

Шапкин М.Н.

РОССИЙСКО-КАЗАХСТАНСКИЕ ОТНОШЕНИЯ В КОНТЕКСТЕ ПРОЕКТОВ ВОЗРОЖДЕНИЯ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Аннотация. В статье производится анализ крупнейших инфраструктурных проектов на пространстве Евразии с точки зрения их влияния на динамику российско-казахстанских отношений и национальных интересов России и Казахстана. Автор исследует сотрудничество России и Казахстана в транспортно-логистической области и их взаимодействие с другими акторами в рамках региональных программ развития инфраструктуры. Кроме того, данные инициативы рассматриваются в контексте перспектив их сотрудничества или конкуренции с проектом евразийской интеграции, являющимся одним из важнейших измерений российско-казахстанских отношений. Теоретико-методологическую базу исследования составляют как общенаучные методы, в частности, метод сравнительного анализа, так и методы отдельных социально-гуманитарных наук, применяемые в рамках комплексного подхода. Научная новизна данной статьи заключается в освещении ею крайне актуальных тем – российско-казахстанских отношений, евразийской интеграции и региональных инфраструктурных проектов, как правило, изучаемых по отдельности, в качестве элементов единой региональной системы. Проведенное исследование показало, что российско-казахстанское партнерство в транспортно-логистической сфере имеет принципиальное значение. Оно является одним из важнейших направлений двусторонних отношений России и Казахстана, одним из главных факторов углубления евразийской интеграции, необходимым условием обеспечения национальной безопасности и экономического развития обеих стран и, наконец, одним из ключевых элементов общеконтинентальной транспортной системы и неотъемлемой частью проектов по ее развитию.

Ключевые слова: российско-казахстанские отношения, Великий шелковый путь, инфраструктура, транспортно-логистическая сфера, международный транспортный коридор, Евразийский экономический союз, сотрудничество, интеграция, сопряжение, ЭПШП.

Abstract. This article conducts an analysis of the major infrastructure projects within the Eurasian space from the perspective of their influence upon the dynamics of the Russia-Kazakhstan relations, as well as the national interests of Russia and Kazakhstan. The author examines the cooperation between Russia and Kazakhstan in the transportation-logistic field and their interaction with other actors within the framework of the regional infrastructure development programs. In addition to that, such initiatives are viewed in the context of their future collaboration or competition with the Eurasian integration project, which represents one of the most important dimensions in the Russia-Kazakhstan relations. The scientific novelty consists in the exposure of the urgently relevant topics – Russian-Kazakhstan relations; Eurasian integration; and regional infrastructure projects, which as a rule, are studied separately, as the elements of the unified regional system. The conducted research demonstrates the collaboration between Russia and Kazakhstan in the transportation-logistic sphere is of paramount significance: it represents one of the major directions of the Russia-Kazakhstan bilateral relations; one of the key factors of extension of the Eurasian integration; the necessary condition for ensuring national security and economic development of both countries; and lastly it is a one of the core elements of the continental transportation system and the intrinsic parts of projects of its development.

Key words: Eurasian Economic Union, international transport corridor, transportation and logistics, infrastructure, Great Silk Road, Russia-Kazakhstan relations, cooperation, integration, connection, Silk Road Economic Belt.

Строительство автодорог, путей коммуникаций и логистической инфраструктуры в целом имеет принципиальное значение в российско-казахстанском сотрудничестве. Однако транспортно-логистическая сфера является не только одним из приоритетных направлений развития российско-казахстанских отношений, но и основой национальной конкурентоспособности Казахстана, подтверждением чему может служить тот факт, что план инфраструктурного развития был назван Президентом Республики Казахстан Н.А. Назарбаевым «стержнем Новой Экономической Политики» «Нурлы жол» (путь в будущее), провозглашенной в 2014 г. [1].

В первую очередь в качестве важнейшей исторической предпосылки формирования современной транспортной системы региона следует упомянуть Великий шелковый путь. Вторым важнейшим фактором и этапом развития логистической системы региона явились проекты в рамках пространства СССР, сформировавшие транспортную инфраструктуру Центральной Азии в ее современном виде. После распада СССР уязвимость новых независимых государств и отсутствие инвестиций с российской стороны способствовали их активной деятельности по привлечению иностранных инвесторов для реализации проектов транспортной инфраструктуры, зачастую напрямую конкурирующей с российской [2, 100]. Стратегически важное геополитическое положение Казахстана обеспечивает ему пристальное внимание со стороны сразу нескольких игроков мирового уровня и, следовательно, участие во всех предлагаемых ими инициативах [3]. Помимо Евразийского экономического союза, Казахстан является участником целого ряда программ, крупнейшими среди которых являются европейский ТРАСЕКА, американский «Новый Шелковый путь» и китайский «Экономический пояс Шелкового пути».

Первопроходцем в деле возрождения Великого шелкового пути стал Европейский Союз: проект транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия – ТРАСЕКА, направленный на создание инфраструктурной цепи мультимодальных перевозок, был предложен еще в 1993 г. [4]. Следует отметить, что Казахстану принадлежит особая роль в ТРАСЕКА не только в качестве крупнейшего по территории государства проекта, но и силу того, что железнодорожные узлы на казахстанско-китайской границе являются

отправной точкой евроазиатских транспортных путей в рамках данной программы.

В свою очередь, Казахстан активно участвует в развитии ТРАСЕКА. В частности, он является автором проекта «Шелковый ветер» («SilkWind»), направленного на сокращение почти в два раза сроков поставок грузов по сравнению с морским транспортом. Это должно произойти за счет разработки маршрута мультимодального блок-поезда Китай-Казахстан-Каспий-Кавказ-Турция-Европа, одним из центральных звеньев которого должен стать каспийский порт Актау [5].

Несмотря на весьма ощутимый экономический ущерб России от переориентировки транспортных и торговых потоков на магистрали, проложенные в обход ее территории, проект ТРАСЕКА фактически ограничивается транспортно-экономической составляющей и не затрагивает ее фундаментальные геополитические интересы. Кроме того, значительная дороговизна транспортировки в рамках ТРАСЕКА из-за необходимости многократно перегружать перевозимые грузы делает его менее конкурентоспособным по сравнению с альтернативными проектами.

Гораздо большей масштабностью и амбициозностью отличается проект США «Новый Великий шелковый путь» («Стратегия Нового Шелкового пути», «Инициатива Нового Шелкового пути»), основывающийся на трех опорах: трансконтинентальной транспортной системе, энергетической инфраструктуре и телекоммуникациях. Его концепция подразумевает работу с нормами и законами, призванными повысить эффективность грузопотока и стимулировать развитие регионального рынка услуг, что должно служить инструментом обеспечения безопасности в регионе путем повышения уровня жизни и эффективности институтов [6, 66].

На данный момент концепция «Нового Шелкового пути», претерпевшая за время своего существования значительные изменения, охватывает так называемую «Большую Центральную Азию», а ее центральным звеном является Афганистан при ключевой роли Пакистана как исламского государства и человеческого и экономического потенциала Индии.

Особая актуальность «Нового Шелкового пути» для Казахстана заключается в том, что, хотя основным получателем дивидендов в рамках проекта должен стать Афганистан, проект обещает прочим участникам из числа централь-

ноазиатских стран диверсификацию торгово-экономических партнеров, главным образом, в энергетической сфере [7], тем самым позволяя Казахстану решить одну из своих приоритетных внешнеэкономических задач. Однако, несмотря на привлечение к реализации инициативы Всемирного банка, Азиатского банка развития и ряда европейских стран, ситуация вокруг финансирования приоритетных проектов (электроэнергетических CASA-1000 и TUTAR, газопровода ТАПИ) по-прежнему остается неопределенной. При этом для успешной реализации инфраструктурных проектов требуется хорошая управляемость территории и достаточная товарная загруженность транспортных коридоров, что невозможно в условиях нестабильности в Афганистане.

Кроме того, участие Казахстана в проекте, очевидно, направлено на вытеснение России из центральноазиатского региона, крайне неблагоприятно для России. Стоит отметить, что «Новый Шелковый путь» представляет угрозу для интересов еще одного крупнейшего регионального игрока – Китая. Представляется, что успешный проект развития региона не может не включать в себя две его крупнейшие геополитические силы – Россию и Китай, и уж тем более противоречить их интересам, что позволяет сделать вывод о том, что реализация «Нового Шелкового пути» будет осложняться конкуренцией с ними.

Руководствуясь этим критерием, можно утверждать, что большей перспективностью отличается «Экономический пояс Шелкового пути», предложенный в 2013 г. Китаем.

«Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП) представляет собой не просто транспортно-логистический проект, а комплексный план развития всего центра Евразии, который подразумевает как инфраструктурные аспекты, так и проекты в области промышленности, торговли и сферы услуг. В свою очередь, ЭПШП является частью еще более масштабной концепции «Один пояс – один путь» (OneBelt – OneRoad) – своего рода суперпроекта, призванного стать объединяющим стержнем для ряда других форматов сотрудничества. «Один пояс – один путь» включает в себя три трансевразийских экономических коридора (северный, центральный и южный) в рамках «Экономического пояса Шелкового пути» и два морских маршрута «Морского Шелкового пути XXI века».

Можно утверждать, что Казахстан и Россия – ключевые страны китайского проекта: через

территорию Казахстана и Транссибирскую магистраль будет проходить северный маршрут, казахстанский порт Актау и российская Махачкала будут обеспечивать доступ в кавказский регион, Турцию и черноморский бассейн. В частности, Казахстан готов инвестировать около 4 млрд. долл. в развитие инфраструктуры на территории страны [8, 9].

Геополитическая цель проекта ЭПШП: вернуть Китаю статус «срединного государства», формирующего вокруг себя общее культурное пространство. Однако, как известно, китайское руководство выстраивает внешнюю политику в соответствии с внутривосточными задачами, и необходимость реализации проекта определяется, прежде всего, не геополитическими устремлениями Китая, а соображениями экономической целесообразности. Дифференциация маршрутов путем строительства новых транспортных коридоров призвана стимулировать развитие богатых ресурсами, но экономически отстающих западных регионов страны и обеспечить экономическую безопасность Китая путем снижения зависимости от транзитных стран [9, 61]. В этой связи особый интерес представляет вопрос сопряжения ЭПШП с проектом евразийской интеграции, которому в рамках данной статьи будет уделено особое внимание.

Несмотря на то, что проект ЕАЭС стоит особняком, представляя собой интеграционное объединение, можно утверждать, что даже инфраструктурные по сути своей проекты, которых большинство, отражают геополитические амбиции стран-инициаторов и не лишены интеграционного компонента или потенциала. В свою очередь, логистическая составляющая является одним из важнейших аспектов развития интеграции на постсоветском пространстве в рамках ЕАЭС.

Первые шаги на пути воссоздания единого транспортного пространства постсоветских стран были предприняты сразу же после образования Содружества Независимых Государств – одним из них стало учреждение межгосударственных координирующих органов: Координационного транспортного совещания, Совета по железнодорожному транспорту и Межгосударственного авиационного комитета. 22 января 1998 г. было подписано соглашение о формировании Транспортного союза [10], однако процесс реальной интеграции, в том числе и в транспортно-логистической сфере, затянулся на долгие годы.

Новой ступенью сотрудничества стало вступление в силу 1 января 2015 г. Договора о Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) между Россией, Казахстаном и Беларуссией, к которым вскоре присоединились Армения и Киргизия, чему предшествовало еще одно важное событие – учреждение в 2014 г. Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК) – глобального оператора железнодорожных грузоперевозок на пространстве России, Казахстана и Беларуси.

Помимо прочего, Договор о ЕАЭС утверждает проведение скоординированной транспортной политики, формирование общего рынка транспортных услуг ЕАЭС и единого транспортного пространства, предусматривающего создание единой логистической и поддерживающей инфраструктуры, в частности, в виде свободных экономических зон и складов [11]. Предполагается, что в 2017 г. в силу должен вступить Таможенный кодекс ЕАЭС, а к 2020 г. единое транспортное пространство будет окончательно сформировано. К тому моменту годовой объем грузоперевозок достигнет 800-820 млн. тонн, и, в соответствии с договором, наращивание мощностей должно происходить параллельно с созданием около 330 логистических центров [12, 58].

Важным направлением российско-казахстанского сотрудничества в сфере транспорта является развитие транзитного коридора «Север-Юг», который, объединяя Россию и Казахстан с Азербайджаном, Туркменистаном и Ираном, предоставит странам ЕАЭС доступ в Южную Азию. Следует отметить, что прочие приоритетные проекты ориентированы на ось «Восток-Запад» и направлены на создание «моста» между восточноазиатской и европейской логистическими системами, одним из ключевых участков которого станет Казахстан.

Строительство и развитие международных транспортных коридоров на территории стран ЕАЭС, позволяющих организовать оперативную транспортировку грузов между странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Западной Европой, придаст мощный импульс развитию стран Союза, позволив перевести на его пространство около 1/5 мировых грузопотоков (на данный момент доля транспортных коридоров ЕАЭС составляет лишь 1/100) [12, 61].

Одной из приоритетных задач в данной сфере является развитие Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ), соединяющей Восточную Азию с Западной Европой

через территорию стран Союза, и, в частности, ее Северного коридора, вопрос использования которого особо актуален для России и Казахстана. Для перевозки грузов по вышеупомянутому Северному коридору используется Транссибирская магистраль, но во многих других аспектах своего функционирования эти две магистрали конкурируют. Россия заинтересована в переориентировке грузопотоков на Транссиб, а для Казахстана, в свою очередь, ТАЖМ представляет собой не только основу железнодорожной системы страны, но и конкурентное преимущество. Во избежание ситуации столкновения позиций России и Казахстана, стратегия развития и организации грузопотоков должна быть тщательно скоординированной и соответствующей интересам обеих стран.

Кроме того, при участии России и Казахстана осуществляется реализация проекта автомагистрали «Западная Европа – Западный Китай», которая также может быть направлена через территорию других стран ЕАЭС. На данный момент строительство ее казахстанского участка почти завершено, а работы на российском будут начаты в ближайшем будущем. Завершение строительства магистрали изменит логику транспортного развития России, в большей степени переориентировав его на восточное направление.

Необходимость формирования трансконтинентальной инфраструктурной для Казахстана определяется не только благоприятным положением страны, но и стратегической важностью данного шага для функционирования ее экономики. Для Казахстана, как и для других стран Центральной Азии, транспортные коридоры обладают особой значимостью, позволяя решить проблему отсутствия выхода к мировому океану.

Для России же вопрос развития логистической инфраструктуры объединяет в себе как внутривнутриполитические (стимулирование развития регионов Сибири и Дальнего Востока путем повышения их связности, с одной стороны, с европейской частью России, а с другой – с крупнейшими экономическими центрами Азии), так и внешнеполитические задачи – расширение межгосударственного сотрудничества, дальнейшее продвижение интеграции в рамках ЕАЭС и, следовательно, закрепление своих позиций на постсоветском пространстве [12, 63].

Помимо собственно строительства международных транспортных коридоров, перспективны и совместные российско-казахстанские проекты в смежных направлениях. В частности,

создание транспортно-логистического кластера на базе южных областей Приволжского федерального округа Российской Федерации и Западно-Казахстанской области могло бы стать стимулом развития сотрудничества только в транспортно-логистической области, но и в других направлениях взаимодействия стран [13].

Нельзя не упомянуть и недавние инициативы, призванные усилить логистическую составляющую регионального сотрудничества под эгидой России – мегапроекты Транс-Евразийского пояса «Razvitie» (ТЕПР) и Интегральной евразийской транспортной системы (ИЕТС), основной целью которых заявлено создание сети инфраструктур, сопровождающееся строительством научных и промышленных центров [14]. Предполагается, что эта мультиинфраструктурная система соединит Дальний Восток с Западной Европой через Транссибирскую железную дорогу, а в перспективе – Сибирь с Северной Америкой [15].

Конкуренция данных проектов с китайским, отличающимся большей проработанностью и обладающим очевидными преимуществами для Казахстана и других центральноазиатских стран, представляется крайне нежелательной, тогда как уже обсуждаемое объединение этих проектов с ЭПШП станет наиболее благоприятным вариантом развития событий.

Исходя из логики географического положения, транспортного и экономического развития региона, большинство международных логистических проектов с участием России и Казахстана включают в себя Китай, а его геополитическая архитектура свидетельствует о необходимости дальнейшей координации усилий трех стран. Кроме того, можно утверждать, что Китай и Казахстан уже соединены прообразом экономического пояса.

В этой связи следует отметить, что в целом проекты ЕАЭС и «Экономического пояса Шелкового пути» не только не противоречат друг другу, но и обладают необходимыми предпосылками для взаимодополнения, и в этом направлении уже сделаны первые шаги. 8 мая 2015 г. было подписано китайско-российское Совместное заявление о сотрудничестве по сопряжению строительства ЭПШП и ЕАЭС [16], а 16 октября 2015 г. заседание Высшего Евразийского экономического совета вынесло решение о координации действий государств-членов Евразийского экономического союза по вопросам сопряжения ЕАЭС и «Экономического пояса Шелкового пути» [17].

Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП будет основываться на координации политики для устранения барьеров различного рода и создания совместными усилиями современных логистических центров и транспортных узлов. При этом уже существующие институциональные рамки ЕАЭС могут быть использованы для реализации общих проектов [18]. ЭПШП будет способствовать притоку новых инвестиций в транспортную инфраструктуру стран ЕАЭС, развитие которой, в свою очередь, будет способствовать повышению их инвестиционной привлекательности и наращиванию объемов взаимной торговли.

Кроме того, широкие инвестиционные возможности китайского проекта сочетаются с готовностью к усилению военного компонента ШОС совместной деятельности по снижению остроты общих трансграничных и внерегиональных угроз: радикальной исламизации (в Китае осложняющейся сепаратистскими настроениями в Синьцзян-Уйгурском автономном районе), наркотрафика, ухудшения обстановки в Афганистане, потенциальный дестабилизирующий импульс которого, выходя далеко за пределы региона, может оказать негативное влияние не только на непосредственно связанный с ним проект США.

Еще одним аргументом в пользу скорейшего сопряжения ЕАЭС и ЭПШП для России является очевидное стремление США не только создать противовес китайскому и в особенности российскому влиянию в регионе, но и способствовать столкновению интересов двух держав [19]. Угроза российским интересам усугубляется тем, что, в условиях крайне неблагоприятной для России международной политической и экономической обстановки, помимо уже упомянутых проектов стран Запада, предлагаются и другие альтернативные маршруты в обход России. В частности, активность на данном направлении проявляет Россия – Турция, отношения с которым в последнее время особо обострились: так, «КТЖ Экспресс», одна из крупнейших транспортно-логистических компаний Казахстана принимает участие в развитии инициированного в 2015 г. Транскаспийского транспортного маршрута «Китай-Турция-Европа» [20].

Данная ситуация указывает на необходимость скорейшей активизации деятельности России как по развитию двустороннего сотрудничества с Казахстаном в транспортной сфере, так и по дальнейшему продвижению евразийской интеграции и ее координации с партнерскими проектами, в частности, «Экономиче-

ским поясом Шелкового пути». Евразийская интеграция частично решает проблему пролегания транспортных коридоров, в том числе в рамках «Нового Шелкового пути» и ТРАСЕКА, в обход России, т.к. транзитные страны все равно входят в состав единой таможенной территории. ЭПШП, в свою очередь, в его нынешнем виде не является ни институционально-правовым, ни интеграционным проектом, что, впрочем, не исключает вероятности его дрейфа в сторону экономической интеграции [21] – и это служит еще одним аргументом в пользу предпочтительности сотрудничества ЕАЭС и ЭПШП конкуренции между ними.

Заинтересованность многочисленных конкурентов России в участии Казахстана в предлагаемых ими программах свидетельствует о важности его роли как одной из ключевых транзитных стран в масштабах всего евразийского макрорегиона. Хотя для Казахстана стратегия лавирования между конкурирующими центрами силы представляется крайне выгодной, он, безусловно, также ощутит на себе огромный положительный эффект от объединения потенциалов ЕАЭС и ЭПШП.

Следует отметить, что проекты сухопутных транспортных коридоров в рамках ЕАЭС нужда-

ются в дальнейшей проработке, для чего необходимо окончательно гармонизировать законодательную базу. Кроме того, несмотря на тесное сотрудничество России и Казахстана, в том числе и в транспортно-логистической сфере, партнеры зачастую вступают в отношения конкуренции на рынке транспортных услуг, и, помимо реализации уже существующих инфраструктурных проектов, представляется крайне важным уже на данном этапе тщательно спланировать стратегию дальнейшего взаимодействия в данной сфере с учетом интересов обеих сторон.

Значение сотрудничества России и Казахстана как важнейших стран, расположенных «в сердце Евразии» и соединяющих две части света, далеко выходит за рамки двусторонних отношений, а продвижение совместных инфраструктурных проектов – как двусторонних, так и многосторонних – позволит устранить одно из основных препятствий на пути экономического развития региона.

Развитие инфраструктуры необходимо для эффективного наращивания взаимодействия в рамках ЕАЭС, но, в свою очередь, углубление интеграции в рамках Евразийского экономического союза станет мощным стимулом развития сотрудничества в транспортно-логистической сфере.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Послание Главы государства народу Казахстана. Нурлыжол – путь в будущее [Электронный ресурс] // Официальный сайт Президента Республики Казахстан. – 2014. – 11 ноября. – Режим доступа: http://www.akorda.kz/ru/events/astana_kazakhstan/astana_other_events/page_218338_poslanie-glavy-gosudarstva-narodu-kazakhstan.
2. Бурнасоев, А.С. Логистическая инфраструктура на пространстве России, Казахстана и Центральной Азии как фактор конкурентоспособности / А.С. Бурнасоев // Научный диалог. – 2015. – № 5 (41). – С. 94–112.
3. Лукин, А.В. Идея «Экономического пояса Шелкового пути» и евразийская интеграция [Электронный ресурс] / А.В. Лукин // Международная жизнь. – 2014. – №7. – Режим доступа: http://www.igpi.ru/bibl/other_articl/1406820606.html.
4. The Silk Road of the 21st century [Электронный ресурс] // ТРАСЕКА. – Режим доступа: <http://www.traseca-org.org/en/home/the-silk-road-of-the-21st-century>.
5. Казахстан принял участие в заседании ТРАСЕКА в Стамбуле [Электронный ресурс] // Информационный портал Казахстана Zakon.kz. – 2015. – 1 февраля. – Режим доступа: <http://www.zakon.kz/4685976-kazakhstan-prinjal-uchastie-v-zasedanii.html>.
6. Алексеев, Д.С. Перспективы реализации стратегии «Нового Шелкового пути» в контексте вывода войск НАТО из Афганистана / Д.С. Алексеев // Изв. Сарат. ун-та. Нов.сер. Сер. История. Международные отношения. – 2014. – Т. 14, № 1. – С. 65–67.
7. U.S. Relations with Central Asia after 2014 and the New Silk Road: Regional Integration, Trade and Economic Prospects [Электронный ресурс] // The Jamestown Foundation. – 2013. – 25 октября. – Режим доступа: <http://www.jamestown.org/press/events/video-us-relations-with-central-asia-after-2014-and-the-new-silk-road>.
8. Цинсун, В. Проекты «Экономический пояс Шелкового пути» и ЕАЭС: конкуренты или партнеры? / Вань Цинсун, Ван Шучунь // Обозреватель – Observer. – 2014. – № 10. – С. 56–68.

ВНЕШНИЙ КОНТУР НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

9. К Великому океану – 3: создание Центральной Евразии. Аналитический доклад // Международный Дискуссионный клуб «Валдай». – 2015. – 22 с.
10. Соглашение между Республикой Беларусь, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой и Российской Федерацией о формировании Транспортного союза (Москва, 22 января 1998 г.) [Электронный ресурс] // ЗАО «Кодекс». – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/901793372>.
11. Договор о Евразийском экономическом союзе (г. Астана, 29 мая 2014 г., ред. от 8 мая 2015) [Электронный ресурс] // ЗАО «Кодекс». – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/420205962>.
12. Подберезкина, О.А. Транспортные коридоры в российских интеграционных проектах на примере ЕАЭС / О.А. Подберезкина // Вестник МГИМО-Университета. – 2015. – № 1 (40). – С. 161–169.
13. Байтулаков, А.С. Перспективы формирования инновационных кластеров в приграничных регионах Казахстана и России / А.С. Байтулаков, А.А. Тулепбекова // ЕЭИ. – 2013. – № 2 (19). – С. 45–56.
14. Якунин, В.И. Создание архитектуры Транс-Евразийского пояса «Razvitie» на основе развития международных транспортных коридоров и опережающей индустриализации / В.И. Якунин // Инновации транспорта. – 2015. – № 1 (19). – С. 4–6.
15. Интегральная евразийская инфраструктурная система как приоритет национального развития страны / Г.В. Осипов, В.А. Садовничий, В.И. Якунин. – М.: ИСПИ РАН, 2013. – 62 с.
16. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути (г. Москва, 8 мая 2015 г.) [Электронный ресурс] // Администрация Президента России. – Режим доступа: <http://kremlin.ru/supplement/4971>.
17. Итоги заседания Высшего Евразийского экономического совета [Электронный ресурс] // Администрация Президента России. – 2015. – 16 октября. – Режим доступа: <http://kremlin.ru/supplement/5027/print>.
18. Малиновская, М. Китай: сдержанное одобрение процесса создания Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] / М. Малиновская // Евразийский коммуникационный центр. – 2014. – 12 мая. – Режим доступа: <http://eurasiancenter.ru/politicsexperts/20140512/1003427525.html>.
19. Какие различия существуют в стратегиях Китая, США и России в Центральной Азии? [Электронный ресурс] // «Жэньминьжибао» онлайн. – 2013. – 10 октября. – Режим доступа: <http://russian.people.com.cn/95181/8420655.html>.
20. Турция и Китай договорились доставлять грузы в Европу в обход России [Электронный ресурс] // Лента.Ру. – 2015. – 30 ноября. – Режим доступа: <https://lenta.ru/news/2015/11/30/transkasp>.
21. Чжао, Х. Новый Шелковый путь: стратегические интересы России и Китая [Электронный ресурс]: интервью с директором Центра по изучению России и Центральной Азии Фуданьского университета ЧжаоХуашеном / записал Антон Цветов // Российский совет по международным делам. – 2013. – 20 декабря. – Режим доступа: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=2883#top-content.
22. Кошель А.С., Ильин И.В. Теоретико-методологические основы исследования гуманитарного сотрудничества участников Евразийского Экономического союза // Политика и Общество. – 2014. – 10. – С. 1235 – 1251. DOI: 10.7256/1812-8696.2014.10.13305.
23. И.Р. Султанов Вопрос доверительности в отношениях субъектов в деятельности интеграционных организаций // Международное право и международные организации / International Law and International Organizations. – 2012. – 4. – С. 86 – 92.
24. Ястремский А.М. Китай и страны мира: политика колонизации или интеграция? // Тренды и управление. – 2014. – 4. – С. 335 – 344. DOI: 10.7256/2307-9118.2014.4.12799.

REFERENCES

1. Poslanie Glavy gosudarstva narodu Kazakhstana. Nurlyzhol – put' v budushchee [Elektronnyi resurs] // Ofitsial'nyi sait Prezidenta Respubliki Kazakhstan. – 2014. – 11 noyabrya. – Rezhim dostupa: http://www.akorda.kz/ru/events/astana_kazakhstan/astana_other_events/page_218338_poslanie-glavy-gosudarstva-narodu-kazakhstana.
2. Burnasov, A.S. Logisticheskaya infrastruktura na prostranstve Rossii, Kazakhstana i Tsentral'noi Azii kak faktor konkurentosposobnosti / A.S. Burnasov // Nauchnyi dialog. – 2015. – № 5 (41). – S. 94–112.
3. Lukin, A.V. Ideya «Ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti» i evraziiskaya integratsiya [Elektronnyi resurs] / A.V. Lukin // Mezhdunarodnaya zhizn'. – 2014. – №7. – Rezhim dostupa: http://www.igpi.ru/bibl/other_articl/1406820606.html.

4. The Silk Road of the 21st century [Elektronnyiresurs] // TRACECA. – Rezhim dostupa: <http://www.traceca-org.org/en/home/the-silk-road-of-the-21st-century>.
5. Kazakhstan prinyal uchastie v zasedanii TRASEKA v Stambule [Elektronnyi resurs] // Informatsionnyi portal Kazakhstana Zakon.kz. – 2015. – 1 fevralya. – Rezhim dostupa: <http://www.zakon.kz/4685976-kazakhstan-prinjal-uchastie-v-zasedanii.html>.
6. Alekseev, D.S. Perspektivy realizatsii strategii «Novogo Shelkovogo puti» v kontekste vyvoda voisk NATO iz Afganistana / D.S. Alekseev // Izv. Sarat. un-ta. Nov.ser. Ser. Istoriya. Mezhdunarodnye otnosheniya. – 2014. – T. 14, № 1. – S. 65–67.
7. U.S. Relations with Central Asia after 2014 and the New Silk Road: Regional Integration, Trade and Economic Prospects [Elektronnyiresurs] // The Jamestown Foundation. – 2013. – 25 oktyabrya. – Rezhim dostupa: <http://www.jamestown.org/press/events/video-us-relations-with-central-asia-after-2014-and-the-new-silk-road>.
8. Tsinsun, V. Proekty «Ekonomicheskii poyas Shelkovogo puti» i EAES: konkurenty ili partnery? / Van' Tsinsun, Van Shuchun' // Obozrevatel' – Observer. – 2014. – № 10. – S. 56–68.
9. K Velikomuu okeanu – 3: sozdanie Tsentral'noi Evrazii. Analiticheskii doklad // Mezhdunarodnyi Diskussionnyi klub «Valdai». – 2015. – 22 s.
10. Soglasenie mezhdru Respublikoi Belarus', Respublikoi Kazakhstan, Kyrgyzskoi Respublikoi i Rossiiskoi Federatsiei o formirovanii Transportnogo soyuza (Moskva, 22 yanvarya 1998 g.) [Elektronnyi resurs] // ZAO «Kodeks». – Rezhim dostupa: <http://docs.cntd.ru/document/901793372>.
11. Dogovor o Evraziiskom ekonomicheskome soyuze (g. Astana, 29 maya 2014 g., red. ot 8 maya 2015) [Elektronnyiresurs] // ZAO «Kodeks». – Rezhim dostupa: <http://docs.cntd.ru/document/420205962>.
12. Podberezkina, O.A. Transportnye koridory v rossiiskikh integratsionnykh proektakh na primere EAES / O.A. Podberezkina // Vestnik MGIMO-Universiteta. – 2015. – № 1 (40). – S. 161–169.
13. Baitulakov, A.S. Perspektivy formirovaniya innovatsionnykh klasterov v prigranichnykh regionakh Kazakhstana i Rossii / A.S. Baitulakov, A.A. Tulepbekova // EEI. – 2013. – № 2 (19). – C. 45–56.
14. Yakunin, V.I. Sozdanie arkhitektury Trans-Evraziiskogo poyasa «Razvitie» na osnove razvitiya mezhdunarodnykh transportnykh koridorov i operezhayushchei industrializatsii / V.I. Yakunin // Innovatsii transporta. – 2015. – № 1 (19). – S. 4–6.
15. Integral'naya evraziiskaya infrastruktural'naya sistema kak prioritet natsional'nogo razvitiya strany / G.V. Osipov, V.A. Sadovnichii, V.I. Yakunin. – M.: ISPI RAN, 2013. – 62 s.
16. Sovmestnoe zayavlenie Rossiiskoi Federatsii i Kitaiskoi Narodnoi Respubliki o sotrudnichestve po sopryazheniyu stroitel'stva Evraziiskogo ekonomicheskogo soyuza i Ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti (g. Moskva, 8 maya 2015 g.) [Elektronnyi resurs] // Administratsiya Prezidenta Rossii. – Rezhim dostupa: <http://kremlin.ru/supplement/4971>.
17. Itogi zasedaniya Vysshego Evraziiskogo ekonomicheskogo soveta [Elektronnyi resurs] // Administratsiya Prezidenta Rossii. – 2015. – 16 oktyabrya. – Rezhim dostupa: <http://kremlin.ru/supplement/5027/print>.
18. Malinovskaya, M. Kitai: sderzhanoe odobrenie protsessa sozdaniya Evraziiskogo ekonomicheskogo soyuza [Elektronnyi resurs] / M. Malinovskaya // Evraziiskii kommunikatsionnyi tsentr. – 2014. – 12 maya. – Rezhim dostupa: <http://eurasiancenter.ru/politicsexperts/20140512/1003427525.html>.
19. Kakie razlichiya sushchestvuyut v strategiyakh Kitaya, SShA i Rossii v Tsentral'noi Azii? [Elektronnyi resurs] // «Zhen'min'zhibao» onlain. – 2013. – 10 oktyabrya. – Rezhim dostupa: <http://russian.people.com.cn/95181/8420655.html>.
20. Turtsiya i Kitai dogovorilis' dostavlyat' gruzy v Evropu v obkhod Rossii [Elektronnyi resurs] // Lenta. Ru. – 2015. – 30 noyabrya. – Rezhim dostupa: <https://lenta.ru/news/2015/11/30/transkasp>.
21. Chzhao, Kh. Novyi Shelkovyi put': strategicheskie interesy Rossii i Kitaya [Elektronnyi resurs]: interv'y u s direktorom Tsentra po izucheniyu Rossii i Tsentral'noi Azii Fudan'skogo universiteta Chzhao Khuashenom / zapisal Anton Tsvetov // Rossiiskii sovet po mezhdunarodnym delam. – 2013. – 20 dekabrya. – Rezhim dostupa: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=2883#top-content.
22. Koshel' A.S., Il'in I.V. Teoretiko-metodologicheskie osnovy issledovaniya gumanitarnogo sotrudnichestva uchastnikov Evraziiskogo Ekonomicheskogo soyuza // Politika i Obshchestvo. – 2014. – 10. – C. 1235–1251. DOI: 10.7256/1812-8696.2014.10.13305.
23. I.R. Sultanov Vopros doveritel'nosti v otnosheniyakh sub'ektov v deyatel'nosti integratsionnykh organizatsii // Mezhdunarodnoe pravo i mezhdunarodnye organizatsii / International Law and International Organizations. – 2012. – 4. – C. 86–92.
24. Yastremskii A.M. Kitai i strany mira: politika kolonizatsii ili integratsiya? // Trendy i upravlenie. – 2014. – 4. – C. 335–344. DOI: 10.7256/2307-9118.2014.4.12799.