разрешения насущных противоречий, то статус и влияние японской иены неизбежно ослабятся и дальше.

4. *Растущее присутствие Индии в Азии.* Премьер-министр Индии Моди активно содействует продвижению бренда «Сделано в Индии», чтобы обозначить региональный по-

тенциал экономического развития Индии в Азии. Индия все более активно участвует в процессах, происходящих в Азии.

*Стимулы для все большей конкуренции великих держав
в проекте «Один пояс — один путь»*

Инициативы Китая по строительству «Экономического пояса Шёлкового пути» и «Морского Шёлкового пути XXI века» получили положительные отзывы в более чем 60 странах мира, в том числе в России и Индонезии. Индия является одним из соседей Китая, настороженно относящимся к проекту «Шёлковый путь». Япония попытается конкурировать с китайской инициативой, Россия подхватила идею, США относятся с подозрением к намерениям Китая, а другие страны, не имеющие выхода к морю, приветствуют инициативу «Шёлкового пути».

**ТРЕТЬЯ СЕКЦИЯ
ПЕРСПЕКТИВЫ СОПРЯЖЕНИЯ
КИТАЙСКОЙ ИНИЦИАТИВЫ
«ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЁЛКОВОГО ПУТИ»
И КАЗАХСТАНСКОЙ ПРОГРАММЫ
«НҰРЛЫ ЖОЛ»**

**Специальное выступление
министра по инвестициям и развитию РК
Асета Исекешева**

*Уважаемые участники конференции!
Дамы и господа!*

Прежде всего, позвольте поприветствовать всех участников II международной конференции «Транспортные коридоры Евразии: новые пути сотрудничества».

Географическое положение Казахстана создает благоприятные предпосылки для формирования трансконтинентальных транспортных коридоров. Для этого за последние пять лет на развитие транспортной инфраструктуры выделено более 1,5 трлн тенге, что в итоге позволило Казахстану в рейтинге глобальной конкурентоспособности Всемирного экономического форума подняться на 30 позиций в 2015 г., то есть с 88-й до 58-й позиции среди 140 стран мира.

Реализация крупных проектов, таких как расширение порта Актау в северном направлении, запуск «сухого порта» в СЭЗ «Хоргос — Восточные ворота», ввод в эксплуатацию железнодорожной линии Жезказган — Бейнеу и строительство международного автомобильного коридора «Западная Европа — Западный Китай», заложила каркас единой транспортной архитектуры в стране, а также ее сопряжение с региональными и мировыми торговыми коридорами.

В целом за пятилетний период построено более 1800 км железных дорог, построено и реконструировано 4500 км автомобильных дорог республиканского значения, реконструированы четыре аэропорта (гг. Кызылорда, Кокшетау, Тараз, Уральск). До 2020 г. планируется построить и реконструировать порядка 7 тыс. км автомобильных дорог, завершить строительство паромного комплекса в п. Курык и вокзала в г. Астане, а также расширить пассажирский терминал столичного аэропорта.

Получение наибольшего эффекта от имеющейся транспортной инфраструктуры возможно при работе логистики как единого механизма, объединяющего управляемую цепь поставок и условия для выполнения логистических задач.

Так, особое внимание должно быть уделено управлению транспортной инфраструктуры, повышению уровня сервиса, устранению барьеров, а также внедрению методов эффективного риска менеджмента, упрощению таможенных процедур и переходу на электронную таможню.

Оказание услуг в транспортной сфере необходимо также максимально приблизить к принципу 5С — сервис, скорость, стоимость, стабильность и сохранность, что обеспечит становление мультимодального транспортного хаба.

Широкое применение информационных технологий и интеграция информационных систем, а также переход на электронное оформление перевозочных документов в развитых странах требуют от нас скорейшего внедрения интеллектуальной системы. Поэтому следующим шагом в построении эффективных транзитных коридоров и интеграции Казахстана в международную транспортную систему станет внедрение Интеллектуальной транспортной системы с применением достижений в аэрокосмической отрасли, а именно имеющихся четырех казахстанских спутников.

В рамках Плана нации «100 конкретных шагов» на межправительственном уровне уже сегодня активно ведутся работы по диверсификации международных транспортных коридоров, пересекающих Казахстан, предусматривающие полноценное развитие альтернативных маршрутов.

Кроме того, в сфере гражданской авиации будут открыты новые международные авиарейсы из г. Астаны и создан хаб в г. Алматы, что позволит развить «Воздушный Шёлковый путь».

В свою очередь, сопряжение политики Казахстана по развитию транспортной отрасли с инициативой Китая «Экономический пояс Шёлкового пути» позволит развить туризм вдоль международных коридоров. Так, сотрудничество в рамках транспортных коридоров Евразии позволит не только развить транспортную отрасль, но и внести значительный вклад в развитие экономики путем увеличения объемов взаимной торговли.

В завершение хотелось бы выразить благодарность организаторам международной конференции и пожелать плодотворной и интересной работы в рамках панельных сессий.

Благодарю за внимание!

Транспортные коридоры Центральной Азии: проблемы и новые возможности

Талант Султанов

*Руководитель Центра по изучению
Шёлкового пути, Бишкек*

«Потерянное просвещение»

Известный ученый Др. Фред Старр в своей книге «Потерянное просвещение» пишет, что регион Центральной Азии в свое время играл ключевую роль в мире как центр торговли, производства, инноваций и науки, культуры и обмена идей. Однако, с возникновением новых морских путей, роль региона в мире стала постепенно снижаться. Регион Центральной Азии на протяжении нескольких веков уже не мог вернуть себе былую важность. В XXI в. появились новые возможности для Центральной Азии стать если и не мировым, то региональным центром деятельности.

Новые возможности

Перед нашими странами открываются новые возможности. После многих лет планирования заработал Евразийский экономический союз (ЕЭС), который объединяет пять стран Евразии в единый 180-миллионный рынок. В 2013 г. сначала в Астане (Назарбаев Университет), а затем и в Бишкеке на Саммите ШОС был дан старт концепции «Экономический пояс Шёлкового пути» (ЭПШП). Хотя многие считали, что эти две идеи противоречат друг другу, год назад в Москве президенты двух держав Путин и Си Цзиньпин подписали соглашение о сопряжении ЕЭС и ЭПШП. В то же время в

Астане Президент Назарбаев объявил о стыковке стратегии «Нұрлы жол» и ЭПШП. Благодаря этим интеграционным проектам и концепциям, Центральная Азия снова становится одним из ключевых регионов мира. Однако перед нашими странами стоят и вызовы, которые надо решать.

Вызовы

Конечно же, на первом месте из региональных вызовов стоит низкий уровень доверия между лидерами наших стран. Нерешенные вопросы, оставшиеся в наследие после развала СССР, не позволяют поднять сотрудничество на более высокий уровень. Это включает вопросы и границ, и воды, и энергетики.

Далее, среди вызовов это низкий уровень инфраструктурных взаимосвязей (*connectivity*) между странами. Этот тренд имеет тенденцию к снижению. По расчетам одной из международных организаций, поезда, пересекающие границы, едут с такой скоростью, что человек, идущий пешком, может обогнать их.

Также ситуация в мировой экономике наложила свой отпечаток и принесла сложности и для наших экономик в виде снижения роста ВВП, высокой инфляции, большой девальвации валют. Разные страны разработали разные стратегии для борьбы с экономическим кризисом и достигли разных результатов.

Антикризисные меры в Кыргызстане и достижения

В Кыргызстане на первом месте в повестке у руководителей страны стояло достижение политической стабильности. После двух революций за последние десять лет страна была в очень уязвимом положении. Успешные парламентские вы-

боры осени 2015 г. показали, что Кыргызстан состоялся как страна с парламентской демократией.

После достижения политической стабильности, экономика страны стала показывать хорошие результаты. Среди стран ЕЭС в Кыргызстане был отмечен один из наиболее высоких темпов роста ВВП, низкая инфляция и сравнительно невысокая девальвация. Кыргызстан впервые в истории получил суверенный кредитный рейтинг с прогнозом «Стабильный» от ведущих рейтинговых агентств *Moody's* и *Standard and Poor's*. Европейский союз предоставил стране статус ВСП+ (Всеобщая система преференций+), которая позволяет поставлять товары на рынки Европы без пошлин. Только десять стран в мире обладают таким статусом.

Рекомендации и заключение

У стран нашего региона появились новые возможности. Нам надо ими правильно воспользоваться. Во-первых, необходимо повышать знания друг о друге. Во-вторых, необходимо увеличивать уровень инфраструктурных связей. В-третьих, живя в веке новых технологий, надо совместно реализовывать инновационные проекты, такие как «Виртуальный Шёлковый путь» и «Цифровая *CASA*».

Развитие нового «Шёлкового пути»: взгляд из Грузии

Шота Утиашвили

Старший научный сотрудник Грузинского фонда стратегических и международных исследований, Тбилиси

13 декабря 2015 г. — действительно важный день для Грузии. После 12 дней в пути первый поезд из Китая пересек Грузию и продолжил движение в Европу через территорию Турции.

После распада СССР были попытки возродить древний Шёлковый путь, например проект ЕС ТРАСЕКА, который объединил 14 стран, но, к сожалению, не оправдал ожиданий. В 2011 г. США предложили инициативу «Новый Шёлковый путь», однако без особого успеха. Отсутствие финансирования, а также товаров для транспортировки подорвало оба проекта.

7 сентября 2013 г. председатель КНР Си Цзиньпин, находясь в Казахстане, предложил идею «Экономического пояса Шёлкового пути», который соединит районы Центрального и Западного Китая с Центральной Азией, Ближним Востоком и Европой. В отличие от прошлых инициатив, которые пострадали из-за отсутствия финансирования, китайцы выделили вперед 40 млрд долл., чтобы поддержать данную инициативу. Не менее важным является тот факт, что, в отличие от предыдущих проектов, в Китае есть товары для транспортировки по этому маршруту.

Объемы торговли между Евросоюзом и Китаем в 2014 г. составили 615 млрд долл. и, по оценкам экспертов, могут вырасти до 800 млрд в 2020 г. Несмотря на экономический спад, такой оборот огромен.

Существует три возможных маршрута для Шёлкового пути: на севере маршрут длиной 11 тыс. км проходит через

Казахстан, Россию, Беларусь и Польшу. Транспортировка по данному маршруту занимает 16 дней. Протяженность и суровый климат делают его дорогим, а иногда и ненадежным. Преимущество этого маршрута в том, что инфраструктура уже есть. Тем не менее хорошо известна тенденция в России ограничить транзит и торговлю с другими странами из-за политических причин и это является существенным фактором риска.

Существует потенциальный Южный маршрут, который проходит через Кыргызстан, Узбекистан, Туркменистан в иранский порт Бендер-Аббас с возможным продлением до Турции. Перевозить грузы через этот коридор затратно по времени, а политическая нестабильность также является важным фактором.

И, конечно, есть Западный маршрут, проходящий через Казахстан, Туркменистан, Азербайджан, Грузию и Турцию, преимущество которого в том, что инфраструктура уже почти завершена. Дорога Карс — Ахалкалаки, которая соединит Грузию и Турцию, после некоторой задержки должна полностью начать функционировать к концу 2016 г. Азербайджан, Казахстан и Туркменистан строят или расширяют свои порты на Каспии.

Правительство Грузии подписало контракт на 2,5 млрд долл. на строительство первого глубоководного порта в Грузии. Первоначальная мощность порта Анаклия составит 7 млн тонн и может достигнуть 100 млн тонн. Для осуществления данного проекта имелись два конкурирующих консорциума: китайско-грузинский и американо-грузинский. Американо-грузинский консорциум выиграл тендер. Тем не менее в своем первом публичном заявлении они объявили о намерении приглашать китайские компании принять участие в реализации проекта. В Грузии существует четкое понимание, что без значительного участия Китая порт Анаклия не имеет никакого экономического смысла.

Противостояние между Россией и Турцией, в результате которого Россия закрыла свои транзитные маршруты турецким товарам, актуализировало важность альтернативного маршрута, который мог бы соединить Турцию с Китаем. На этом фоне грузино-китайские отношения становятся все более и более динамичными. Обсуждается возможность установления режима свободной торговли между двумя странами. Китайские предприятия очень активны в Грузии. В 2012 г. китайская группа «Хуалин» приобрела грузинский банк среднего размера. В общей сложности эта компания инвестировала более 500 млн долл. в Грузию. На данный момент Китай занимает четвертое место по объему торговли с Грузией: 823 млн долл. в 2014 г. составили 7,2% от общего оборота Грузии в 11,4 млрд долл. Кроме того, Грузия вошла в созданный Китаем Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ).

Грузия имеет очень хорошие отношения с Казахстаном. Казахская компания владеет вторым по величине портом в Грузии Батуми. «Казтрансгаз» владеет компанией «Тбилиси — газораспределительные сети». Хотя в последнее время были некоторые подъемы и спады с казахскими инвестициями, стратегические отношения находятся на твердой основе. Часть казахской нефти транспортируется по Грузинской железной дороге (ГЖД). Также Грузия и Азербайджан поддерживают отношения стратегического партнерства, особенно тесно сотрудничая в области энергетики, экономики и политики. Таким же образом развиваются и грузино-турецкие отношения.

Не так давно Грузия подписала Соглашение об ассоциации с Европейским союзом. Граждане Грузии, как ожидается, смогут ездить без виз в Европу уже этим летом. Углубленное и всеобъемлющее Соглашение о свободной торговле с ЕС постепенно вступает в силу и в скором времени будет

функционировать в полном объеме. В Грузии вновь введен безвизовый режим с Ираном. Мы надеемся, что, после того как экономические санкции были сняты, экономика Ирана, а значит, и торговля и инвестиции между Грузией и Ираном будут расти.

Грузия рассматривает торговлю и туризм как движущие силы экономического роста. Количество иностранных туристов быстро растет: мы принимаем в 1,5 раза больше иностранных гостей, чем собственно граждан Грузии. Они в основном приезжают из стран Шёлкового пути, Азербайджана, Турции, Армении, России и все больше из Центральной Азии.

Грузия уже сейчас является важным транзитным коридором нефти и газа. Нефтепровод «Баку — Тбилиси — Джейхан» транспортирует около 1 млн барр. в сутки из Азербайджана на мировые рынки. Южно-Кавказский газопровод, который в настоящее время перевозит до 8 млрд м³ газа в год, претерпевает значительное расширение, после чего его мощность составит 25 млрд м³.

Интересно отметить, что, несмотря на отсутствие дипломатических отношений, между Грузией и Россией хорошие отношения поддерживаются в области энергетики. Грузия не только обеспечивает транзит российского газа в Армению, но и ведет работу по совместному с Россией управлению крупнейшей гидроэлектростанцией страны «ИнгурГЭС», которая производит львиную долю электроэнергии для Грузии.

Парадоксально, но недавнее снижение цен на энергоносители способствует развитию Западного маршрута, так как некоторые из стран региона, которые зависели от доходов от продажи нефти и газа в прошлом, задумываются о путях диверсификации своих экономик в сторону уменьшения зависимости от углеводородов. На этом фоне проект «Шёлковый путь» может стать чрезвычайно важным. Странам, располо-

женным на пути данного коридора, в том числе Казахстану, Азербайджану, Грузии и Турции, следует сделать больше, для того чтобы согласовать свои таможенные правила и процедуры перевозки, ввести конкурентоспособные тарифы и либерализовать соответствующее законодательство. Грузия готова внести свой вклад в реализацию проекта.

**Интеграция «Нұрлы жол»
с основными направлениями китайской инициативы
«Экономический пояс Шёлкового пути»**

Даурен Сабитов

*Директор Департамента развития транзита
и транспортной логистики Министерства
по инвестициям и развитию РК*

Как известно, в рамках государственной программы «Нұрлы жол» с прошлого года была начата масштабная реализация крупных проектов в сфере транспорта. В совокупности с ранее реализованными проектами проводимая политика по модернизации транспортной инфраструктуры положительно сказывается на позициях Казахстана в мировых рейтингах по качеству инфраструктуры.

Расширение порта Актау и доведение его мощности до 21 млн тонн, а также реализация проекта строительства паромного комплекса в п. Курык мощностью 4 млн тонн позволят обеспечить становление «Западных ворот» страны.

На востоке страны в рамках СЭЗ «Хоргос — Восточные ворота» практически завершена работа по созданию транспортно-логистического хаба, подразумевающего строительство «сухого порта». Завершение строительства инфраструктуры СЭЗ даст возможность увеличения объемов товарооборота через Хоргос в 8 раз, что, в свою очередь, увеличит перевозку грузов до 4 млн тонн в год.

В текущем году будет завершено строительство вторых путей железнодорожного участка Алматы — Шу для устранения узких мест в осуществлении перевозок на железнодорожном транспорте и откроется движение на всем протяжении международного автомобильного коридора «Западная Европа — За-

падный Китай», который имеет огромную значимость в построении трансконтинентального моста Евразийского материка.

Для полноценной реализации транзитного потенциала страны и становления Казахстана региональным транспортным хабом необходимо осуществить переход на новый уровень оказания качественных транспортно-логистических услуг.

Опыт развитых стран показывает, что широкое применение информационных технологий оптимизирует логистические процессы и снижает транспортную составляющую в стоимости продукции. Сегодня в Казахстане не все отечественные перевозчики готовы оказывать услуги *3pl* (*3rd party logistics*) с предоставлением услуги слежения движения товаров во время их перевозки, в то время как в развитых странах уже оказываются услуги *5pl*. В свою очередь, это приводит к отсутствию целостной цепочки поставки. Поэтому именно сегодня необходимо осуществить трансформацию оказания услуг частного сектора для минимизации разницы с развитыми странами.

Также хотелось бы отметить положительные результаты скоординированной работы стран — участников Транскаспийского международного транспортного маршрута на уровне государственных железнодорожных и морских администраций. В 2015 г. были организованы пилотные контейнерные поезда *Nomad Express* в сообщении Китай — Казахстан — Азербайджан — Грузия — Турция, а также из Китая через Казахстан в Иран. В январе 2016 г. был запущен пробный контейнерный поезд с Украины через Казахстан в Китай.

Уже в 2015 г. по развитию контейнерных перевозок было достигнуто двукратное увеличение перевозок из Китая через Казахстан в страны Европы порядка 50 тыс. ДФЭ. Теперь необходимо приложить усилия для постоянного курсирования контейнерных поездов между нашими странами, реализуя транзитный потенциал данного коридора.

Свою лепту в развитие контейнерных перевозок между Казахстаном и Китаем внес и построенный в 2014 г. терминал в морском порту Ляньюньган, который сегодня обрабатывает грузы в направлении стран Центральной Азии и Европы через территорию Казахстана. Также совместно с китайской стороной ведется работа по созданию в Ляньюньгане международной логистической зоны государств — участников ШОС.

Реализация данных инфраструктурных проектов в сфере транспорта и развитие контейнерного сервиса позволяют создать диверсифицированную сеть транзитных коридоров через территорию страны, что обеспечивает их интеграцию с основными направлениями китайской инициативы «Экономический пояс Шёлкового пути» (Китай — Монголия — Россия, Китай — Центральная Азия — Западная Азия и Китай — Индокитай).

Государственная программа «Нұрлы жол» и китайская инициатива «Экономический пояс Шёлкового пути» играют важную роль в развитии трансконтинентального моста между Европой и Азией и реализации положений китайской инициативы по совершенствованию региональной инфраструктуры, которая формирует базовую сеть безопасных и высокоэффективных транспортных путей нового уровня.

Вместе с тем между логистическим оператором АО «НК «Қазақстан темір жолы» и Народным правительством провинции Цзянсу было подписано Рамочное соглашение о стратегическом сотрудничестве по совместному развитию проектов СЭЗ «Хоргос — Восточные ворота» в Республике Казахстан, что свидетельствует о расширении двустороннего сотрудничества и использовании уникального географического преимущества Казахстана как окна на Запад и создании транспортного узла на границе двух стран. Таким образом, совместные усилия Казахстана и Китая позволят вписать новую страницу в историю развития Шёлкового пути.

Синергия программ «Нұрлы жол» и «Экономический пояс — Шёлковый путь»

Канат Альмагамбетов

*Генеральный директор Союза транспортников
Казахстана «KAZLOGISTICS»*

Союз транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» (далее — Союз) — это союз транспортных и логистических организаций и ассоциаций Казахстана, созданный в целях координации развития транспортной логистики, глобально-го транзитного потенциала Республики Казахстан и синергии всех видов транспорта. Также в задачи Союза входит взаимодействие с государственными органами по вопросам развития транспортно-логистической системы и участие в разработках законодательных и нормативно-правовых актах транспортной отрасли.

На сегодняшний день Союз является одним из учредителей Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций (ЕСТЭЛЮ), задачей которого является участие в обеспечении формирования Единого транспортного пространства стран — участников Евразийского союза. Представители Союза принимают участие в разработке транспортной политики, договоров о судоходстве и решении таможенных вопросов. Учитывая большую грузовую базу, Союз активно ведет работу с Китайской коммуникационной транспортной ассоциацией по повышению транзитного потенциала и улучшению логистики перевозок двух стран.

Также ведется совместная работа с министерствами и таможенными органами по повышению позиций Казахстана в рейтинге Всемирного банка индекса эффективности логистики — *LPI*.

Теперь хотелось бы кратко остановиться на проблемах и барьерах, которые необходимо решить для успешной реализации проектов «Шёлковый путь» и программы «Нұрлы жол» с точки зрения развития торговли как одной из главных составляющих результатов их реализации.

В настоящее время наметились позитивные перемены в решении проблем перевозок грузов через Казахстан, ведется целенаправленная работа в рамках Евразийского союза по гармонизации и упрощению таможенных законов и процедур. Инфраструктура железных дорог создала пропускные мощности, способные удовлетворить потребности в перевозках грузов и пассажиров при их росте в 2—3 раза, также ведется большая работа по строительству и реконструкции автомобильных дорог, морских портов и в целом транспортной инфраструктуры страны. Можно сказать, поставлены реальные задачи и они успешно решаются.

Однако даже уже реализованные проекты не дают ожидаемых результатов из-за наличия системных проблем для эффективного развития транзитного потенциала.

Таких проблем много, но хотелось бы выделить три основные:

1. Первая — это решение таможенных вопросов:
 - Упрощение процедур прохождения товаров и АТС через пункты пропуска, в том числе при смешанных перевозках, с созданием условий для дальнейшего развития института уполномоченных экономических операторов и таможенных перевозчиков.
 - Улучшение взаимодействия таможенных служб сопредельных стран в части обмена предварительной информацией для ускоренного прохождения грузов. Надо отметить, что данный вопрос напрямую затрагивает и инвесторов, которые хотят вложить свои средства в строительство предприятий на нашей территории. Как правило, перевозчик или

экспедитор, предлагая свои услуги доставки товаров, оборудования, комплектующих для строительства завода, может назвать инвестору только транспортные расходы до пункта назначения. А размеры таможенных платежей при планировании инвестиций никто точно не знает. Предварительный расчет является приблизительным, их начисляют только после фактического прибытия товаров и рассчитывают с учетом корректировки цен. И часто фактические платежи в несколько раз выше запланированных, что приводит к отказу инвестора от дальнейшей деятельности. Но если таможенные органы, скажем Китая, после отправки оборудования направят информацию о его фактической стоимости своим коллегам в Казахстане и при этом стоимость не изменится от первоначально заявленной, то размеры таможенных пошлин будут соответствовать ожидаемым.

2. Вторая проблема — это отсутствие подготовленных, квалифицированных кадров, которые могли бы должным образом организовать предоставление транспортных услуг и им сопутствующих для удовлетворения потребностей современного быстроразвивающегося рынка. На наш взгляд, это не только проблема в транспортной отрасли, такое положение наблюдается практически во всех отраслях экономики.

Необходимо изменение программ обучения, соответствующих современным реалиям, создание условий для прохождения практической стажировки студентам на предприятиях. Мы быстро отменили старую «советскую» систему обучения и подготовки специалистов, а новую пока так и не создали.

Более того, сегодня практически нет разработанных профессиональных стандартов и полностью отсутствует система контроля.

3. Третью проблему надо особо отметить — это необходимость возобновления работы Транзитной комиссии, которая была создана при премьер-министре РК, но практически

не работала. Вероятнее всего, причиной тому было то, что грузопоток через Казахстан только рос, проблем по созданию особых условий для транзита не было.

В соответствии с Планом нации «100 конкретных шагов», Президентом РК было дано поручение о том, чтобы транспортно-логистический комплекс стал драйвером роста экономики. Государством вкладываются значительные средства для модернизации и расширения инфраструктуры транспортной отрасли. Развитие любой сферы экономики невозможно без развития транспорта, поэтому назрела необходимость поднятия на более высокий уровень рассмотрение и решение транспортно-логистических вопросов, способствующих развитию транзита и бизнеса.

О важности и актуальности принятия срочных мер в данном направлении говорит и тема сегодняшней встречи.

Kazakhstan Institute for Strategic Studies
under President of Kazakhstan

**TRANSPORT CORRIDORS
IN EURASIA:
NEW WAYS OF COOPERATION**

*II International Conference
Astana, 14 March 2016*

Astana 2016

**Opening Speech
of Director of Kazakhstan Institute
for Strategic Studies under President of Kazakhstan
Erlan Karin**

*Қайырлы кун қарметти әриптестер,
қонақтар zhane konferentsiyaza қатысushylar!
Dear colleagues, guests and participants of the conference!*

It is a great honor to welcome the distinguished guests and participants of the II International Conference on “Eurasian Transport Corridors; New Ways of Cooperation.” I am delighted that so many prominent experts expressed their willingness to participate in it. Our colleagues from Russia, China, Iran, Azerbaijan, Georgia, Mongolia and Kyrgyzstan are here today. Allow me to express my deep gratitude for having come to Astana. Also, allow me to express our gratitude to the distinguished guests, in particular to Minister for Investment and Development of Kazakhstan Aset Orentayevich Issekeshv, for their support of the event.

Today, the development of transport and transit potential is one of the key issues discussed in the expert and political circles in Central Asia. Following the introduction of the concept of “Silk Road Economic Belt” by China’s leader in the course of his visit to Kazakhstan in September 2013, the topic has acquired a new meaning and value. It gave new dynamics to the discussions within political and experts circles about the potential of Central Asia, its inclusion into global economy. It should be said that China was able to set a completely new agenda for the region.

Central Asia now has the opportunity to form a new strategic agenda of its own that is beyond security interests of the others or being a buffer against extremism, terrorism and drug trafficking. This is the agenda of gaining a new strategic and economic importance. For example, the idea of conjunction of the SREB

and the EAEU, which emerged recently, brought a new dimension into the expert discussions. In other words, the idea of the Silk Road revival has not only been “revisited” in the context of new prospects for Central Asia, but it has “reset” the meanings of geopolitics in the region

The geopolitical location in the center of Eurasia predetermines the role of Central Asia as a continental bridge between the East and the West. It is up to the nations of the region to be able to take advantage of new strategic realities. Currently, we witness the attempts to overcome its isolation and to develop new transport and transit projects along the Silk Road. However, it is important to understand that, apart from building new roads, it is essential to provide the service of good quality and the traffic that would be save. Therefore, the reformation and modernization of the entire trading, customs, and logistics systems is required to put these transport projects into effect.

Kazakhstan occupies a unique strategic position in the development of the Eurasian transport corridors due to the fact that the transport routes will diverge in different directions: via the northern route through Russia to the EU, via the Caspian Sea to the Caucasus, trough Iran to the southern markets. Currently, Kazakhstan gradually implements its own strategy. The strategy is not limited to building the roads, but includes a comprehensive transport and logistics system of better security, service, and speed.

Moreover, Kazakhstan has been implementing a number of projects in the transport sector. For instance railroads “Zhezkazgan - Beineu” and “Arkalyk - Shubarkol” have been built with total length of 1,300 km. These joined the western and the central parts of Kazakhstan and resulted in 700-km reduce of the distance on the route from the Kazakh-Chinese border to the Caspian Sea. Thus, transport projects implemented by Kazakhstan not only give a powerful impetus to the entire transit-transport

capacities of the region, but also significantly alter the regional map of communication.

Experts expect 2016 to be a turning point in implementation of the transport projects that would enhance the inter-regional economic cooperation. This year Kazakhstan is expected to have built its section of the “Western Europe - Western China” trans-continental road. The new road will link the southern, central, and western regions of Kazakhstan. Within the “Nurly Zhol” program, dry port is being built in the territory of FEZ “Khorgos - Eastern Gate”, the port of Aktau is being expanded, the ferry complex Kuryk on the Caspian Sea and other projects are being implemented.

Due to its geographical location, Kazakhstan is interested in new trans-regional and trans-continental corridors. Kazakhstan would benefit from boosting the transit capacities in all directions, so it makes considerable efforts to build and maintain extensive infrastructure within its territory. Kazakhstan’s interest is not limited to extended transport corridors between China and Europe, but intersection of the communication routs from the East to the West and those from the North to the South. Therefore, our strategy is a truly multi-vector one.

Implementation of transport and transit projects shall have a great social impact domestically as well as it would revive the internal capacities of the economies of Central Asian countries, and this is especially important in the current economic and geopolitical realities.

Thank you for attention!

SESSION ONE
TRANSPORTATION CORRIDORS IN NEW
POLITICAL REALITIES

From a Eurasian Bridge towards
Common Development Space¹

Timofei Bordachev

*Director of the Center for Comprehensive
European and International Studies, National Research
University of Higher School of Economics.
Director of the Eurasian Program at the Valdai
International Discussion Club, Moscow*

Eurasia has a unique potential for the development of transport and logistics corridors and hubs (including those by air) that would connect production and consumption capacities in Europe and Asia. Therefore, expansion of its transport and logistics infrastructure is the prerequisite for the development Central Eurasia. The SREB will reduce the length of the transportation routes from Western China in comparison with the Suez Canal route. The length is 8,400 km, 3,400 km of which have been built in China. The 2,800 km and 2,200 km are being built or modernized in Kazakhstan and Russia respectively.

Currently, there are several transit corridors to deliver cargo from China to Europe. At the end of 2015, the cargo turnover transported from China to Europe by sea totaled 11.2 million TEU, in the opposite direction the turnover was 4.5 million TEU.

- 42,000 TEU is transported via the transit route through Kazakhstan, Orenburg and Saratov regions of Russia;

¹ The full version is included in "Towards the Great Ocean 4" Valdai" Report.

- 200 TEU of freight traffic is going via Urumqi - Almaty - Saksaulskaya - Aktau - Makhachkala - Novorossiysk - Constanta route;
- 3,000 TEU is transported via the Urumqi - Almaty - Saksaulskaya - Aktau - Tehran route.

Although the potential of transport capacities via the route from China through Kazakhstan are estimated at 200, 000 TEU, and from China to Iran through Aktau and Saksaulskaya are estimated as 150, 000 TEU, these figures have not been reached so far. Similarly, the estimations on the Russian infrastructure potential have not been realized either. While the capacity of the Trans - Siberian Railway is 1.2 million TEU, in 2015 the total volume of the container traffic amounted to over 700, 000. TEU, of which only 45, 000. TEU were transported through the entire route from Vladivostok to the final destination of the Transsib.

The Trans - Siberian Railway has the potential to increase its capacity. Unlike the Baikal - Amur Railway, the Trans - Siberian Railway is double-tracked and fully electrified and, therefore, requires significantly less investment for its maintenance and modernization in the near future. However, there are a number of “bottlenecks” - such as railway hauls and junctions - that slow the traffic. Provided all necessary works on construction of additional tracks in a number of hauls, as well as sidings, and marshalling yards is done, the capacity of the Trans - Siberian Railway shall increase by 10-15%.

The fact that the infrastructure within the EAEU member states is not sufficiently developed hampers further cooperation. For example, the infrastructure of cargo port of Almaty in Kazakhstan is way behind in comparison with the “dry” port Urumqi in China and this effects negatively the quality of services.

There could be several reason for the situation: although the land routes between Europe and Asia are indeed faster than those by the sea (14 compared to 30 - 35 days), they are much more ex-

pensive. Therefore, this option is chosen mostly when the speed of delivery is essential (goods with higher added value per kilogram such as foods and textiles of premium quality). However, lately, as the prizes for transportation via the “Shanghai - St. Petersburg - Moscow” sea route and the “Shanghai - Far East - Moscow” land route have been gradually approximating there is some hope that the land transit may become genuinely competitive in longer term.

Overall, it is important to note that the transcontinental transport corridors are important for Russia not so much in terms of the profit from the transit, but as a way to develop internal communication between the regions within the country with implication for further industrial development along the routes. In this regard, the efforts shall be made to boost the construction of the meridional connecting routes and cross-border clusters to encourage development and investment.

However, greater Eurasia can not be built solely as a transport and logistics project. The goal is to achieve growth of trade and economic relations between the countries of the region, including Russia and China. Yet, the situation in this regard is complex and ambiguous. On the one hand, vast resources are available and there is a potential in this respect, on the other hand, one has to admit that some imbalances are existing. Russia’s structure of foreign trade with China is the most diversified comparing with that of the other EAEU countries. Apart from hydrocarbons and coal, the Member States of the Union export to China uranium, timber, petrochemical, and almost all HS codes, except silk and cotton.

Currently, the trade relations of the EAEU and China are ambiguous: for the period from 2014 to 2015, there was a significant reduction in trade between the Member States of the Eurasian Union and China in dollar terms, its physical volumes rose slightly. A significant negative role was played by devaluation of the

national currencies of the major EAEU members, namely Russia and Kazakhstan.

It should be taken into consideration that the decline is not linked to decrease in the physical volumes of exported and imported goods, this is decrease in the prices of goods, component and spare parts, and primary processing products. As for the physical volume of foreign trade, the positive trends are apparent: some Member States of the EAEU, for instance Armenia and Belarus, were able to increase slightly the trade turnover with China from 2014 to 2015.

Apart from the development of trade, the Central Eurasian countries should consider building up a system of cross-border economic cooperation. Electric power appears especially promising if it is maintained in the framework of the common electricity market that should be built within the EAEU in 2019. Large coverage area, increasing amount of generation capacity and contingency means the conditions for a more efficient market. If we are able to find a solution to the problem of the balance of winter and summer energy supply in Central Asia via enhanced hydropower together with nuclear capacities, the prospect appears quite optimistic. Perhaps, at this stage it would be even reasonable to consider further examining with possible inclusion of Western China with its 22-million population into the common market.

The main factor that will determine the real extent of co-development in the region is the meridian North - South routes in the relation to the currently prevailing latitudinal East - West routes. Anyway, as the Silk Road was one in the east-west direction bypassing Siberian Russia from the south reaching Orenburg or Saratov, it will remain as such. Therefore, the development of transport links is necessary to Russia not only (and perhaps not so much) in terms of the transit to Europe, but, above all, in terms of strengthening the economic and social relations of the Russian Siberia and the cross-border regions of Central Eurasia, in terms

of inclusion of the innovation and industrial and agricultural clusters of Siberia into larger Eurasian international economy. In this context, a key condition is to supplement the existing transport infrastructure, with its mostly latitudinal direction, with a number of meridional branches that are currently non-existent.

It is important not only to develop the Russian transport links of Siberia with the other inner regions of Eurasia, but increase the Russia's supply of industrial, agricultural, and intellectual products and services that would complementary in the structure of the markets and trade in the region. In this regard, the apparent Russian contribution to the project aimed at co-development of Central Eurasia is a proposal to use the capacity of above the Siberian clusters for the needs of a cross-border regional economy. This will, among other things, make the Russian export to the countries in the region less resource oriented than it is now that would include not only oil, gas, electricity, coal and wood, but also a wide range of agricultural and industrial goods as well as services.

Moreover, natural competitive advantage of the Siberian clusters, such as power, mineral, fuel, water resources and arable land, makes it quite profitable to invest in a number of new energy-intensive and water-intensive industries. This will provide a more coherent structure of the regional division of labor within the entire Central Eurasia between the Russian Siberia, on the one hand, and the regions of China, Kazakhstan, Iran and India, on the other. This approach will make the Siberian clusters more attractive for foreign investments for those from the Asia-Pacific, namely South Korea, Japan, Singapore, and for those from Europe as well as for the domestic investors.

It is vitally important to strengthen the cooperation in terms of the added-value chain between Russia and Kazakhstan. A key role here can played by the metallurgical complex of the Southern Urals that has a considerable experience of successful close co-

operation with the producers of raw materials from Kazakhstan. Metallurgical products could also be exported to the expanding markets of the countries located in the south of Eurasia.

Coordinating “Steppe Road” and “New Silk Road”: Economic Corridor “Mongolia - China - Russia”

Damba Ganbat

*Director of the Institute for Strategic Studies
under National Security Council of Mongolia, Ulan Bator*

Mongolia has friendly diplomatic relations with over 180 countries. During 25 years, Mongolia has been a democracy with a market economy. Since then, we have gained considerable experience. As an emerging economy and a country with ancient traditions of statehood, foreign policy and diplomacy, we have been taking efforts to develop multilateral cooperation on the regional stage.

Mongolia sees China’s “Silk Road” initiative as a real opportunity to enhance regional economic integration. For instance, Mongolia participated in the signing ceremony of the Asian Infrastructure and Development Bank initiated by China and became one of its 22 founding members on October 24, 2014. Moreover, our three countries agreed to develop Mongolia’s “Steppe Road” Program, China’s “One Belt, One Road” and Russia’s “Eurasian Transport Corridor” in a coordinated way and to build the “Mongolia - China - Russia” Economic Corridor.

Since 2012, Mongolia started to talk on how to connect Russia and China through infrastructure. The “five-lines” of the “Steppe Road” consisting of road, railway, oil and gas pipelines would boost trade and economic cooperation between China and Russia.

Central Asia is a vital for the development of transportation corridor between Asia and Europe. For China’s “One Belt, One Road”, this region is also of major importance in terms of connecting West Asia, China, Russia, and Europe. Within the framework of this initiative, China is planning to build six economic

corridors. One of them will be the “China - Mongolia - Russia” Economic Corridor that will be crucial for China to maintain closer ties with its northern neighbors. In comparison with the other five economic corridors, it will cover larger territory. We see this corridor to be significant for the Northeast Asian economic integration and overall development of the transportation networks.

In recent years, trilateral mechanisms of Mongolia, China and Russia have become an important platform for cooperation. On the initiative of the President of Mongolia, the first meeting was held in Dushanbe, Tajikistan in September 2014. During the first meeting, the three parties exchanged their views on possibilities of development of infrastructure and transit transportation, improvement of the quality of the current railroads and construction of new railroads. In the course of the 15th SCO Summit in Ufa, Russia, the second trilateral meeting between the Heads of State of Mongolia, the Russian Federation, and the People’s Republic of China was successfully conducted in June 2015. During the second meeting, the three leaders signed a memorandum of understanding to process a program aimed at building the “Mongolia - China - Russia” Economic Corridors and a mid-term road-map to develop the trilateral cooperation.

The trilateral meetings of Vice Ministers of Foreign Affairs as well as Vice Ministers of Road and Transportation are held on regular basis. Within less than a year, from September 2014 to June 2015, trilateral meetings of Vice Ministers of Foreign Affairs were conducted three times in Ulaanbaatar, Beijing and Moscow respectively. During these meetings, Mongolia, Russia and China started their trilateral cooperation in order to make their contributions to regional and international peace, stability and prosperity.

Furthermore, the three parties emphasized the importance of enhanced cooperation in real terms and exchanges in trade, economy,

and infrastructure sectors. Moreover, the three parties emphasized that connecting the countries through infrastructure will be the first and foremost priority of the trilateral cooperation and agreed to facilitate cooperation in mining, transit transportation, infrastructure construction, tourism and environmental sectors.

Thus, Mongolia aims to become a Eurasian transportation and logistics hub and a continental bridge. By doing so, Mongolia purports to become a transit corridor connecting Asia and Europe, especially China and Russia through the closest and safest route.

The main premise on which the “Mongolia - China - Russia” Economic Corridor is to be built is economy and infrastructure, thus Mongolia is actively working to push further these areas of cooperation. Our country is working to achieve an agreement with the relevant organizations of other two countries on the following: a general agreement to establish a joint transportation-logistic company of three countries; a trilateral agreement on road transit transportation; a general agreement on transit transportation.

In the “State Policy on Railway Transportation” adopted by the Parliament of Mongolia in June 2010, it is specified that 5683 km of new railway base infrastructure is to be built in three phases. As for the ownership type, state ownership shall prevail as well as the principle of concession agreement.

In October 2014, the Parliament of Mongolia authorized new vertical tracks to be built with the broad gauge of 1520 mm, while new horizontal tracks shall be built with the standard gauge of 1435 mm. In other words, our country has decided on its own railway policy at the domestic level and ended the debate on the subject of the railway gauge.

The transit corridor passing through Mongolia is 1000 km shorter than the other corridors connecting Europe and Asia. It gives us a major advantage. In Mongolia, the proposal to build

three vertical corridors and three horizontal corridors is being discussed at various levels.

The research conducted by experts in Mongolia shows that the country has the following strengths: being close to giant markets of China and Russia, having a unique geographical location making the passage through Mongolia the shortest transportation route; being relatively peaceful and secure country; having abundant resources of energy and minerals which are vital for the transportation and economic corridors to be efficient; being able to produce pure organic agricultural products which will protect us from “resource curse”.

Building the “Mongolia - China - Russia” Economic Corridor will not only bring opportunities to enhance considerably trade and economic cooperation, but also certain challenges for Mongolia. For example, inequality among larger and smaller economies may cause a number of challenges. Thus, it is important for any projects to adhere to a principle of being mutually beneficial. Although our neighbors have relatively high complimentary capacity, there is a high possibility that they would become competitors. In future, environmental and ecological vulnerability may increase and desertification may become the most challenging problem. Water shortage and air pollution would require critical attention when coal liquefaction and power plants would be built and energy would be exported to China. Mongolia is facing financial and investment challenges while building the transportation corridors, roads and railways.

In conclusion, Mongolian geographical location, great capacity of the mining sector and rapid development of energy sector are crucially important for the successful integrating the “New Silk Road”, “Steppe Road” and “Eurasian Transportation Corridor”. The “Mongolia - China - Russia” Economic Corridor - being a sign of new intensification of trilateral cooperation among Mongolia, China, and Russia - is providing favorable conditions

for cooperation not only on the trilateral level, but also for better economic cooperation in the entire region.

However, successful implementation of this initiative may face a number of political, economic and geopolitical challenges. For instance, concerns and fears of smaller states to become even more dependent on great powers, more severe competition among powerful economies for mineral resource and conflict of interest can be mentioned here. Moreover, we are in high shortage of financial and human resources, legal coordination and qualified researchers to realize this initiative.

Thus, collaboration among think tanks is increasingly important and we need to develop a more constructive and closer cooperation.

We have a possibility to establish a cooperation mechanism that would work on the regular basis as well.

Extremism and the Threat to the development of the Silk Road Economic Belt

Seyed Mohammad Marandi

*Dean of Department of World Studies,
University of Tehran, Tehran*

The world is witnessing dramatic social, political, and economic changes as the center of gravity is moving away from Western Europe and North America. The “One Belt, One Road” initiative proposed by China’s President Xi Jinping is a reflection of these changes. The land-based “Silk Road Economic Belt” aims to increase significantly trade within and between Central Asia, West Asia, South Asia, and Europe as well as to integrate further these regions by means of expanded trade and further development of infrastructure with help from the China-led Asian Infrastructure Investment Bank as well as by means of better cultural exchanges.

The above-mentioned changes occur on the background of rapid expansion of strategic relations between Russia, Iran, and China in recent years partially due to increasingly antagonistic posturing by the United States in the places such as the South China Sea, the Persian Gulf, and Ukraine as well as the targeting of the economies of these three countries. However, another significant reason for this growing convergence of interests is the need to combat the rising threat of Wahhabi extremism.

Wahhabi-influenced, oil-rich regimes in the Persian Gulf region have been spreading the views of such figures as Mohammad ibn Abd al-Wahhab across the globe for decades. Since the drastic rise in the oil prices in the 1970s, the Saudis alone have been spending billions of dollars per year to promote and export the Wahhabi ideology, an intolerant and often hate-filled school

of thought. The concept of “takfir” is a central belief of this creed. According to his worldview, those who do not conform are “disbelievers” who forfeit the right to life; the wives and daughters of these people can be taken as war booty and their property confiscated. Hence, in just a few decades, Wahhabism has grown from a relatively obscure ideology rooted in central Saudi Arabia into a powerful force that casts its dark shadow upon many parts of the world [1].

Historically, in Saudi Arabia, the relationship between the ruling family and the Wahhabi adherents has always been complicated. Ironically, the regime has often been viewed by the militant Wahhabi clerics and organizations as that having deviated from Islam and thus as devoid of religious legitimacy; at times, there were even violent attempts to revive what was considered true Wahhabism in the country [2].

Nevertheless, in the 1980s, the United States began using these extremists to fight the Soviet occupation in Afghanistan. Washington cooperated with the Saudi and Pakistan’s governments to promote, train, and arm these “freedom fighters”. During and after the struggle, the Wahhabi regimes invested heavily in religious schools and other entities across the Muslim world, spending billions of dollars each year to export this extremist ideology.

More recently, after the Arab Spring or Awakening, an important moment during the Libyan civil war was the involvement of Abdul Hakim Belhaj who was previously the leader of the Libyan Islamic Fighting Group as well as an al-Qaeda member. He was one of many Libyan militants influenced by this “takfiri” ideology; the groups that he was affiliated with were recognized as terrorist organizations by the US State Department. Nevertheless, he - along with other like-minded militants - became a central figure in the efforts of Western and Arab-backed anti-Gaddafi forces to seize the Libyan capital Tripoli. The willingness of the Western

powers to cooperate with al-Qaeda (or “former” al-Qaeda) militants in Libya was a major turning point after the September 11, 2001. Even the subsequent death of the US ambassador to Libya did not change the US policy in this regard [3].

The fact that the Turkish government facilitated Abdul Hakim Belhaj, who became the representative of the Libyan Interim President after the fall of the Gaddafi regime before the country was ruined completely, to meet with the leaders of the so-called “Free Syrian Army” (FSA) in Istanbul and on the Turkish border, was also highly important and illustrative of the shift in the US and EU foreign policy. During these meetings, the former Al-Qaeda leader discussed supporting the FSA with money, weapons, and manpower [4].

The willingness of the US and European and Middle Eastern allies to embrace Al-Qaeda-like militants took the US and Western foreign policy in the region back to what it had been before the September 11, 2001 attacks, namely to the policy of cooperation with violent extremists to undermine the regional actors the West considered problematic as can clearly be seen from the comments made by Michael Flynn, the Director of the US Defense Intelligence Agency until August 2014. Not only does Flynn acknowledge that the United States knew the insurgency in Syria was led by the “Salafists”, the “Muslim Brotherhood”, and the “Al-Qaeda in Iraq” (AQI) since almost the beginning, he adds that there was a “willful decision” to support this insurgency that had extremists at its core [5].

The major concern is that because of the significant Saudi funding of Wahhabism in Central Asia as well as the Turkish government’s assistance provided to many thousands of Central Asian extremists to join ISIL, Al Qaeda, and Al Qaeda affiliates in Syria and Iraq, there is a growing concern that Central Asian countries may become vulnerable to the disease which has destroyed much of Libya, Syria, Yemen, and Iraq. In addition, con-

vergence of interests between China, Iran, and Russia with Central Asia, especially Kazakhstan, being at the epicenter of future Asian business and trade, can potentially make the region a target for western intelligence services leading this region into the trap of being a new battleground for Wahhabi “freedom fighters”.

While the threat posed by these extremists to Central Asia is currently limited, it must be kept in mind that a decade ago very few foresaw how Wahhabism could destroy so much of West Asia and North Africa. Therefore, in order for the “One Belt, One Road” initiative to succeed, Russia, China, Iran, Kazakhstan, and other Central Asian countries must be diligent and work together through education and intelligence cooperation to stop extremism from further expansion to the region.

References

1. http://www.huffingtonpost.com/alastair-crooke/isis-wahhabism-saudi-arabia_b_5717157.html.
2. <http://english.al-akhbar.com/content/why-isis-threat-saudi-arabia-wahhabism%E2%80%99s-deferred-promise>.
3. http://www.huffingtonpost.com/patrick-cockburn/war-on-terror-failed_b_5697475.html?utm_hp_ref=world&ir=World.
4. <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/africaandindian-ocean/libya/8919057/Leading-Libyan-Islamist-met-Free-SyrianArmy-opposition-group.html>.
5. <http://www.foreignpolicyjournal.com/2015/08/07/rise-of-islamic-state-was-a-willful-decision-former-dia-chief-michael-flynn>.

Azerbaijan's Transportation Strategy and New Opportunities for Trans-Caspian Transit Transportation

Azad Garibov

Senior Research Fellow, Center for Strategic Studies under President of Azerbaijan, Baku

The prospects to become a transportation hub in East-West and North-South transport network has always been on the agenda in Azerbaijan ever since the gaining independence of the country. Following the collapse of communism, the ex-Soviet republics of Central Asia and Azerbaijan have been trying to exploit their energy resources as the prime means of securing their economic and political independence. Ensuring a safe and continues export of hydro-carbon resources to the world market has always been the common interest of Azerbaijan and the Central Asian countries since restoration of their independence in 1991.

Along with export of energy resources, the countries of the region have been making strong emphasis on development of non-oil overland transportation networks too. Being landlocked countries, it has been vital in terms of strengthening their fragile independence as well as promising new source of income.

Using money earned from export of energy resources Azerbaijan hugely invest in upgrading its rail and motorway infrastructure, launched construction of a new port on the coast of Caspian sea, namely Alyat port, which is to become a transit passage into the center of Eurasia. Transportation was even included in the list of the four priority fields of “non-oil economy” the country was to develop according to “Azerbaijan 2020: Look into the Future” strategy adopted in 2012 that intensified future development directions of the country's economy.

The recent decline in energy prices has given new impetus to Azerbaijan's long quest for diversification of its economy and development of the non-oil sector. In this regard, the country's leadership has been paying particular attention to the transport sector: in October 2015, President Ilham Aliyev signed the decree on the establishment of the Coordinating Council on Cargo Transit, headed by Minister of Economy and Industry Shahin Mustafayev. The negotiations with the neighboring countries were intensified, and a number of significant steps were taken to support the coordination of the transport policies, harmonization of the transit regulation, and introduction of the single tariffs in order to establish cost-effective and competitive transit routes through Azerbaijan.

Along with increased incentives to develop the transportation sector due to decreased oil revenues, several other recent developments have improved Azerbaijan's prospects of becoming a transit country for international trade. First, the "Trans-Caspian" Rail Route through the South Caucasus and Central Asian region is viewed in China as one of the key directions for implementation of its "One Belt One Road" initiative aimed at establishing multi-modal transport network across Eurasia. Despite the existing "Trans-Siberian" Railway through Russia, which links China with Europe, Moscow's conflicts with its neighbors and its frequent transit disputes with Belarus and the Baltic States prompt China to look for alternative land routes. Moreover, having alternatives will certainly strengthen China's hand in the tariff negotiations with Russia.

The foundations for an inland East-West transportation corridor passing through Azerbaijan was laid back in 1993 when three South Caucasian and five Central Asian countries signed the EU backed TRACECA Agreement to join their forces to establish an effective linkage of Europe with Asia and improve the quality of the transport infrastructure. However, despite considerable investments in the TRACECA member states' transit infrastructure,

this route have remained largely underutilized until recently due to its expensiveness, lack of cooperation and coordination among the member states over such issues as harmonizing and simplifying their transit regulations and procedures. Azerbaijan's focus was, however, diverted to the development of its oil and gas sector and building the pipelines to deliver them to the world market as it was understood as prime means of developing Azerbaijan's economy and strengthening its sovereignty.

In November 2013, Azerbaijan, Georgia and Kazakhstan established a coordination committee to develop the Trans-Caspian International Transport Route (TITR) in their efforts to boost the cooperation in the field of transportation and to build a transit route to facilitate the trade between the EU and China which volumes are currently estimated at over €1 billion per day. The TITR is a 4766 km-long multimodal route connecting China, Kazakhstan, Azerbaijan, Georgia and Turkey with Europe as its final destination. In October 2015, the three participating countries established the Consortium to promote the project and on January 14, 2016, they, together with Ukraine, signed the Protocol on the introduction of competitive preferential tariffs for cargo transportation via the route.

According to the estimations, in its initial phase, TITR will have the capacity to transport up to 5.5 million tons of cargo annually that shall rise up to 13.5 million tons or 300,000 TEU per year by 2020. The project is steadily moving forward. In August 2015, the delegates from the member states welcomed the "Nomad Express", the first container train to make the journey of over 4,000km via the TITR. Loaded with 82 containers, the train departed from the city of Shihezi in Northern China and arrived six days later at Baku International Sea Trade Port at Alyat via Aktau in Kazakhstan. Earlier the same year, the Alyat port also welcomed the Turkmen ro-pax type ferry "Berkarar" for the first time.

Russia's confrontation with Ukraine and Turkey prompted Moscow to close its borders for the transit cargo from these countries. Ukraine and Turkey were forced to redirect their exports making it through China and Central Asia, the move that attracted even more attention to the TITR. Before Turkey's pranging of the Russian warplane on November 24, 2015, Russian territory served as the major transit route for Turkey's multi-billion dollar trade with Central Asia. When Russia imposed the sanctions on Ankara, including the transit ban, President Ilham Aliyev opened Azerbaijan for Turkish truck traffic and reduced the transit expenditures for Turkish companies in order to encourage it even more: the Caspian Shipping Company reduced the tariffs by nearly 40 percent for the cargo going to Aktau and Turkmenbashi. Moreover, multiple visas were extended for bus and heavy duty vehicles drivers for a year and the Protocol on International Transit Transportation was signed with Turkey.

Similarly, since the beginning of 2016, the transit of the Ukrainian goods through Russia has faced difficulties forcing Ukraine to search for the other options. Once again, the TITR presented the most viable alternative. At the beginning of January, Ukraine considered using the route for its \$1.3-bln annual exports to Central Asia and China that had previously been transported through Russia. The first container train loaded with the Ukrainian cargo departed from the port of Illichivsk to go via the TITR route on January 15, 2016.

Another noteworthy event that contributed to ever increasing attention to the transit routes through Azerbaijan is the lifting of the sanctions on Iran, which has enabled the launching of the long-agreed but repeatedly delayed "North - South" Corridor, a route that connects Russia and Europe with Iran, India and the Gulf region. India, which since 2002 has been developing Cba-bahar port in Iran, is also interested in joining the project in order to gain access to the railways going to Russia and Europe. On the

initial stage, it is estimated that the route will transport 6 million metric tons of cargo per year that will increase up to 15-20 million metric tons.

The initial Agreement on the 7200-km “North - South” corridor stretching from St. Petersburg to Mumbai was signed by Russia, Iran, India and Oman in September 2000. Azerbaijan officially joined the project in 2005 when Baku, Moscow, and Tehran, endorsed the construction of the 375-km “Qazvin - Rasht - Astar” railway to join the railways of the three countries: the launching of the project has been repeatedly postponed due partly to the existing sanctions imposed on Iran. The construction of the 205-km “Qazvin - Rasht” railway has already been completed. The Rasht-Astara section is still the missing link in the “North-South” transport corridor. However, after the sanctions on Iran were lifted in September 2015, the construction works on the line intensified, and Iranian side expressed its commitment to complete the construction works in 2016.

Obviously, the East-West and North-South inland transportation network, which Azerbaijan aims to become a key member of, can never compete with much cheaper but longer transit by sea in terms the quantity of goods that are being transported. However, if Azerbaijan, together with its neighbors, could properly use the advantage they have in terms of the distance covered by the land-based network comparing with the advantage of the maritime routes in terms of the cost, they would be able to establish a cost-effective and efficient transit route and acquire their share in € 540-bln transit revenue due to the intensive trade between the EU, China, and India. Thus, the emergence of these routes creates a new significant income source, facilitates Azerbaijan’s access to the world markets and increases its exposure to the international community; it also boots further the position of the country in geopolitical terms.

SECTION TWO
SPECIAL PANEL UNDER KAZAKHSTAN-CHINA
EXPERT FORUM
SILK STRATEGY: A NEW CHINA IN A NEW WORLD

**Regional Integration, Regional Governance,
and Global Governance**

Ren Lin

*Assistant Research Fellow,
Institute of World Economics and Politics
of China's Academy of Social Sciences, Beijing*

Regional integration and global governance are two forces that countries are facing currently. Before dwelling on the subject of the presentation, I would like share some findings resulted from the research that I have done with a colleague of mine. We observed the co-function of the two forces i. e. we tested the correlation of them two and it turned out to be not significant in order eliminate statistic error. We found that these two forces mutually influence each other's functions. The conclusion of the research was that the moderate correlation between regionalization functioning with globalization could contribute better to countries' development.

It is easy to understand why countries seek for regional integration. That is to "fight" against the stronger challenge brought by globalization. It means a lot, especially for emerging and developing countries, to work collectively and regionally. It protects them from stronger competitors outside, from unfair rules and regulations. Nevertheless, globalization is irresistible to some extent. Therefore, the following focus is find

the answer why regional integration and regional cooperation is important and necessary and how to improve it and coordinate it with globalization.

Background of Regional Cooperation

There are several factors worth mentioning:

- firstly, since global economic downturn, it is necessary for emerging and developing countries to work collectively to look for new sources of economic growth;
- secondly, emerging and developing countries are still facing the problem of development;
- thirdly, global financial risks could jeopardize regional financial and economic stability. Therefore, to work together as a group could enhance the capability to mitigate these outside risks and harms;
- fourthly, emerging and developing countries still need to figure out how the construction of infrastructure could effectively serve the purpose of boosting regional interconnection;
- fifthly, trade deficit sometimes discourages cooperation among the neighboring countries;
- sixthly, ambiguous geopolitical security issues could hinder trust building and interconnection between states;
- finally, it is difficult to integrate regional and global institutions due to their vast number and diversity. The case is there are too many institutions operating multilaterally or bilaterally, but how to coordinate their functions remains a tough problem.

General Counter Measures

There are a number of counter measures to mitigate the above-mentioned factors:

- effective investing in infrastructure construction to solve development problem by sustainable investment shall improve overall wellbeing of people;
- regional cooperation in financial field protects the participants from external financial risks;
- adjustment of the global value chain. It means looking for the right connective point, for example, China's relocating a part of the industry chain elsewhere because it faces the challenge of aging population, while some regional countries have demographic advantage;
- establishment of special economic zones (SEZ) locally and sharing of experience of SEZ operation is one of the ways to reduce trade deficit since the goods produced in SEZ could be exported to China and elsewhere in the world;
- encouragement of trust building: the economy and security mechanisms are asymmetric. The lack of security mechanisms leads to the shortage of trust and confidence and that, in turn, blocks the process of economic integration. Encouraging initiatives of trust building includes such mechanisms as the Summit of the Conference on Interaction and Confidence-Building Measures in Asia (CICA). China has made a number of initiatives to improve regional governance and global governance. What are the China's counter measures to coordinate better the work of the numerous institutions of regional and global governance? My personal response is inclusivity.
- making institutions more inclusive: The Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) established on the China's initiative in 2013 officially commenced its operation in early 2016. The institution includes 37 founding member countries from Asia, Europe, Africa, America and Oceania. The AIIB is aimed at further improvement of the existing global financial governance mechanisms that would take into account the financing needs of developing countries.

- having the Inclusive Integration Plan: In 2016, China entered the thirteenth five-year period. The thirteen five-year plan clearly sets the task to maintain China's active participation in global economic governance; strengthen macroeconomic coordination; promote financial security, economic stability and growth; promote a balanced multilateral trade system, which would be mutually beneficial and inclusive development. It also stipulates for consolidation of efforts aimed at the implementation of the free trade zone strategy and promotion of the negotiations on regional comprehensive economic partnership agreements such as RCEP, CAFTA, FTAAP;

- shaping Inclusive Global Agenda: China chairs G20 Summit. The 11th G20 summit, which is to be held in Hangzhou in September 2016, shall be conducted under the "4-Is" slogan, namely "Innovative, Invigorated, Interconnected, Inclusive". Its agenda covers several fields such as the growth mode of innovation; enhanced potential economic growth; improved global financial governance; focus on emerging and developing countries; increased ability to resist the risks; established trade and investment relations contributing to the global economic growth; attention to inclusive and inter-connective development; elimination of poverty. The agenda bears the spirit of inclusivity and interconnection.

Kazakhstan's Role in Implementation of the "Silk Road Economic Belt" Concept

Xu Tao

*Senior Research Fellow,
China Institutes of Contemporary
International Relations, Beijing*

According to Foreign Minister Wang Yi's statement made at the press conference on March 8, 2016, China's initiatives of the "Silk Road Economic Belt" and the "21st Century Maritime Silk Road" provide great opportunities for all. These initiatives shall boost development and cooperation throughout Eurasia. The "Silk Road Economic Belt" and the "21st Century Maritime Silk Road" should bring prosperity in the new historical context. This is an endeavor that will bring greater good for all. Kazakhstan will play an indispensable role in the process for a number of reasons.

Firstly, Kazakhstan, being at the center of transport network Eurasia, is a continental bridge between Asia and Europe. This means great geopolitical opportunities for Kazakhstan to become a bridge connecting Europe and Asia, Russia, and China. There is a well-developed transportation-communication complex in Kazakhstan comprising railways, airways, gas and oil pipelines, inland water and maritime transport, motorways and grid.

Railway transportation has become a vital element of industrial infrastructure of Kazakhstan. The rail routes are extensive going in various directions. Further improvement of the transport infrastructure shall enable Kazakhstan to stimulate its economy and have access to South and Western Asia. Kazakhstan shall gain new advantages as a bride connecting Europe and Asia. These are serious advantages giving Kazakhstan an opportunity to decrease

its dependence on the exports of raw materials and to become fully integrated internationally.

Secondly, Kazakhstan may become a center of both domestic and international tourism in Eurasian continent. There are all necessary elements to achieve this goal; Kazakhstan has an enormous territory and great number of famous historical sites and monuments as well as the places of significance in terms of their cultural heritage. All this provides favorable conditions for development of all branches of tourism that are currently vigorously growing. There have been steady increase in the numbers of tourists going to Kazakhstan. Kazakhstan's tourist attractions are increasingly popular. It seems sensible to open a "Silk Way" tourist route to provide access to the numerous architectural treasures, the ruins of ancient cities, as well as artifacts of great historical and artistic significance. To realize fully its advantage in terms of tourism, Kazakhstan may engage better with the neighboring Russia, Mongolia, Uzbekistan, and Kyrgyzstan and open joint tourist routes. An enhanced tourist industry shall increase employment and incomes of average people, trigger the emergence of the related branches of industry, and attract more investment.

Thirdly, Kazakhstan has already become a significant agricultural power and major grain exporter interested in the "Silk Road Economic Belt" project for this matter. In February 2015, Kazakhstan's Vice Minister of Agriculture Saparkhan Omarov stated that about 5 million tons of grain had been exported since the beginning of the marketing year. Last year, 200, 000 tons of grain were exported to China. Currently, China, Russia, and Uzbekistan are the main importers of Kazakhstan's grain.

I also would like to draw our attention to the ecological aspects for economic development of Kazakhstan, namely green economy that shall not be overlooked. The current state of environment in Central Asia is very poor. The Aral Sea has been the place of ecological catastrophe for decades. Environmental

degradation and destruction of the vital habitats due to poor environmental management have had significant negative impact on social and economic state of the region making it increasingly conflict-prone. Similar problems are present in the Caspian basin, the Irtysh River, and the Balkhash Lake. This is an ecological catastrophe of global scale that shall be regarded as tragic for entire humankind.

Water is a vital resource for Central Asia. This issue is of major international concern. The ecosystems of the Central Asian watercourses are intermingled and, therefore, require joint efforts of water management. This is the requirement of the nature itself and better cooperation is needed to tackle the current problems. Significant alteration of the national policies is required to address effectively the ever-growing challenges. Globalization being a new factor of development influences the management capacities in the region. Globalization will remain a factor of external pressure increasing security threats. It makes the nations of the region accelerate the exploitation of their natural and social resources with drastic consequences for their ecosystems. This process is irreversible. This is, in my view, a field where the cooperation between China and Kazakhstan may be especially fruitful showing the example of the successful green economy in Kazakhstan for the others.

Finally, as Kazakhstan's Ambassador to China Shakhrat Nuryshev rightly noted during his interview, President Nursultan Nazarbayev of Kazakhstan proposed to integrate the China's "Silk Road Economic Belt" and Kazakhstan's "Nurly Zhol" program for infrastructural development. This is a very far-sighted initiative that will, hopefully, strengthen the economic cooperation between China and Kazakhstan. Moreover, it may serve as an example for multilateral economic cooperation within the SCO.

Is China Reshaping the World through “One Belt, One Road” initiatives?

Lin Minwang

*Associate Professor,
Institute of International Relations
of China Foreign Affairs University, Beijing*

After President Xi Jinping took office, China has put forward a series of diplomatic initiatives and concepts. For some observers, it seems that China has become more assertive in the past three years. China seems to be moving away from the “low profile” diplomacy. Indeed, in certain sense, China’s diplomacy has changed, but this change, for the majority of the world, is the good news rather than bad. I will explain the impact of the changes in China’s diplomacy on the global geopolitical and geo-economic arena; particular attention is paid at the role “One Belt, One Road” initiatives in new diplomacy of China.

China’s New Diplomacy: New Trend, New Initiatives

The Asian Infrastructure Investment Bank: China has officially launched the AIIB, marking it Beijing’s most ambitious advance into financial diplomacy and global economic governance. According to Lou Jiwei, China’s finance minister: “This is China assuming more international responsibilities for the development of the Asian and global economies”.

The “One Belt - One Road”: The OBOR initiative is a broad one that will make its impact through the continents of Asia, Europe and Africa connecting the East Asian economies at one end and the developed Western European economies at the other while encompassing more than 65 countries.

Afghanistan Peace Talks: As the US withdraw, China takes on a significant role in Afghanistan. China made great efforts to mediate between the Taliban and the Afghan government. China's position is that the government of Afghanistan should resume the peace talks with the Taliban. Beijing also encouraged Pakistan to do more to support the peace talks. China's move toward the role of mediator reveals a foreign policy shift in Beijing.

Middle East: President Xi Jinping made an unexpected visit to Saudi Arabia and Iran, the two nations trapped in a bitter confrontation, at the beginning of the year. Beijing acts as an "honest broker" as it seeks to play a greater diplomatic role on the regional scale. China's active involvement in Iran's nuclear program lead to the Iran nuclear talks. This is one of the numerous examples of China's new policy together with it moves in South China Sea, climate change, and North Korean issue. Why China changes its foreign policy? I think the most important factor is a conceptual shift.

Ideas Behind China's New Diplomacy. China's Dream of the World

From September 22 to 29 2015, China's President Xi Jinping attended a series of the top-level meetings in New York dedicated to the UN's 70th anniversary. On September 28, he addressed the delegates on the 70th session of the UN General Assembly. In the speech entitled "Working Together to Forge a New Partnership of Win-Win Cooperation and Create a Community of Shared Future for Mankind", Xi shared his vision on the new international order as "China's dream of the world" that includes the following.

First is the idea of a Community of Shared Future for Human-kind. Chairman Xi stressed in his speech that at a new historical starting point the UN must address the central issue of how to promote better the world peace and development in the 21st cen-

ture. The solution Xi proposed was to reaffirm our commitment to the purposes and principles of the UN Charter, to build a new model of international relations with win-win cooperation at its core, and to build a community of shared future for humankind.

All national boundaries shall be inviolable and their internal affairs shall not be subject to interference. It is also important to adhere to the principle that the right of each country to choose independently its own social system and development path. Moreover, efforts of all nations to promote their socio-economic development and improve their peoples' lives must be respected. In affirmation of the principle of equality among nations, China deems all of them to be equal. The large, strong and rich must not bully the small, weak and poor. Observance of the equality principle entails the commitment to multilateralism rather than unilateralism, and a new vision seeking win-win outcomes for all. It means rejection of the outdated "winner shall take all" zero-sum mindset where one's gain means the other's loss. Furthermore, China holds that consultation is a critical constituent of democracy and must serve as an important means in contemporary international governance. China, accordingly, advocates for the resolution of disputes and differences through dialogue and consultations. Only if the principles of sovereignty and equality are observed, the new international system will emerge in the format of a fairer and more just order.

In particular, China proposes to make the distinctions when dealing with larger and smaller nations: the relations with major states must adhere to the principles of non-conflict, non-confrontation, mutual respect and win-win cooperation, while larger nations must treat smaller counterparts as equals. The correct approach to justice and interests would be to take justice before interests. In other words, in the relationship with major states, the principles of restrain from conflict and confrontation express China's view. In other words, China respects reasonable expecta-

tions and roles of other nations and is willing to cooperate with all to reach win-win outcomes. In the relationship with smaller nations, the primary principle is to treat them as equals and assume the responsibility in order to provide for public good.

The second idea is to promote an Open, Innovative and Inclusive International Economic Order. There have been several economic trends in recent years: the USA after its gradual economic recovery has been promoting the Trans-Pacific Partnership (TPP) and Trans-Atlantic Trade and Investment Partnership (TTIP); Japanese Prime Minister Shinzo Abe put forward his revival strategy, so-called Abenomics; the EU member states, in the meanwhile, still facing the consequences of the financial crisis. Thus, a unified and open international economic order faces a number of serious challenges.

China strongly objects to the growing tendency towards economic protectionism and nationalism. Xi stressed in his UN speech that development is meaningful only when it is inclusive and sustainable. Achieving such development demands openness, mutual assistance, and win-win cooperation. At the same time, China highlights the necessity of working together to build a sound global eco-environment and steadfastly pursue green, low-carbon, circular and sustainable development. In this regard, China will shoulder its share of responsibility and continue to play its part in this common endeavor. It will urge the developed countries to fulfill their historical responsibilities, honor their emissions reduction commitments, and help developing countries to mitigate and adapt to climate change.

The third idea is to build a Security Architecture of Fairness, Justice, and Joint Contributions with Shared Benefits. Since the end of the Cold War, China has developed its own “new security concept.” The country is well aware that, in the age of economic globalization, the security of all nations is interlinked and mutually interdependent. No country can maintain absolute security

by its own, and no country can achieve stability at the expense of other countries' instability. Therefore, China calls for abandoning the "Cold War" mentality in all of its manifestations and urges to form a new vision of common, comprehensive, cooperative and sustainable security. President Xi appealed to all to respect and guarantee the security of every nation and to construct an open, transparent and equal framework for international security cooperation, in other words, to build a new security architecture of joint contribution and shared benefits in a win-win situation and to make joint efforts to maintain peace and stability in all regions of the world.

China is a proponent of the central role of the UN and Security Council in ending conflicts, maintenance and restoration of peace, while adopting the dual approach to peaceful resolutions of disputes, enforcement measures and use of force. As for the reform of the Security Council, China favors a prudent approach and gradual moves in order not to jeopardize the authority of the UN on the one hand, while letting it fulfill its function in peace-keeping on the other.

The fourth idea is to increase Inter-Cultural Exchanges to Promote Harmony, Inclusiveness, and Respect for Differences. China holds that the world is simply more colorful because of its diversity. Diversity breeds exchanges, exchanges lead to integration, and integration makes progress possible. We must choose the spirit of inclusiveness and respect for differences of the world's various civilizations. Each civilization represents unique vision and contribution of its people and no civilization is superior to others. Different cultures must conduct dialogues and exchanges instead of trying to exclude or extrude each other. We must respect all civilizations and treat each other as equals. We must draw inspirations from each other to boost the creative development of human civilization.

Ideas Behind China's New Diplomacy. China's Dream of Asia: Community of Common Destiny

China's President Xi Jinping's keynote speech at the annual Boao Forum for Asia, held in Hainan Province from 26 to 29 March 2015, was entitled "Towards a Community of Common Destiny and a New Future for Asia". It is illustrative of China's growing influence in the global economy and financial market that has given it a more important global role and capacity to reshape the future of Asia.

Indeed, increasing number of the neighboring countries have high expectations of the rising China. They would like to catch the fast train of China's rapid development hoping to boost their own prosperity and progress. The combination of these two factors; both the representation and number of the guests at the Boao Forum, so-called "China's Davos" is very illustrative of this new geopolitical pattern in Asia. In 10 to 20 years, we might recall the forum as a significant event for both Asia and China. President Xi described the path through which we are to reach this community of common destiny and enumerated the principles that must be upheld to achieve the goal.

Firstly, we must ensure that all countries respect and treat one another as equals. Nations may differ in size, power, and level of development, nevertheless they are all equal members of the international community with equal rights to participate in regional and international affairs. As for the matters that concern us all, the common solution shall be found through dialogue. All nations shall, first and foremost, respect one another's social systems and development paths, core interests, and major concerns. They shall treat objectively and rationally other countries' growing strength, policies, and visions. Efforts must be made to seek common ground while shelving differences and to increase the adherence to common interests. No nations shall disturb the hard-won peace and stability in Asia or hamper their development.

Secondly, we all must seek win-win cooperation and common development. Win-win cooperation is the only way to achieve the result that would be both significant and sustainable as well as beneficial to all. The old “zero-sum” mindset must be rejected in favor of a new win-win cooperation approach. The interests of others shall be taken into account in the course pursued by nations themselves. The goals of common development should be promoted as vigorously as one’s own.

Thirdly, we must pursue the policy aimed at common, comprehensive, cooperative and sustainable security. The Cold War mentality shall be forgotten once and for all and new security concepts found and promoted while we explore a new path for Asia towards our common security.

Fourthly, we must promote inclusiveness and mutual learning among civilizations that are all unique and equal. There should be more exchanges and dialogues among civilizations. The modes of development that differ enable us to learn about each others’ strengths and to thrive and prosper. Let us promote inter-civilization exchanges that build bridges of friendship, enhance human development, and enable to maintain world peace. In short, the “China’s dream of the world” is about an international economic order of openness, innovation and inclusive development, an international security order of fairness, justice, joint contribution and shared benefits, an international civilization of inter-cultural exchanges and dialogue to promote harmony, inclusiveness, and respect for differences. This is how we all shall build a community of shared future for humankind.

To this end, President Xi expressed the commitment that China will continue to participate earnestly in the efforts aimed at maintenance of world peace and pursuit of peaceful development. No matter how the international landscape may change and how strong China may become, he stated, the nation will never choose hegemony or expansion of spheres of influence. China will con-

tinue to contribute to global common development, and win-win strategy of openness. According to President Xi, China is ready to share its experience and opportunities with other countries and welcomes them aboard the China's express train so that all of us could achieve common development.

To sum up, "China's dream of the world" and "China's dream of Asia" show us some new aspects of China's diplomacy: (1) China has started to make bold steps to provide for regional public good. The nation is not behaving as a free rider, but tries to be a responsible power; (2) China reshapes its environment instead of merely adapting to it; (3) China's choice is the pursuit of common interests and collaboration within the entire international community.

Global Geopolitical and Geoeconomic Impact of China's New Diplomacy

The first impact is a new geopolitical pattern in Asia. China will lead Asia in its development. The estimates of economic growth rate in the United States is 2.5% per year, while China's economy will grow by 6.5%, the growth in Japan and in India will be 2% and 8% respectively. By 2020 China's economy will account for 85 % of that of the United States. The economies of Japan, India, and Australia combined will be unable to match with China.

The influence of the United States in Asia is declining. The AIIB is widely regarded as a rival and counterbalance to the US-led World Bank and the Japan-led Asian Development Bank. The United States were unable to discourage its European and Asian allies from joining the AIIB; many of them joined the bank nevertheless, notably South Korea and Australia. This appear to enhance China's rapid rise in the financial market and the decline of the United States' influence.

Japan will inevitably become increasingly isolated in Asia. Following blindly American diplomacy, the Abe administration has lost its capacities to play a main role in Asia. Especially in light of the AIIB issue, Japan has effectively isolated itself by becoming divorced from Asia's development process. If the AIIB uses RMB for settlements, the status and influence of the Japanese yen will inevitably weaken further.

India's presence in Asia is growing. Newly elected Prime Minister Modi has been actively promoting the "Made in India" brand to realize the potential for economic development. As for Asian regional affairs, India is now increasingly involved in them.

The OBOR stimulates great powers' competition. China's "Silk Road Economic Belt" and "21st Century Maritime Silk Road" initiatives have been responded positively by more than 60 states including Russia and Indonesia. India is the only China's neighbor to have reservations about the "Silk Road" projects. Japan try to rival the OBOR, Russian embraces it, while the USA are suspicious of China's intentions, the other landlocked states welcome the OBOR.

SESSION THREE
PROSPECTS FOR CONJUGATION OF CHINA'S
“SILK ROAD ECONOMIC BELT” INITIATIVE
AND KAZAKHSTAN'S “NURLY ZHOL” PROGRAM

Special Address of Minister
of Investment and Development of Kazakhstan
Aset Issekeshov

Ladies and Gentlemen!
Participants in the Conference!

First of all, let me welcome all the participants of the second international conference “Eurasian Transport Corridors: New Ways of Cooperation”.

The geographical position of Kazakhstan provides favorable conditions for formation of the transcontinental transport corridors. To this end, more than 1.5 trillion KZT have been allocated over the past 5 years to develop further the transport infrastructure. This policy ultimately enabled Kazakhstan to be listed 30 places higher in the competitiveness ranking the World Economic Forum in 2015: Kazakhstan raised from the 88th to the 58th position among the 140 countries of the world.

A number of major projects have been implemented: namely Aktau port in the northern direction has been expanded, the dry port in the FEZ “Khorgos - Eastern Gate” have started working as well as the “Zhezkazgan - Beineu” railway and transcontinental corridor “Western Europe - Western China” have been constructed. All these provide the basis for the transport infrastructure of Kazakhstan that is integrated in the trade flows of regional and international significance.

Over the last 5 years, more than 1,800 kilometers of railways have been constructed, 4,500 kilometers of roads of national significance have been built and reconstructed, the infrastructure of the four airports, namely in Kyzylorda, Kokshetau, Taraz, and Uralsk have been modernized. By 2020, some additional 7,000 kilometers of roads will have been constructed and reconstructed; the ferry complex in Kuryk and the railway station in Astana will have been completed and the passenger terminal in Astana airport will have been expanded.

However, the greatest effect possible due to the existing transport infrastructure may be made only when the logistics is working as an integrated system providing the condition for well-managed supply chains and all logistical facilities. Therefore, special attention should be paid to the management of the transport infrastructure, improvement of service, removal of barriers and introduction of effective risk management practices, as well as simplification of the existing customs procedures and introduction of paperless customs. The transportation services should be rendered in such a manner to ensure the effectiveness in the all aspects, namely service, speed, cost, stability and security. All these shall enable the establishment of a multi-modal transport hub.

Widespread use of information technology and integration of the information systems as well as introduction of electronic registration of the documents in the developed economies shall encourage Kazakhstan to introduce intelligent systems as well. Therefore, Intelligent Transport Systems shall be the next step for Kazakhstan to build efficient transit corridors and integrate itself into the international transport networks.

Under the "100 Precise Steps" National Plan, considerable efforts have been made at the intergovernmental level to diversify international transport corridors going through the territory of Kazakhstan and to endure full development of alternative routes.

Moreover, civil aviation is also to expand: some more international flights from Astana will be launched and a hub in Almaty will be opened. These measures will promote further the “Air Silk Road”.

It is also important to note that integration of Kazakhstan’s policy aimed at development of its transport industry with China’s “Silk Road Economic Belt” initiative shall boost tourism along those international corridors. Therefore, the cooperation on Eurasian transport corridors will not only develop the transport sector, but also make a significant contribution to the entire economy by increasing the mutual trade.

In conclusion, I would like to thank the organizers of the international conference and wish you fruitful and interesting work within the panel sessions.

Thank you for your attention!

Transport Corridors in Central Asia: Challenges and New Opportunities

Talant Sultanov

*Director of Center
for Silk Way Studies, Bishkek*

Lost Enlightenment

In his book “Lost Enlightenment: Central Asia’s Golden Age from the Arab Conquest to Tamerlane” Dr. Frederick Starr writes that Central Asia used to play a key role in the world as a center of trade, production, innovation, science, culture, and exchange of ideas. However, with the discovery of new sea routes, the region’s role in the world began to decline gradually. For several centuries, Central Asia has been unable to regain its former importance. The 21st century is providing Central Asia with new opportunities to become again a center if not of the global but at least of the regional significance.

New Opportunities

The countries of Central Asia are now in the situation of new opportunities. The Eurasian Economic Union was launched after a long preliminary period of preparatory work. The Union brings together five countries of Eurasia into a single 180-million market. In 2013, the concept of the “Silk Road Economic Belt” was articulated firstly in Astana at Nazarbayev University and then in Bishkek, at the SCO Summit. While according to some these two ideas were mutually exclusive, a year ago, presidents Putin and Xi Tszinpin met in Moscow and signed an agreement on conjunction of the EAEU and SREB. In the meantime, in Astana,

President Nazarbayev announced a synergetic “Nurly Zhol - Silk Road Economic Belt” strategy. These integration projects and concepts make Central Asia once again a significant region of the world. However, the recent developments bring some challenges to our countries that must be addressed.

Challenges

One of the most apparent regional challenges are the low level of trust between the leaders of the countries of Central Asia. The issues unresolved after the collapse of the Soviet Union hamper further development of cooperation. These includes issues related to the borders, watercourses, and energy.

The other challenge is the poor condition of the infrastructure between the countries of the region. Although the state of affairs in this respect is gradually improving, still, as one international organization put it, the trains cross the borders at such a low speed that a person walking along the railway on foot can be even faster.

Moreover, it is important to take into account unfavorable situation in the global economy that resulted in decrease of the GDP growth, higher inflation and devaluation of national currencies. National governments have developed different strategies to deal with the economic crisis and achieved different results.

Anti-crisis Policies in Kyrgyzstan and their Outcomes

Maintenance of political stability has been the first item on the agenda in Kyrgyzstan. Having undergone two revolutions in the last two decades, the nation was very vulnerable in terms of possible destabilization. Successful parliamentary elections in autumn 2015 showed that Kyrgyzstan was a country capable to maintain its parliamentary democracy.

As soon as political stability was there, the state of national economy began to show positive dynamics. Comparing with the other member states of the EAEU, Kyrgyzstan is experiencing the highest GDP growth, slower inflation and relatively low devaluation of its national currency. For the first time in its history, Kyrgyzstan's sovereign credit rating by the leading Moody's and Standard and Poor's agencies was a "stable" one. The European Union granted to Kyrgyzstan the GSP + status (Generalized System of Preferences) that stipulates for duty-free export of goods to the European markets. It is important to mention that only 10 countries in the world have such advantage.

Recommendations and Conclusion

The countries of the region of Central Asia have new opportunities. It is vitally important to realize fully the advantages of the current situation. Firstly, it is necessary to increase the contacts among each other, to get to know each other better. Secondly, it is necessary to enhance considerably our connectivity in terms of infrastructure. Thirdly, given that we all are living in the age of new technologies, it is necessary to implement jointly such innovative projects as the "Virtual Silk Highway" and "Digital CASA".

Development of New “Silk Road”: a View from Georgia

Shota Utiashvili

*Senior Research Fellow,
Georgian Foundation for Strategic
and International Studies, Tbilisi*

December 13, 2015 is a truly important day for Georgia. The first container train departed China and less than a fortnight later crossed the Georgia’s border to leave further for Europe through Turkey.

After the dissolution of USSR, there have been numerous attempts to revive the ancient Silk Road, namely the EU-led TRACECA project that involved 14 countries but unfortunately failed to deliver. In 2011, US proposed New Silk Road, but the initiative was rather unsuccessful either. Lack of funding as well as lack of goods to transport undermined both projects.

On September 7 2013 it was China’s President Xi Jinping who, in the course of his visit to Kazakhstan, proposed the idea of the “Silk Road Economic Belt” that would connect central and western China with Central Asia, Middle East and Europe. Unlike the previous initiatives, which suffered from lack of funding, China was willing to allocate 40 billion dollars to support the initiative. The important factor was that, unlike the previous projects, China produces enough goods to be transported via this route. The trade between the EU and China amounted to 615 billion dollars in 2014 and will reach 800 billion in 2020. Given economic slowdown, these figures are impressive.

There are three possible routes of the Silk Road. The northern 11, 000-km route through Kazakhstan, Russia, Belarus, and Poland. This distance may be covered in 16 days. The length and harsh climate conditions make it expensive and sometimes unre-

liable. The advantage of this route is that there is no need to build or modernize the existing infrastructure. However, Russia's difficult relations with the neighboring countries that too often result in restriction on the transit and trade due to political reasons is a significant risk factor.

Then, there is a potential southern route through Kyrgyzstan, Uzbekistan, Turkmenistan to the Iranian port of Bender-Abbas with its possible extension to Turkey. It takes very long to transport goods via this corridor and political instability is an important factor as well.

Finally, there is the western route through Kazakhstan, Turkmenistan, Azerbaijan, Georgia and Turkey. The advantage of the western route is that the infrastructure has been nearly built. The "Kars - Akhalkalaki" railway connecting Georgia and Turkey is to be fully operational by the end of 2016 after some delay. Azerbaijan, Kazakhstan, and Turkmenistan are building or expanding their ports on the Caspian Sea.

The government of Georgia has recently allocated 2,5 billion dollars under the contract to build Georgia's first deep water port. The initial capacity of Anaklia Port is estimated at 7 million tons and ultimately reaching the volumes of 100 million tons. There were two competing consortia to implement the project: Chinese-Georgian and American-Georgian. The American-Georgian Consortium won the tender. However, first public announcement that they made was that they would invite the Chinese companies to join the project. There is a clear understanding in Georgia that without significant Chinese participation, Port of Anaklia makes no economic sense. Recent confrontation between Russia and Turkey, when Russia closed its transit routes to the Turkish goods, proved that it is vitally important to have an alternative route that would connect Turkey and China.

The relations between Georgia and China are increasingly dynamic. There is an on-going discussions about the possibility and

feasibility a free trade regime between the two countries. Chinese businesses are very active in Georgia. In 2012, China's Hualing group acquired a medium-sized Georgian Bank. In total, this company has invested more than 500 million dollars in Georgia. So far, China is Georgia's fourth largest trading partner: the 823 million dollars of trade in 2014 accounted for 7.2 % of Georgia's total turnover of 11.4 billion dollars. Georgia is already a member of the China-led Asian Infrastructure Investment Bank.

Georgia maintains very good relations with Kazakhstan. The Kazakhstan's company owns Georgia's second largest port of Batumi. Kaztransgaz owns the Tbilisi gas distribution network. Although the volume of investment from Kazakhstan has decreased recently, strategically, the relations are on solid footing. Moreover, some oil from Kazakhstan is transported via the Georgian Railways.

Georgia's relations with Azerbaijan are those of strategic partnership; the closest cooperation is maintained in the field of energy, trade and politics. Similarly, Georgian-Turkish relations are developing.

Georgia has recently signed the Association Agreement with the European Union. Georgian citizens are expected to be allowed to travel without visas to Europe since this summer. The Deep and Comprehensive Free Area (DCFTA) with EU is gradually entering into force and will be fully operational in nearest future.

Georgia has re-introduced visa-free regime with Iran. We hope that after lifting of the economic sanctions, Iran's economy will grow rapidly and the trade between Georgia and Iran, Iranian investment will grow. It is important to note that Georgia sees trade and tourism as the key engines for its economic growth. Number of foreign visitors is growing rapidly. Currently the number of foreign tourists is 1,5 times bigger than the number of the locals. These are mostly people from the countries situated long the Silk Road, namely Azerbaijan, Tur-

key, Armenia, Russia, more and more people are coming from Central Asia.

Georgia is already an important transit corridor mostly for oil and gas transportation. The "Baku - Tbilisi - Ceyhan" oil pipeline transports nearly 1 million barrel per day from Azerbaijan to the world markets. The South Caucasian Pipeline, which now transports up to 8 billion cubic meters of gas per year, is being expanded to increase its capacity to 25 bcm of gas.

It worth mentioning that, although Georgia and Russia do not have diplomatic relations, the two countries maintain cooperation in the field of energy. Georgia not only transits Russian gas to Armenia, but the two parties jointly operate the country's largest hydropower station Enguri-HES that provides the bulk of Georgia's electricity.

Paradoxically enough, but the recent decline in prices for fuel might stimulate the development of the western route. Some of the countries of the region, which have depended due to their oil and gas revenues, might be willing to explore the ways to diversify their economies in order to decrease their dependence on hydrocarbons. In this context, the "Silk Road" project can be extremely important. The countries situated along the corridor, including Kazakhstan, Azerbaijan, Georgia, and Turkey must do more to harmonize their customs and transportation regulations and procedures, to introduce competitive tariffs and liberalize legislation. Georgia is willing to participate actively in the process.

“Nurly Zhol” integration into “Silk Road Economic Belt” Major Directions

Dauren Sabitov

*Director of Department of Transport and Logistics,
Ministry of Investment and Development of Kazakhstan*

Last year, within the framework of the “Nurly Zhol” state program, a number of large-scale projects in the transport sector were launched. Together with the previously implemented projects, the current policy of development of the transport infrastructure has raised Kazakhstan’s positions in terms of quality of its infrastructure in the world rankings.

Extension the port of Aktau shall increase its capacity up to 21 million tons and the construction of the ferry complex in Kuryk with the capacity of 4 million tons will enable us to open the “western gate” of Kazakhstan.

In the east of the country, within the FEZ “Khorgos - Eastern Gate”, the construction works aimed at building a transport and logistics hub has been almost completed. The implementation of the project stipulates for the construction of a dry port. The enhanced SEZ infrastructure will enable us to increase the volume of trade through the Khorgos by 8 times. This is 4-miln annual increase in the transportation of cargo.

This year, the second track of the “Almaty - Shu” railway section will be completed in order to open the bottlenecks so that they would not hamper the traffic on the railways with the ultimate goal to maintain uninterrupted traffic along the entire “Western Europe - Western China” transcontinental route that is of great importance for the entire Eurasian transcontinental mainland bridge.

It is crucial for Kazakhstan to achieve higher quality of transport and logistics services to realize fully its transit potential and to establish itself as a regional transport hub.

The most successful international experience shows that the widespread use of information technology increases considerably efficiency of logistics and reduces the cost of transportation. However, currently not all domestic carriers in Kazakhstan are even capable to provide 3pl services (3rd party logistics) to trace the cargo, while the developed countries have introduced 5pl services already. This, in turn, breaks the supply chain. Therefore, it is now necessary to modernize the services in order to minimize discrepancy between Kazakhstan and the developed economies.

The positive outcomes of the coordinated efforts of the countries participating in the Trans-Caspian International Transport Route project are worth special attention. Considerable efforts have been made at the national level by the agencies dealing with the railway and maritime transport. I would like to draw your attention to the success of the "Nomad Express" pilot project: in 2015, the first container train went from China via Kazakhstan, Azerbaijan, and Georgia to Turkey. The similar train left China via Kazakhstan for Iran. In January 2016, the trial container train departed from Ukraine via Kazakhstan to China.

In 2015, Kazakhstan was able to achieve a two-fold increase in container traffic from China through Kazakhstan to Europe that amounted 50, 000 TEU. Now the efforts must be made to maintain an uninterrupted service of container trains between the two countries that would enable us to realize fully the transit potential of this corridor.

The opening of the terminal in the sea port of Lianyungang in 2014 contributed considerably into boosting of container transportation between Kazakhstan and China. This is of vital importance as the goods now are transported to Central Asia and Europe through the territory of Kazakhstan. Jointly with China,

Kazakhstan is moving towards opening an international logistics zone of the SCO member states in Lianyungang.

Implementation of these infrastructure projects in the transportation field aimed at the development of container service enables us to build a more diversified network of transit corridors through the territory of Kazakhstan integrating the country into the broader network that is being built within China's "Silk Road Economic Belt". The network includes the routes in the following directions: "China - Mongolia - Russia", "China - Central Asia - West Asia" and "China - Indochina".

Kazakhstan's "Nurly Zhol" program and China's "Silk Road Economic Belt" are significant elements for the development of the transcontinental bridge between Europe and Asia. It means implementation of China's initiatives to improve the regional infrastructure that would be the basis for a broader, more extensive network of safe and highly efficient transport of highest quality.

The logistics operator JSC "NC" Kazakhstan Temir Zholy and the People's Government of Jiangsu Province signed the framework agreement on strategic cooperation to implement a series of joint projects in the FEZ "Khorogos - Eastern Gate" in Kazakhstan. These efforts demonstrate the expansion of bilateral cooperation and fuller realization of the unique geographical advantage of Kazakhstan's being the gate to the West; they are also crucial for building a transport hub on the border between the two countries.

In conclusion, I would like to express my confidence that the joint efforts of Kazakhstan and China will enable us to write a new page in the history of the Silk Road.

The “Nurly Zhol” and the “Silk Road Economic Belt” Synergy

Kanat Almagambetov

*Director General of KAZLOGISTICS
Transport Union of Kazakhstan*

The “KAZLOGISTICS” Union of Kazakhstan is an alliance of transport and logistics enterprises and associations aimed at coordination of their efforts to boost the development of transport sector of Kazakhstan and its logistic capacities. The “KAZLOGISTICS” sees its ultimate goal in realization of the transit potential of Kazakhstan and in integration of all modes of transportation into one coherent system. The Union is also engaged in the work with the government agencies on the development of the transport and logistics system and with the legislative on drafting the legislature regulating the issues relevant to the transport industry.

The “KAZLOGISTICS” Union is one of the founders of the “Eurasian Union of Transport, Shipping and Logistic Enterprises” with the main task being to contribute into formation of the single transportation system for the member states of the EAEU. The “KAZLOGISTICS” Union has been involved into the work on drafting the transport policy, shipping agreements; it also have been engaged into tackling the issues related to the customs. Given its considerable cargo base, the “KAZLOGISTICS” is actively involved in the joint efforts with the Communications and Transportation Association of China in order to boost the transit potential and improve the logistics between the two countries. It is also working closely with the ministries and customs services to raise Kazakhstan’s position in the World Bank’s Logistics Performance Index - LPI.

Although there have been numerous achievements, there are a number of the obstacles and problems that need to be addressed

in order to ensure successful implementation of both the “Silk Road Economic Belt” project and the “Nurly Zhol” program given that the development of trade is considered as one of their major outcomes.

It is important to note that there have been positive changes in terms of cargo transportation via Kazakhstan. The work have been done within the Eurasian Union on harmonization and simplification of the customs legislation and procedures. The railways infrastructure has acquired the capacity that would be sufficient to meet the demand even in the case of two and even three-fold increase in transportation of goods and passengers. A considerable number of the roads are being constructed and reconstructed, so are the seaports and Kazakhstan’s transport infrastructure in general. Therefore, the immediate tasks are successfully fulfilled.

However, although a number projects have been implemented, the outcomes have been rather modest so far due to a number of systemic problems hampering full realization of the transit potential. I would like to focus on the three issues that I consider to be the most pressing.

The first problematic issue is the customs. The procedures on the checkpoints, including those on the multimodal transportation routes, shall be simplified; favorable conditions shall be provided for further development of the institution of authorized economic operators and customs carriers.

Moreover, better cooperation between the customs services of the neighboring countries is required in terms of early exchange of information to increase the amount of goods crossing their borders. It should be noted that the latter has direct negative effect on those who want to invest in Kazakhstan. As a rule, while offering their services for delivery of goods, equipment and components needed for construction of a plant or a factory, a carrier or a shipping company is able to inform the potential investor only on the costs for the shipping to the destination point only.

The exact amount of customs payments is unknown even at the moment when the decision on a particular investment is being made. Preliminary calculations are, understandably, rather approximate. The money is paid on arrival of the goods and the sum of payment is calculated taking into account the changed prices. This often means the actual payments are several times higher than those preliminary agreed. Not surprisingly, investors are often reluctant to continue any business in such conditions. Now imagine that the customs services of, say, China sends the information letter on the actual amount of the custom duties to their counterparts in Kazakhstan. In this case the cost shall not differ much from the initially agreed one.

The second obstacle is shortage of qualified professionals that are trained to manage transportation and to provide related services of higher quality so that in terms of their efficiency they would meet growing requirements of rapidly developing markets. In my opinion, this is a challenge faced not only by the transportation sector but virtually all industries of Kazakhstan's economy.

The curriculum shall be altered so that it would reflect the current realities, the conditions shall be provided so that the students may gain necessary experience during their placements/internships. Although the old soviet system of vocational training was abandoned, a new system has not been built yet. Moreover, the control system is virtually non-existent and there are no professional standards either.

The third issue is the necessity to revive the work of the Transit Commission that was established under the Prime Minister of Kazakhstan but has been rather inactive, most likely due to the fact that flow of goods through Kazakhstan had not reached any considerable volumes at the time of its establishment, favorable conditions that would maintain and boost the transit were not yet the priority item on the agenda.

Under the “100 Precise Steps” National Plan articulated by President Nazarbayev of Kazakhstan, the transportation and logistics complex should become a driver of the further growth of entire economy. Currently, the government invests considerable amounts into modernization and expansion of the transport infrastructure. This is especially important as the development of all sectors of economy depends directly on the development of transport. Therefore, the issues of transport and logistics shall be considered and resolved on higher level so that the government policies could contribute into the boost of the development of transit infrastructure and relevant business.

The fact that such a conference is being held today only reaffirms the need for urgent measures be taken to tackle the issues of transport and logistics.

Қазақстан Республикасының Президенті жанындағы Қазақстан стратегиялық зерттеулер институты туралы ақпарат

Қазақстан Республикасының Президенті жанындағы Қазақстан стратегиялық зерттеулер институты (ҚСЗИ) Қазақстан Республикасы Президентінің 1993 жылғы 16 маусымдағы Жарлығымен Алматы қаласында құрылған. 2014 жылдың сәуір айынан ҚР Президентінің Жарлығымен Астана қаласына көшірілді.

Қазақстан Республикасы Президентінің жанындағы Қазақстан стратегиялық зерттеулер институтының құрылған күнінен бастап оның негізгі мақсаты — мемлекеттік ғылыми-зерттеу мекемесі ретінде Қазақстан Президентінің және елдің басқарушы органдарының қызметін ғылыми-талдаулармен қамтамасыз ету.

Осы уақыт барысында ҚСЗИ жоғарыкәсіпті ғылыми-талдау орталығына айналды. Бүгінгі таңда институтта алты ғылым докторы, он ғылым кандидаттары, PhD, саясаттану, тарих, экономика, әлеуметтану салаларының мамандары қызмет атқарады.

ҚСЗИ өзінің 23 жылдық қызметі барысында институт сарапшыларының қатысуымен халықаралық қатынас, ғаламдық және аймақтық қауіпсіздік мәселелері бойынша 250-ден астам кітап басып шығарған. Институт үш мерзімді ғылыми-сараптамалық журнал басып шығаруда: «Қоғам және Дәуір» тоқсандық ғылыми-сараптамалық журналы, «Қазақстан-Спектр» тоқсандық ғылыми журналы және «Central Asia's Affairs» тоқсандық сараптамалық журналы (ағылшын тілінде).

ҚСЗИ өткізетін ғылыми форумдардың ішінде шетелдік сарапшылардың ерекше қызығушылықтарын тудыратыны — 2003 жылдан бері дәстүрлі өтіп келе жатқан, Орталық

Азиядағы ынтымақтастық пен қауіпсіздік мәселелеріне арналған Алматы конференциясы.

ҚСЗИ-дың ғылыми басқосуларына Қазақстанның және Орталық Азия елдерінің ғана емес, сонымен қатар АҚШ-тың, Германияның, Жапонияның, Иранның, Қытайдың, Пәкістанның, Ресейдің, Түркияның, Үндістанның, Францияның және басқа да мемлекеттердің ғалымдары белсене қатысуда.

ҚСЗИ базасында Қазақстанның жетекші жоғарғы оқу орындарының студенттері мен шетелдік сарапшылар үнемі тәжірибеден өтіп отырады.

Бүгінгі таңда институтта қызметкерлердің кәсіби және ғылыми өсулері үшін барлық қажетті жағдайлар жасалынған. ҚСЗИ туралы толық ақпаратты төмендегі мекен-жайдан алуға болады:

Қазақстан Республикасы, 010000, Астана,
Бейбітшілік көшесі, 4
Тел.: +7 (7172) 75-20-20
Факс: +7 (7172) 75-20-21
E-mail: office@kisi.kz
www.kisi.kz

Информация о Казахском институте стратегических исследований при Президенте Республики Казахстан

Казахстанский институт стратегических исследований (КИСИ) при Президенте Республики Казахстан был создан Указом Президента Республики Казахстан 16 июня 1993 г. в г. Алматы. В апреле 2014 г. Указом Президента Республики Казахстан КИСИ был передислоцирован в г. Астану.

С момента своего возникновения основной задачей Казахстанского института стратегических исследований при Президенте Республики Казахстан как государственного научно-исследовательского учреждения является научно-аналитическое обеспечение деятельности Президента Казахстана, руководящих органов страны.

За это время КИСИ превратился в высокопрофессиональный научно-аналитический центр. В настоящее время в институте работают шесть докторов наук, десять кандидатов наук, PhD, специалисты в области политологии, истории, экономики, социологии.

За 23 года деятельности в институте было издано более 250 книг по международным отношениям, проблемам глобальной и региональной безопасности. В КИСИ издаются три журнала: «Қоғам және Дәуір» (на казахском языке), «Казахстан-Спектр» (на русском языке), «Central Asia's Affairs» (на английском языке). Институт располагает собственным сайтом на трех языках: казахском, русском и английском.

В КИСИ ежегодно проводится большое количество международных научных конференций, семинаров, круглых столов.

Особый интерес у экспертов вызывают ежегодные конференции КИСИ, проводимые с 2003 г. и посвященные проблемам безопасности и сотрудничества в Центральной Азии.

В научных форумах КИСИ принимают участие не только эксперты из Казахстана и стран Центральной Азии, но и ученые из Германии, Индии, Ирана, Китая, Пакистана, России, США, Турции, Франции, Японии и др.

На базе КИСИ постоянно проходят стажировку и преддипломную практику студенты ведущих казахстанских высших учебных заведений, а также зарубежные эксперты.

В настоящее время в институте созданы необходимые условия для профессионального и научного роста сотрудников. Более подробную информацию о КИСИ можно получить по адресу:

Республика Казахстан, 010000, Астана,
ул. Бейбитшилик, 4
Тел.: +7 (7172) 75-20-20
Факс: +7 (7172) 75-20-21
E-mail: office@kisi.kz
www.kisi.kz

Information about the Kazakhstan Institute for Strategic Studies under the President of the Republic of Kazakhstan

The Kazakhstan Institute for Strategic Studies under the President of the Republic of Kazakhstan (KazISS) was established on June 16, 1993 in Almaty by the Decree of the President of the Republic of Kazakhstan. In April 2014, President Nazarbayev issued the Executive Order to relocate the KazISS to Astana.

Since its foundation the mission of the KazISS as the national research institution is to provide analytical support to the President of the Republic of Kazakhstan, and public administration agencies of Kazakhstan.

The KazISS enjoys a reputation of the leading think tank of Kazakhstan as it employs a highly professional pool of experts; at present it includes six doctors and ten candidates of sciences and PHDs, who specialize in political science, history, economics and sociology.

During the twenty-three years of functioning the KazISS have published more than 250 books on international relations, global and regional security. The Institute publishes three journals: the *Kogam zhane Dayir* in Kazakh, the *Kazakhstan-Spectrum* in Russian and the *Central Asia's Affairs* in English. The KazISS has a trilingual website; in Kazakh, Russian, English.

The KazISS holds a great number of international conferences, seminars and round tables, including the Annual Conferences (regularly held since 2003) participated by the experts from Kazakhstan, Central Asia as well as Russia, China, Germany, France, India, Iran, Turkey, Pakistan, Japan, the USA and other countries.

The KazISS is the basis for the professional practice work for the students of the leading Kazakhstan universities and for the fellowships for both Kazakhstan's and foreign researchers.

Contact us for any further information:

4, Beybitshilik Str.

Astana, 010000

Republic of Kazakhstan

Tel: +7 (717) 75-20-20

Fax.: +7 (717) 75-20-21

E-mail: office@kisi.kz

www.kisi.kz

Для заметок

Для заметок

Для заметок

Научное издание

**ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ЕВРАЗИИ:
НОВЫЕ ПУТИ СОТРУДНИЧЕСТВА**

*Материалы II международной конференции
Астана, 14 марта 2016 г.*

Редактор-корректор Наталия Шестакова
Переводчик с англ. яз. Марем Бузуртанова
Дизайн обложки Берик Леспек
Верстка Елена Тушкова

Подписано в печать 16.08.2016. Формат 60x90 1/16
Бумага офсетная. Печать офсетная. Печ. л. 8,8
Тираж 500 экз.

Казахстанский институт стратегических исследований
при Президенте Республики Казахстан
050010, г. Астана, ул. Бейбитшилик, 4

Отпечатано в типографии ОО «КРОИВА» г. Алматы

Nonfiction Publication

**TRANSPORT CORRIDORS IN EURASIA:
NEW WAYS OF COOPERATION**

*II International Conference
Astana, 14 March 2016*

Editing and proofreading by Natalya Shestokova
Translation by Marem Buzurtanova
Cover design by Berik Lespek
Layout by Elena Tushkova

Signed in 16.08.2016. Format 60x90 1/16.
Offset paper. Offset printing. Pecs. 8,8
Circulation 500 copies.

Kazakhstan Institute for Strategic Studies
under President of Kazakhstan
050010, Astana, 4, Beybitshilik St.

Printed by "KROIWA" Publishing House Almaty