Национальный Союз Политологов

ВОПРОСЫ ПОЛИТОЛОГИИ

ВЫПУСК 4(28), 2017

Научный журнал

Журнал «Вопросы политологии» включен в **Перечень рецензируемых научных изданий ВАК Министерства образования и науки РФ по политическим наукам**, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты на соискание ученой степени кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук

Журнал включен в **Перечень научных изданий рекомендованных ВАК Республики Узбекистан** для публикации основных научных результатов диссертаций по политическим и философским наукам

С 1 января 2018 года
журнал выходит один раз в месяц

МОСКВА, 2017

ВОПРОСЫ ПОЛИТОЛОГИИ

Научный журнал

Председатель Редакционного Совета – ПЛАТОНОВ В.М., к.ю.н., заведующий кафедрой политических наук РУДН, Председатель Московской городской Думы (1994–2014 гг.)

Редакционный Совет

БЕХ Владимир Павлович	д.ф.н., первый проректор Национального педагогического университета им. М.П. Драгоманова (Украина, г. Киев)
БОЖАНОВ Владимир Александрович	д.и.н., профессор, зав. кафедрой мировой и отечественной культуры Белорусского Национального технического университета (Белоруссия, г. Минск)
ВЕДРИН Оливье	главный редактор русской версии французского журнала «Национальная оборона» (Revue Défense Nationalе), спикер Европейской комиссии, редактор франко-германского журнала по вопросам внешней политики «European Union Foreign Affairs Journal» и ректор «Континентального университета в Киеве» (Франция, г. Париж)
ГАЙДУК Вадим Витальевич	д.п.н., к.ю.н., профессор кафедры философии и политологии Башкирского государственного университета (Россия, г. Уфа)
ИРХИН Юрий Васильевич	д.ф.н., профессор кафедры политологии и политического управления РАНХ и ГС при Президенте РФ (Россия, г. Москва)
КАРАДЖЕ Татьяна Васильевна	д.ф.н., заведующая кафедрой политологии и социологии МПГУ (Россия, г. Москва)
КЕТЦЯН Григор Ваникович	к.п.н., заместитель Главного редактора журнала, Председатель Попечительского Совета научного журнала «Вопросы политологии» (Россия, г. Москва)
КОВАЛЕНКО Валерий Иванович	д.ф.н., зав. кафедрой российской политики МГУ им. М.В. Ломоносова (Россия, г. Москва)
КОСИКОВ Игорь Георгиевич	д.и.н., главный научный сотрудник Института этнологии и антропологии РАН (Россия, г. Москва)
МЕДВЕДЕВ Николай Павлович	д.п.н., профессор, Президент Национального Союза Политологов, главный редактор журнала (Россия, г. Москва)
МИХАЙЛОВ Вячеслав Александрович	д.и.н., зав. кафедрой национальных и федеративных отношений РАНХ и ГС при Президенте РФ (Россия, г. Москва)
НАСИМОВА Гульнара Орленбаевна	д.п.н., профессор, зав. кафедрой политологии факультета философии и политологии Казахского Национального университета им. Аль-Фараби (Казахстан, г. Алматы)
НИСНЕВИЧ Юлий Анатольевич	д.п.н., профессор Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» (Россия, г. Москва)
ПАХРУТДИНОВ Шукритдин Ильясович	д.п.н., профессор, заведующий кафедрой «Национальные интересы и стабильность общества» Академии государственного и общественного строительства при Президенте Республики Узбекистан (Узбекистан, г. Ташкент)
ПЛЯЙС Яков Андреевич	д.и.н., д.п.н., профессор, заведующий кафедрой политологии Финансового университета при Правительстве РФ (Россия, г. Москва)
ПРЯХИН Владимир Федорович	д.п.н., профессор кафедры мировой политики и международных отношений РГГУ (Россия, г. Москва)
ПУСЬКО Виталий Станиславович	д.ф.н., профессор кафедры политологии МГТУ им. Н.Э. Баумана (Россия, г. Москва)
СМИРНОВ Вильям Викторович	к.ю.н., заведующий сектором Института государства и права РАН (Россия, г. Москва)

Редакционная коллегия

Главный редактор – МЕДВЕДЕВ Н.П., д.п.н., профессор

Кетцян Г.В. (к.п.н. – зам. гл. редактора)
Чернышов С.И. (к.п.н. – зам. гл. редактора)
Шкурина С.С. (к.п.н. – ответ. редактор)
Абрамова О.Д. (д.п.н.)
Давыдов В.Н. (к.п.н.)
Козлов Г.Я. (д.и.н.)
Медведева В.К. (к.п.н.)
Слизовский Д.Е. (д.и.н.)

© Национальный Союз Политологов, 2017
© ООО «Издательство «Наука сегодня», 2017

ISSN 2225–8922

ЖУРНАЛ ВКЛЮЧЕН В ПЕРЕЧЕНЬ ВАК РФ

УЧРЕЖДЕН
Национальным Союзом Политологов

Журнал издается при содействии ООО «Издательство «Наука сегодня» с участием Института современной политики РУДН

Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере массовых коммуникаций, связи и охраны культурного наследия

Рег. № ПИ № ФС77–46176 от 12 августа 2011 г.
Журнал издается один раз в месяц

Журнал включен в базу РИНЦ (Российский индекс научного цитирования)

Включен в каталог Ulrich's Periodicals Directory

Пятилетний импакт-фактор: 1,489.

Адрес редакции: 119606, г. Москва, пр-т Вернадского, д. 84, корп. 6, каб. 2069
Тел.: (910) 463–53–42
Интернет-ресурс: www.souzpolitolog.ruwww.voprospolitolog.ru
E-mail: voprospolitolog@yandex.ru souzpolitolog@yandex.ru

Мнение авторов может не совпадать с мнением редакции. При перепечатке ссылка на журнал обязательна.

Научные статьи, публикуемые в журнале подлежат обязательному рецензированию.

Ответственный редактор
Шкурина С.С.

Перевод
Чернышова Е.В.

Компьютерная верстка
Иваньшина И.Г.

Подписано в печать 24.11.2017
Формат 60×84/16. Бумага офсетная. Печать офсетная. Усл. п.л. 22,1. 1000 экз. (1-й завод – 500 экз.)
Заказ № ___

Отпечатано в типографии ООО «Белый Ветер».
115054, г. Москва, ул. Щипок, 28.
Телефон: (495) 651-84-56

СОДЕРЖАНИЕ

ПОЛИТИЧЕСКИЕ ИНСТИТУТЫ, ПРОЦЕССЫ И ТЕХНОЛОГИИ

Слизовский Д.Е., Медведев Н.П., Ахмадиён Комбиз Сахоби, Репьёва Я., Кузнецова Е. Российская Федерация ищет способ обеспечить развитие экспортного потенциала своей системы образования 7
Нестерчук О.А. «Новая политическая культура» как инструмент стабилизации/деформации общества 26
Глебов В.А., Давыдов В.Н. Законодательный механизм развития гражданского общества 37
Бакушев В.В. Парламентаризм развивает многообразие демократии 51
Николенко А.А., Тушков А.А. Анализ каузальных связей и элементов концепта «русская власть» с точки зрения метапарадигмы политического универсализма 61
Альбов А.П. Философия, религия, искусство как основа становления и развития цивилизации 68
Гришаева О.Н., Гришин О.Е., Толочко А.В. Президентский рейтинг в России: факторы стабильности и роста 79
Амиантов А.А. Современные политические партии России: цели их создания и деятельности 88
Мышьякова Д.В. Рекрутизация политической активности российского гражданского общества на современном этапе 99
Строганов В.Б. Конструктивный потенциал применения политической манипуляции в интернете 106

СОВРЕМЕННЫЕ ИНТЕГРАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ

Бирюков С.В., Барсуков А.М. «Новый шелковый путь» и евразийская интеграция: роль Казахстана 114
Палилов Д.Е. Сопряжение Евразийского экономического союза и экономического пояса Шелкового пути 126
Цинь Тинтин Китайско-российское газовое сотрудничество и экологическая нагрузка на окружающую среду КНР 134
Набиев Бахтияр Эйваз оглы Геополитические аспекты стратегических перспектив во взаимоотношениях Азербайджана и России 143
Касымов А.А. Результативность политического регулирования интеграционных процессов в Республике Таджикистан 151
Мэн Сянюнь Анализ угроз безопасности «Экономическому поясу Шелкового пути» и необходимости совместного решения проблем КНР с РФ 160

ЭТНОПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ

Экзеков М.Х. Об особых правах коренных малочисленных народов 172
Дзюбан В.В., Кочергина М.В. Эволюция старообрядческих общин пограничных территорий России, Украины и Беларуси в советский и постсоветский периоды развития: проблемы сохранения этноконфессионального единства 182

Ефремова Е.А. Особенности этносоциальных интеграционных процессов в России 193

ПОЛИТИЧЕСКИЕ КРИЗИСЫ И КОНФЛИКТЫ

Сулейманова Ш.С. Информационные войны: история и современные тенденции 203
Бирюков С.В., Андреев А.В. Украинский кризис российской политики. К ревизии политических технологий 215
Курбонова З.М. Межтаджикский конфликт и его особенности в условиях приобретения независимости 223
Соколов А.В., Новикова Ю.А. Группосозидающая функция городских конфликтов (на примере Ярославской области) 230
Палчаев А.Н. О некоторых трудно преодолимых факторах конфликтогенности Северного Кавказа 241
Новосельцев С.В. Территориальные споры в Южно-Китайском море: позиции Индонезии и Сингапура 248
Ширгазина Э.Р. Переговорные практики в политическом процессе: стратегия и тактика 255
Тетерюк А.С. К анализу путей исследования современных вооруженных конфликтов: гибридная война и асимметричный конфликт 263

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ

Абрамов В.Л., Абрамова О.Д. Экономические интересы России и ЕАЭС при формировании большого евразийского партнерства 276
Слоботчиков О.Н., Киселев В.В. Ирландский политический радикализм: причины и возможные последствия 287
Ли Дань Изучение России в КНР: состояние и перспективы 301
Чан Хыу Тхан Факторы, снижающие эффективность реализации антикоррупционной политики в современном Вьетнаме 308
Павлов В.В. Совет национальной безопасности при Дональде Джоне Трампе: первые наблюдения 322
Md Sazedul Islam Rise of militancy and terrorism and the political crisis of Bangladesh/ К вопросу о политическом кризисе в Народной Республике Бангладеш 331

РЕЦЕНЗИИ

Шевердяев С.Н. Рецензия на книгу Ю.А. Нисневича «Политика и коррупция: коррупция как фактор мирового политического процесса» .. 338

НАШИ АВТОРЫ 345
ТРЕБОВАНИЯ К ОФОРМЛЕНИЮ РУКОПИСЕЙ 352

УДК 32.327

С.В. БИРЮКОВ
доктор политических наук,
приглашенный исследователь Восточно-Китайского
педагогического университета
(East China Normal University),
КНР, г. Шанхай
А.М. БАРСУКОВ
кандидат политических наук,
заместитель декана факультета политики
и международных отношений Сибирского института
управления – филиала РАНХиГС при Президенте РФ,
Россия, г. Новосибирск

«НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ» И ЕВРАЗИЙСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ: РОЛЬ КАЗАХСТАНА

Статья посвящена рассмотрению роли Казахстана в конвергенции китайского проекта «Новый шелковый путь» и евразийской интеграции. Процессы глобализации и регионализации привели к изменению повестки дня в мировой политике.

Ключевые слова: *Новый шелковый путь, евразийская интеграция, Казахстан, Евразийский экономический союз.*

Сегодня во многих научных трудах, посвященных проблемам глобализации, их авторы анализируют происходящее на глазах возрастание динамики социальных отношений вне связи с их локально-территориальными основаниями. Обосновывая этот тезис, исследователи, в частности, указывают на замещение «пространства мест» так называемым «пространством потоков»[1]. Среди других результатов глобализации авторы называют то, что границы стали проницаемы, а сформировавшиеся в рамках национальных государств политические и культурные идентичности приобретают глобальное измерение[2].

Современный анализ глобализационных процессов отвергает традиционные формы неподвижной территориальной организации, и делает акцент на ускоряющейся циркуляции людей, товаров, капиталов, денег, идентич-

[1] Castells M. The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring, and the Urban Regional Process / M. Castells. – Oxford: Basil Blackwell, 1989. – P. 402.

[2] Appadurai A. Modernity at Large: Cultural Dimensions of Globalization. – Minneapolis: University of Minnesota Press, 1996. – P. 229.

ностей и образов в рамках глобального пространства. Современная стадия глобализации предполагает глубокую трансформацию сложившихся форм территориальной организации на различных субглобальных уровнях. В итоге на место традиционных форм регулирования и управления (governance) приходит политика, неразрывно связанная с особенностями тех или иных уровней пространственно-территориальной организации (politics of scale)[1].

Происходящие изменения настоятельно требуют изменения традиционных ролей государства, что в корне изменяет само содержание актуального политического порядка, а также с изменением территориальной и организационной основы государств. Современному государству приходится выстраивать многообразные функциональные сети (политические, экономические, культурно-информационные и др.) с целью осуществления эффективного влияния на «пространство потоков». За счет своего «универсализма» и гибкости формирующиеся коммунитарные сети преодолевают недостатки отдельных видов сетей, задавая качественно иную логику евразийской интеграции, являющуюся альтернативой простому расширению полномочий, формирующихся общеевразийских институтов (bottom-up вместо top-down).

На перечисленные перемены соответствующим образом реагируют ведущие мировые «игроки», к числу которых, безусловно, относятся Китайская народная республика, реализующая сегодня масштабный проект «Нового Шелкового пути», и Российская Федерация, которая вместе с партнерами по ЕАЭС продвигает проект евразийской интеграции. Рассмотрим подробнее содержание, характер и направленность этих проектов, попутно рассмотрев вопрос о возможности их конвергенции.

«Новый шелковый путь» – перспективный китайский проект

Масштабные амбиции и перспективное видение, очевидно, присутствуют в его современной политике. Прошло несколько лет с тех пор, когда во время своего визита в Казахстан в сентябре 2013 года председатель КНР Си Цзиньпин выдвинул стратегическую концепцию «Экономического пояса Шелкового пути». На встрече экономических лидеров (АРЕС) в октябре 2013 г. он подчеркнул китайскую заинтересованность в «Морском шелковом пути XXI столетия». Что позволило затем многочисленным китайским экспертам заявить об объединяющем обе концепции стратегическом проекте «One belt, one road» (OBOR).

Во внешнеполитической сфере Китай следует провозглашенной линии «Диалог и сила», а также «Завоевание всемирно-исторического признания». Частью «Китайской мечты» в версии председателя Си Цзиньпина сегодня

[1] Smith N. Remaking Scale: Competition and Cooperation in Pre-National and Post-National Europe // Competitive European peripheries. – Berlin: Springer, 1995. – P. 59-74.

являются «мирное развитие» и «гармоничное общество». Для осуществления планов «новой открытости» Китай в рамках его политики соседства особое значение имеют проекты «Экономического пояса Шелкового пути» (Silk Road Economic Belt) и «Морского шелкового пути» (Maritime Silk Road). Проект «Новый Шелковый путь» «Belt and Road» – Initiative представляет собой комплексное видение, содержащее в себе перспективную модель международного порядка в рамах международной системы, опирающегося на существующие нормы, правила и структуры. Оба «Шелковых пути» предполагают создание в масштабах «Большой Евразии» мощной и разветвленной транспортной сети, включающей в себя железные дороги, автотрассы, воздушные и морские пути, нефте- и газопроводы, линии электропередач и коммуникационные узлы. На протяжении транспортных путей будет создана инфраструктура, необходимая для обслуживания этих сетей и индустриальных кластеров. Промышленные производства, строительная индустрия, металлургия, энергетика, финансы, коммуникация, логистика и туризм, сосредоточенные в участвующих в проекте регионах будут, таким образом, формировать интегрированный экономический коридор.

Эта транспортная сеть будет связывать Тихоокеанский регион, один из моторов мировой экономики, с ЕС, всемирно значимым экономическим пространством, создавая тем самым качественно новые экономические возможности для участвующих в проекте сторон.

Целью проекта является облегчение условий для ведения торговли и осуществления инвестиций, содействие углублению экономической и технической кооперации и созданию зон свободной торговли, из которых в конечном итоге может сложиться единый евразийский рынок. Создание евразийской континентальной области свободной торговли, как предполагается, окажет значительное влияние на экономическую карту мира и будет способствовать формированию нового политического и экономического порядка.

В рамках реализации инициативы «One belt, one road» (OBOR) предполагается создание пяти транспортных коридоров[1]: 1) Северная линия А (北线А): Северная Америка (США, Канада) – Северная часть Тихого океана (Япония, Южная Корея, Японское море, Владивосток (Зарубино, Славянка)) – китайские города Хуньчунь, Яньцзи, Чанчунь – Монголия – Россия – Европа (Северная, Центральная, Восточная, Западная, Южная); 2) Северная линия Б (北线В): Пекин – Россия – Германия – Европа; 3) Центральная линия (中线): Пекин, Чжэнчжоу, Сиань, Урумчи – Афганистан – Казахстан – Венгрия – Париж; 4) Южная линия (南线): Цюаньчжоу, Фучжоу, Гуанчжоу, Хайкоу – Южно-китайскоеморе – Ханой – Куала – Лумпур – Джакарта –

[1] One belt, one road. – URL: http://www.360doc.com/content/15/1018/11/27185038_506454947.shtml (accessed 22.09.2017).

Коломбо – Калькутта – Найроби – Афины – Венеция; 5) Медианная линия (中心线): Ляньюньган, Чжэнчжоу, Сиань, Ланчжоу, Синьцзянь – Центральная Азия – Европа. При этом китайские авторы отмечают, что наиболее важным и наиболее реалистичным является транспортный коридор Северной линии А, функционирующий на основе высокоскоростных железных и шоссейных дорог.

Принципиально важно, что китайское видение проекта «Belt and Road» – Initiative является, во-первых, инклюзивным – предполагая его открытость для других государств, которые согласны участвовать в создании необходимой инфраструктуры (энергетика, коммуникации, транспорт), торговле и ускоренную интеграцию финансовых рынков. Во-вторых, естественным образом складывается область, которая определяет кооперационный формат, включающий в себя различные экономические коридоры, в которые Китай осуществляет массированные инвестиции, выстраивая на долгосрочной основе новые торговые пути. В-третьих, «Belt and Road» – Initiative имеет выраженное внутри- и внешнеполитическое измерение, принимая во внимание интересы различных участвующих в нем стран и пограничные проблемы[1].

OBOR – маршрут, охватывающий 32 государства с 4,4 млрд. населения и совокупной экономической способностью около 21 млрд. долларов США, что составляет 63% мирового ВВП. Объемы торговли Китая с этими странами превысили в 2013 году 1 млрд. долларов, то есть четверть совокупного объема внешней торговли. В то же время в течение последних 10 лет объем торговли Китая с этими странами ежегодно возрастал на 19%, что составляло 4% общего объема роста китайской торговли. Однако сегодня существует еще большее пространство для экономического роста. Действующий сегодня 13-й по счету пятилетний план развития экономики КНР предусматривает, что Китай импортирует товаров на общую сумму в 500 млрд. долларов.

Предполагаются поездки за рубеж около 500 млн. китайских туристов. В данном случае имеются в виду, прежде всего, соседние с Китаем страны, входящие в проект «Нового Шелкового пути».

В региональном отношении проект направлен до Москвы на Севере, на Юге – до южно-тихоокеанских стран, на Востоке – до Латинской Америки, на Западе – до Германии, благодаря чему масштабы прежнего «Шелкового пути» будут превзойдены. В содержательном плане, речь более не идет о создании торговых путей для шелка, чая, пряностей и фарфора, но о развитии инфраструктуры, политической координации и поддержке торговли и экономики. В это же время именно с помощью реализуемого проекта «Нового Шелкового пути» Китай рассчитывает внести значимый вклад в создание новой модели глобализации, которая будет реализовываться через фор-

[1] Godehart N. Chinas «Belt and Road» – Initiative – eine deutsche Perspektive // WeltTrends. – № 116. – Juni 2016. – P. 36.

мирование торгового канала «Восток-Запад» и одноименного «культурного коридора».

Задачи, которые китайская сторона рассчитывает решить с помощью OBOR, могут быть сведены к следующему:

1. Создание новых рынков для китайской продукции.
2. Стимулирование развития и модернизации собственной экономики.
3. Изменение структуры экспорта.
4. Индустриализация внутренних провинций Китая.
5. Снижение внутренней миграции.
6. Повышение доли юаня в мировой торговле.
7. Повышение эффективности китайской экономики.
8. Уменьшение потенциальных конфликтных угроз[1].

Для чего же именно сегодня возрождается OBOR, когда существуют уже созданные и устоявшиеся торговые пути? Является ли OBOR китайским вариантом «плана Маршалла»? Как полагают эксперты, проект OBOR выполняет, по меньшей мере, три значимых миссии:

а) нащупывает путь к глобальному экономическому росту в после кризисное время, создавая новый «мотор» экономического роста;

б) предлагает глобальное выравнивание – коррекцию традиционной (западно-центристской) модели глобализации, осуществлявшейся по преимуществу морскими путями (китайский проект интегрирует в себя западные области Китая, внутренней Евразии и центрально-азиатские государства, содействуя их развитию: это призвано способствовать преодолению разрыва в благосостоянии между Востоком и Западом, равно как и межрегиональных дисбалансов);

в) предлагает новую модель региональной кооперации в XXI веке (реформы и политика открытости Китая являются ключевым фактором обновления современного мира; OBOR создает инновационную модель регионального сотрудничества, что отличает ее от существующих экономических зон и союзов, гибко и достаточно просто расширяя свое влияние на масштабные географические области)[2].

ЕАЭС: надежный стратегический партнер?

Очевидно, что реализация проекта OBOR неизбежно столкнется с целым спектром проблем и рисков: организационных, геополитических, военных, технологических, а также связанных с возможностью возникновения военных и межэтнических конфликтов в регионах, участвующих в его реа-

[1] Grinberg R.S. Einiges Eurasien oder Seidenstrasse? Eine scheinbares Dilemma / R.S. Grinberg, I.W. Starikov // WeltTrends. – № 116. – Juni 2016. – P. 48.

[2] Wang Y. «One belt, one road». Die neuen Seidenstrasse. Eine chinesische sicht // WeltTrends. – № 116. – Juni 2016. – P. 33.

лизации. Поэтому участие в проекте «Нового Шелкового пути» потребует от России и ее партнеров по евразийской интеграции известным образом разделить эти риски (например, связанные с участием в урегулировании существующих и потенциальных конфликтов в Центральной Азии) и взять на себя ответственность за продвижение инноваций в рамках своего экономического пространства, создав благоприятный для хозяйственной деятельности режим в предполагаемых к участию в проекте регионах. Каким же образом соотносятся планы и расчеты Китая с общей логикой, особенностями и проблемами продвигаемого сегодняшними участниками ЕАЭС процесса евразийской интеграции.

ЕАЭС уже сегодня стремится выйти за свои привычные и устоявшиеся рамки, продвигая международную экономическую кооперацию. Первая годовщина существования Евразийского экономического союза уже ознаменовалась рядом знаменательных событий, кульминацией которых стало подписание соглашения о зоне свободной торговли с Вьетнамом во время проведения в казахстанском поселке Бурабай заседания глав правительств стран СНГ и ЕАЭС 29 мая 2015 года. Несмотря на целый ряд сложностей и вызовов, Евразийский союз накануне второй годовщины своего существования сумел доказать свою жизнеспособность в ситуации нарастания как внешнего давления, так и периодически проявляющихся внутренних противоречий. К объединению уже проявили интерес около 40 различных стран, заявивших о своей готовности заключить с ЕАЭС соглашения о свободной торговле.

Оценивая перспективы расширения ЕАЭС, можно констатировать, что ЕАЭС уже состоялся. На постсоветском пространстве на сегодняшний день отсутствуют работоспособные и имеющие перспективу роста межгосударственные объединения со сходным потенциалом развития. В частности, СНГ так и не смог состояться в качестве полноценного инструмента постсоветской интеграции. Объединения постсоветских государств в отдельные региональные блоки (например, в Центральноазиатский союз) также не принесли первоначально ожидавшегося эффекта. Перспектива же интеграции в структуры ЕС для большинства постсоветских государств остается чисто умозрительной и не гарантирует каких-либо существенных экономических и социальных выигрышей – по крайней мере, на начальном этапе. В этой связи актуальным представляется более пристальное рассмотрение как общего интеграционного потенциала ЕАЭС, так и возможных конкретных направлений евразийской интеграции.

ЕАЭС принципиально состоялся и выступает сегодня как многофункциональная площадка стратегического, долговременного характера. Между тем, очевидно, что ЕАЭС в условиях организационных сложностей и дефицита ресурсов ЕАЭС нуждается в новых стратегических партнерах. И, учитывая смещение глобальной экономической динамики, эти партнеры

могут прийти именно с Востока. Именно поэтому обновленный Евразийский союз не должен быть «реинкарнацией» традиционного имперского порядка, но представлять собой властно-сетевую структуру и механизм, гибко согласующий интересы входящих в него «подпространств». Стратегическая миссия задуманного лидерами трех государств Евразийского союза – стать «стратегическим мостом» между «большим пространством» Европейского Союза и «поднимающимся» «большим пространством» Юго-Восточной Азии, которое формируется сегодня вокруг Китайской Народной Республики. Подобная масштабная задача требует более четко определиться с теми задачами, которые должны взять на себя участники этого проекта. И каждый из них – исходя из своих актуальных геополитических возможностей. И, прежде всего, это касается России, сталкивающейся сегодня с целым спектром внутри- и внешнеполитических вызовов.

Стратегическая роль и современные достижения Казахстана

Казахстан – один из ключевых участников обоих упомянутых выше проектов. Следует помнить, что проект «Экономический пояс Шелкового пути» в его сухопутной части завязан на две страны – Россию и Казахстан, через которые проходят железнодорожные и автомобильные маршруты на Запад[1]. Надо отметить, что активное и плодотворное участие Казахстана в трансевразийских интеграционных проектах было отмечено и китайской стороной. Так, в ответ на выступление Нурсултана Назарбаева на сессии «Объединенное взаимодействие для взаимосвязанного сотрудничества» форума, председатель КНР Си Цзиньпин назвал Казахстан «чемпионом» по транзиту трансконтинентальных перевозок. Для подобных утверждений существуют вполне серьезные основания – поскольку примеры эффективного и взаимовыгодного сотрудничества между Китаем и Казахстаном на сегодняшний день многочисленны и весьма примечательны[2].

Вне всякого сомнения, роль Казахстана в трансконтинентальной логистике возросла в последние годы весьма существенно. Своевременно осознав современные тренды, Казахстан сделал ставку на привлечение транзитных потоков и активно развивает логистическую инфраструктуру.

Так, еще в 2012 году была введена в эксплуатацию 293-километровая железнодорожная линия, соединяющая города Хоргос (на границе с Китаем) и Жетыген. Таким образом, был создан второй железнодорожный пограничный переход с Китаем, помимо Достык – Алашанькоу. Кроме того,

[1] Daly J. C.K. Why Kazakhstan is Key to China's Central Asia Strategy // Silk Road Reporters. – 2015. – July 14. – URL: http:// www.silkroadreporters.com/2015/07/14/why-kazakhstan-is-key-to-chinas-central-asia-strategy (accessed 22.09.2017).

[2] Putz C. What's Next for the Belt and Road in Central Asia? – URL: http://thediplomat.com/2017/05/whats-next-for-the-belt-and-road-in-central-asia/ (accessed 22.09.2017).

Казахстан заключил соглашение о создании в китайском порту Ляньюньган совместного казахстанско-китайского логистического центра. В начале 2015 года было официально объявлено о запуске регулярного контейнерного поезда Ляньюньган – Алматы, проходящего маршрут за 12 дней. Казахстан намерен также увеличить объемы грузопотоков по железной дороге Достык – Алашанькоу (СУАР КНР) с 23 до 50 млн. тонн[1].

Позиция казахстанской страны основана на точных и обоснованных расчетах. Принимая во внимание, что срок перевозки из Китая в Европу через Казахстан в 2 раза короче, чем по морю (не принимая во внимание факт дешевизны морских перевозок), после модернизации транспортно-логистического системы Казахстан вполне обоснованно полагает, что его доля в транзитном обслуживании этого товарооборота может возрасти до 8%.

Согласно существующим экспертным оценкам, объем транзита из Азии в Европу через Казахстан уже превышает совокупный объем транзита через Восточную Сибирь и Дальний Восток[2]. С 2012 по 2014 год объем транзитных перевозок из стран Восточной Азии (прежде всего Китая) в Европу через Казахстан увеличился более чем в два раза: с 39,1 до 91,5 тыс. тонн. С начала 2017 года по всем маршрутам железнодорожных грузовых перевозок между Китаем и Европой отправлялось ровно 1000 поездов. Как свидетельствуют последние данные Китайской железнодорожной корпорации, с начала этого года по маршрутам Китай – Европа отправлялось на 612 грузовых составов больше, чем за аналогичный период 2016 года.

Сегодня между Китаем и Европой курсируют международные грузовые экспрессы, эксплуатирующиеся Китайской железнодорожной корпорацией под единым логотипом «Express CR». На данный момент для экспрессов CR был открыт 51 маршрут, связывающий 28 китайских городов с 29 городами 11 европейских стран. Поезда следуют в основном по трем направлениям: восточному – через пограничные переходы Маньчжоули и Суйфэньхэ на границе с Россией, центральному – через Эрэн-Хото на границе с Монголией и западному – через Алашанькоу и Хоргос на границе с Казахстаном. Представляется, что потенциал развития трансевразийских транспортных коммуникаций на сегодняшний день далеко не исчерпан.

Подтверждением тому – значимые решения последнего времени. В декабре 2015 года главы Казахстана и Китая достигли соглашения о сопряжении ЭПШП и новой экономической политики Казахстана «Нурлы Жол» («Светлый путь»). Определены четыре приоритетных направления стра-

[1] Цатурян С. Армения или Азербайджан? Кого Китай запишет себе в друзья? Электронный ресурс. – URL: https://regnum.ru/news/polit/2155810.html (дата обращения: 22.09.2017).

[2] Аналитическая записка Исполнительного комитета СНГ «Торгово-экономические отношения Китайской Народной Республики с государствами Центральной Азии – участниками СНГ». Электронный ресурс. – URL: http://www.e-cis.info/index.php?id=731 (дата обращения: 22.09.2017).

тегической стыковки ЭПШП и «Нурлы жол»: развитие двусторонней торговли, ускоренное расширение и модернизация инфраструктуры, развитие сотрудничества в сфере производственной деятельности и углубление взаимодействия в финансовой сфере[1].

План реализации «Нурлы жол» является детальнопроработанной и сложной инфраструктурной программой, реализация которой требует долгосрочных и концентрированных усилий сторон.

Важнейшая роль в транспортно-логистическом сотрудничестве Казахстана и Китая сегодня отводится упомянутому Международному центру приграничного сотрудничества «Хоргос» у пограничного перехода Алтынколь – Хоргос, через который проходят железная и автомобильная дороги, связывающие два государства. В Хоргосе создается крупный перевалочный центр, где товары будут разгружаться и формироваться для отгрузки в новом направлении, а гигантские краны всего за 47 минут смогут разместить товар по вагонам.

В рамках этого проекта, АО НК «Қазақстан Темір Жолы» заключила в Пекине договор купли-продажи 49% доли участия в ТОО «KTZE – Khorgos Gateway». С китайской стороны документ подписали China COSCO Shipping Corporation Limited и ООО «ГК «Порт Ляньюнган». Привлечение якорных стратегических инвесторов обеспечит рост объемов транзитных грузов через Сухой порт СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота».

В контексте рассматриваемой темы следует упомянуть и железнодорожный маршрут Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран, который впервые связал эти четыре страны. Его строительство было завершено в конце 2015 года, а первый, тестовый поезд, стартовавший из китайского города Иу, прошел маршрут зимой 2016 года. Иу считается крупнейшим в мире оптовым рынком. Ожидается, что новый транспортный коридор может значительно повысить товарооборот между четырьмя странами.

На сегодняшний день подписаны ряд соглашений, согласно которым логистическая платформа Иу обеспечит пропуск через территорию Казахстана более 60 поездов в направлении Европы, а также регулярное еженедельное сообщение в страны Центральной Азии. К 2020 году по этому маршруту может быть ежегодно перевезено до 700 тыс. контейнеров.

В свою очередь, 6 апреля 2016 года состоялась закладка первого звена второго пути «Алматы-1 – Шу», которую планируют сдать к концу 2016 года. На участке будет уложено 110 км железнодорожного полотна, а также 10 км станционных путей; построят 16 мостов и 80 водопропускных труб, а так-

[1] Кушкумбаев С.К. Перспективы реализации проекта «Экономический пояс шелкового пути» и государственной программы «Нурлы Жол». Электронный ресурс. – URL: http://kisi.kz/ru/categories/geopolitika-i-mezhdunarodnye-otnosheniya/posts/perspektivy-realizacii-proekta-ekonomicheskij-poyas-shelkov (дата обращения: 22.09.2017).

же систему СЦБ (устройства сигнализации, централизации и блокировки) и связи. В 2016 году планируется ввести в эксплуатацию более 66 км пути.

Благодаря второй линии пропускная способность участка «Алматы-1 – Шу» увеличится в 3 раза. Это увеличит возможности транзита рынка между Китаем и странами Персидского залива. Проект позволит запустить до 7 дополнительных контейнерных поездов в день, а также увеличить количество пассажирских поездов.

Между тем, сотрудничество Китая и Казахстана в деле развития транспортной инфраструктуры, очевидно, не сводится к развитию одного только железнодорожного транспорта. Так, недавно был полностью завершен проект Магистрального газового коридора Казахстан – Китай. Благодаря этому газ из Туркмении, Узбекистана и Казахстана обеспечивает как южные районы Казахстана, так и западные районы Китая. Это важно не только с экономической точки зрения, но и с политической – 20 лет назад, в 1997 году китайская компания «Петрочайна» успешно выиграла тендер на строительство объекта по разработке нефтяных месторождений в Актобе, и именно с этого началось сотрудничество между Китаем и Казахстаном в нефтегазовой сфере.

Вклад Казахстана в дело сопряжения двух проектов, безусловно, не исчерпывается перечисленным выше. Сотрудничество двух стран имеет масштабные перспективы. Казахстан уже проявил себя в его рамках как ответственный, взвешенный и конструктивный партнер, способный наполнить конкретным содержанием уже одобренные и действующие кооперационные проекты и инициативы. И одновременно – готовый принимать предложения другой стороны и генерировать собственные инициативы. Все сказанное выше позволяет прогнозировать повышение стратегической значимости в процессе сопряжения двух масштабных интеграционных проектов – евразийской интеграции и «Нового Шелкового пути».

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Абрамова О.Д.* Экономика России в условиях санкций: современное состояние и прогнозы развития // Евразийский Союз: вопросы международных отношений. – 2015. – № 1-2.

2. Аналитическая записка Исполнительного комитета СНГ «Торгово-экономические отношения Китайской Народной Республики с государствами Центральной Азии – участниками СНГ». Электронный ресурс. – URL: http://www.e-cis.info/index.php?id=731.

3. *Кушкумбаев С.К.* Перспективы реализации проекта «Экономический пояс шелкового пути» и государственной программы «Нурлы Жол». Электронный ресурс. – URL: http://kisi.kz/ru/categories/geopolitika-i-mezhdunarodnye-otnosheniya/posts/perspektivy-realizacii-proekta-ekonomicheskij-poyas-shelkov.

4. *Медведев Н.П.* Современные казахстанцы живут в ритме XXI века и отличаются повышенной мобильностью. Интервью ежедневной обще-

ственно-политической газете Республики Казахстан «ЛИТЕР» // Евразийский Союз: вопросы международных отношений. – 2012. – № 1.

5. *Перская В.В.* Формирование устойчивых конкурентных преимуществ государств-членов ЕАЭС на основе реализации Экономического пояса Шелкового пути // Евразийский Союз: вопросы международных отношений. – 2016. – № 3.

6. *Пряхин В.Ф.* Евразия: реанимация «шахматной доски» // Евразийский Союз: вопросы международных отношений. – 2012. – № 1.

7. *Цатурян С.* Армения или Азербайджан? Кого Китай запишет себе в друзья? Электронный ресурс. – URL: https://regnum.ru/news/polit/2155810.html.

8. *Appadurai A.* Modernity at Large: Cultural Dimensions of Globalization. – Minneapolis: University of Minnesota Press, 1996.

9. *Castells M.* The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring, and the Urban Regional Process. – Oxford: Basil Blackwell, 1989.

10. *Daly J.C.K.* Why Kazakhstan is Key to China's Central Asia Strategy / C.K. Daly // Silk Road Reporters. – 2015. – July 14. – URL: http:// www.silkroadreporters.com/2015/07/14/why-kazakhstan-is-key-to-chinas-central-asia-strategy.

11. *Godehart N.* Chinas «Belt and Road» – Initiative – eine deutsche Perspektive // WeltTrends. – № 116. – Juni 2016.

12. *Grinberg R.S.* Einiges Eurasien oder Seidenstrasse? Eine scheinbares Dilemma / R.S. Grinberg, I.W. Starikov // WeltTrends. – № 116. – Juni 2016.

13. One belt, one road. – URL: http://www.360doc.com/content/15/1018/11/27185038_506454947.shtml.

14. *Putz C.* What's Next for the Belt and Road in Central Asia? // http://the-diplomat.com/2017/05/whats-next-for-the-belt-and-road-in-central-asia/.

15. *Smith N.* Remaking Scale: Competition and Cooperation in Pre-National and Post-National Europe // Competitive European peripheries. – Berlin: Springer, 1995.

16. *Wang Y.* «One belt, one road». Die neuen Seidenstrasse. Eine chinesische sicht // WeltTrends. – № 116. – Juni 2016.

S.V. BIRYUKOV
Doctor of Political Science, Visiting Researcher
at the East China Normal University, Shanghai, PRC
A.M. BARSUKOV
Candidate of Political Science,
Deputy Dean of the Department of Politics
and International Relations at the Siberian Institute
of Management – a branch of The Russian Presidential
Academy of National Economy and Public Administration,
Novosibirsk, Russia

"NEW SILK ROAD" AND EURASIAN INTEGRATION: THE ROLE OF KAZAKHSTAN

The article is devoted to the role of Kazakhstan in the convergence of the Chinese project «The New Silk Road» and the Eurasian integration. Processes of globalization and regionalization lead to change of the agenda in the world politics.

Key words: *The New Silk Road, Eurasian integration, Kazakhstan, The Eurasian economic union.*