

# ГЕОПОЛИТИКА



УДК 911.3.33

## ЕВРАЗИЙСКОЕ БУДУЩЕЕ РОССИИ В СВЕТЕ ЧЕРЕДОВАНИЯ ИНТЕГРАЦИОННЫХ И ДЕЗИНТЕГРАЦИОННЫХ ЦИКЛОВ

В. А. Шупер\*



\* Институт географии РАН  
119017, Москва,  
Старомонетный переулок, дом 29.

\* Московский государственный  
университет им. М.В. Ломоносова  
119991, Россия, Москва,  
Ленинские горы, 1.

Поступила в редакцию 15.07.2016 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2016-4-1

© Шупер В. А., 2016

*России необходимо вписываться в международный геополитический и геоэкономический ландшафт, формирование которого в огромной степени определяется чередованием интеграционных и дезинтеграционных циклов в развитии мирового хозяйства. Наступление второго глобального дезинтеграционного цикла в 2008 г. завершится формированием новой интеграции вокруг Китая (Pax Sinensis вместо Pax Americana). Это требует усиления восточного вектора в развитии страны, формирования треугольника «Москва — Пекин — Дели» (идея Е. М. Примакова) и обеспечения для энергоемкой и водоемкой продукции из Восточной Сибири железнодорожного доступа на китайские и индийские рынки. Россия заинтересована как в строительстве железнодорожной магистрали из Китая в Индию, так и в использовании мощных транзитных грузопотоков для реконструкции Транссиба и резкого снижения себестоимости перевозок. При этом балтийский фасад России из «окна в Европу» должен превратиться в западное завершение инфраструктурной оси, идущей от Тихого океана. Создание такой оси, резкое удешевление перевозок будут способствовать выходу энергоемкой и водоемкой продукции Урала и Сибири не только на азиатские, но и на европейские рынки. Калининградская область, во все возрастающей степени берущая на себя те функции по отношению к России, которые в недавнем прошлом выполняли республики Советской Прибалтики, может существенно расширить свою роль в условиях формирования Евразии от Шанхая до Санкт-Петербурга, по Д. В. Тренину, вместо Европы от Лиссабона до Владивостока.*

**Ключевые слова:** интеграционные и дезинтеграционные циклы, треугольник «Москва — Пекин — Дели», железная дорога из Китая в Индию, снижение стоимости перевозок по Транссибу

## Введение: цикличность мирохозяйственного развития

Россия, в отличие от СССР, уже не сверхдержава и, по справедливому мнению Т. В. Бордачёва, больше не может выбирать геополитические приоритеты по собственному усмотрению, а должна вписываться в формирующийся помимо ее воли международный геополитический и геоэкономический ландшафт. Его формирование теснейшим образом связано с чередованием интеграционных и дезинтеграционных циклов в развитии мирового хозяйства, исследование которых было начато в 1970-е гг. Б. Н. Зиминим (1929—1995) и продолжено Л. М. Синцеровым [8]. Любая интеграция, по Б. Н. Зимину, складывается вокруг лидера, который формирует ее в значительной мере «под себя». Первый глобальный интеграционный цикл — *Pax Britannica* — продолжался с середины XIX в. до 1914 г. За ним последовал первый глобальный дезинтеграционный цикл, охвативший обе мировые войны и двадцатилетие между ними.

Второй глобальный интеграционный цикл — *Pax Americana* — начался в 1945 г., когда американская экономика составляла половину мировой. За его окончание можно условно принять кризис 2008 г. Логично предположить, что после примерно двух десятилетий крайне турбулентного «многополярного мира» установится *Pax Sinensis*. Переход к нему не будет ни спокойным, ни безболезненным — именно закат *Pax Britannica* привел к Первой мировой войне, а Вторая не без основания рассматривается как ее продолжение и завершение. Сейчас мы также наблюдаем возрастающую напряженность в отношениях между нынешним и будущим лидерами мирового развития, что проявляется во многих аспектах, в том числе и в стремлении заменить ВТО, где позиции США постепенно ослабевают, региональными экономическими блоками, создаваемыми по американским лекалам.

## Сдвиг на восток: концепции И. М. Маергойза и Л. Б. Вардомского

Первым таким блоком стало Транстихоокеанское партнерство (Trans-Pacific Partnership, TPP), поэтому проект Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) можно рассматривать как стремление Китая к развитию экономических связей в западном направлении в ответ на давление с Востока. Победа на президентских выборах Д. Трампа, по всей видимости, приведет к отказу от TPP, застопорятся и попытки сформировать Трансатлантическое партнерство (Transatlantic Trade and Investment Partnership, TTIP), вызывающие сильное сопротивление в ряде стран ЕС, включая и наиболее крупные. Однако принципиального изменения вектора американской политики ожидать не следует: Китай слишком много выиграл от глобализации, играя по написанным США правилам, поэтому сейчас эти правила в любом случае будут меняться. Более того, будущей администрации Д. Трампа будет присуще несравненно более отчетливое представление о Китае как о главном геополитическом сопернике США, нежели у уходящей администрации Б. Обамы.

Это заставляет ожидать возрастающего давления на Россию с целью противодействия ее дальнейшему сближению с Китаем. В результате КНР и РФ могут оказаться зажатыми теми или иными экономическими партнерствами как с востока, так и с запада. Анаморфированная карта (рис. 1) наглядно отражает огромные различия в экономических массах двух стран, которые создают объективные предпосылки для значительно большей зависимости России от Китая, нежели Китая от России.

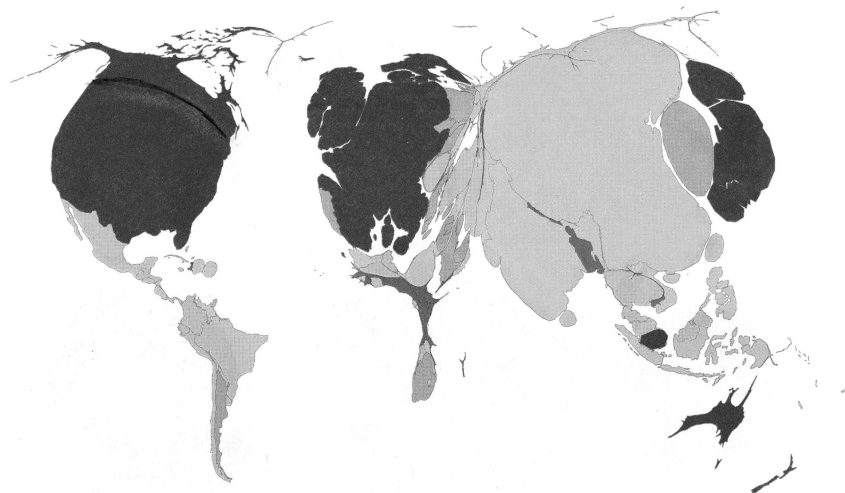


Рис. 1. Анаморфоза по ВВП на 2020 г. [10]

Опасность подобной односторонней зависимости заставляет вспомнить о фундаментальной идее Е. М. Примакова (1929—2015) относительно необходимости формирования треугольника «Москва — Пекин — Дели». Концепции территориального развития России следует анализировать в том числе и в аспекте формирования подобного треугольника.

Еще в начале 1970-х гг. И. М. Маергойз (1908—1975), обладавший феноменальной географической интуицией, выдвинул концепцию форсированного освоения Дальнего Востока на основе максимального использования его уникального экономико-географического положения [6]. Замечательный географ, на несколько десятилетий опередив время, исходил из перемещения оси мирового развития из атлантического макрорегиона в тихоокеанский. По его мнению, ускоренное развитие Дальнего Востока должно было позволить сделать его через непродолжительное время второй базой освоения Сибири, поднимаемой в таком случае двумя мощными потоками, идущими как с Запада, так и с Востока.

Между тем время для индустриального освоения Дальнего Востока было прискорбным образом упущено при значительно более благоприятной экономической и демографической ситуации. При этом даже тогда высказывались сомнения в конкурентоспособности дорогой и низкоквалифицированной дальневосточной рабочей силы в сравнении со странами Восточной и Юго-Восточной Азии. А. Н. Пилясов предложил смелую концепцию постиндустриального освоения Сибири и Дальнего

Востока, исходящую не только из того, что время для их индустриального освоения уже ушло, но и из того, что добывающая промышленность может быть высоко инновационной и в отношении основного производства, и в социальных и экологических аспектах [7]. К сожалению, даже сам создатель этой концепции не склонен переоценивать ее осуществимость в современных политических реалиях и занимается ее развитием прежде всего как теоретической возможности.

Л. Б. Вардомский в устных выступлениях в большей степени, чем в опубликованных работах ставит вопрос о более благоприятных условиях для развития Восточной Сибири, нежели Дальнего Востока. К берегам Тихого океана, по его мнению, мы в значительной степени уже опоздали и будем там сталкиваться со всевозрастающей конкуренцией. Восточная Сибирь же находится в более выигрышном положении, поскольку может выступать поставщиком востребованных ресурсов и продуктов их переработки. Этим исследователем также постоянно поднимается вопрос об исключительной важности существенного усиления экономических связей с Индией для развития восточных районов нашей страны.

Между тем имеющийся транспортный коридор «Север— Юг» открывает возможности сухопутных связей с Индией для Европейской России, но никак не для Восточной Сибири. В 2014 г. было открыто железнодорожное сообщение по маршруту Узень (Казахстан) — Берекет (Туркменистан) — Горган (Иран). До этого грузы следовали через Серахс (Иран), делая большой крюк. От Горгана поезда могут направляться в Захедан на юго-западе Ирана, который исторически связан с пакистанской железнодорожной сетью и от которого начинается пакистанская колея. Далее поезда могут следовать в Индию, если этому не будут препятствовать сложные отношения между двумя соседними странами. Грузы могут также идти из Горгана в Бендер-Аббас, динамично развивающийся порт с хорошей логистикой, от которого до Бомбея примерно 1100 морских миль. Можно ожидать в скором времени открытия более удобного сообщения через Азербайджан, поскольку двухпутная электрифицированная железная дорога от Астары до Решта будет построена в ближайшие годы, а участок от Решта до Казвина сдадут в эксплуатацию уже в 2016 г.

### «Континентальное проклятье» Сибири: пути преодоления

Необходимо подчеркнуть, что даже далекие от географии авторы доклада Валдайского клуба, прежде всего С. А. Караганов, решительно настаивают на строительстве субмеридиональных магистралей из Сибири, железнодорожных и автомобильных, для преодоления ее «континентального проклятия» [3]. Эта задача приобретает еще большее значение в свете необходимости укрепления экономических связей с Индией. Важно отметить, что проект строительства железной дороги из Китая в Индию уже существует, хотя и находится на самых ранних стадиях проработки.

Цинхай-Тибетская железная дорога (Голмуд — Лхаса, 1143 км), введенная в эксплуатацию в 2006 г., в 2014 г. была продолжена до Ши-



гадзе. Это еще 253 км, из которых добрая половина приходится на мосты и туннели. Прорабатывается вопрос о ее продлении до Катманду, а также о соединении с железнодорожной сетью Индии через Сикким (рис. 2) — расстояние от Шигадзе до Дарджилинга около 400 км. Однако такая магистраль будет носить отчетливый туристическо-стратегический характер, на что указывает и ее направление на Катманду. Цинхай-Тибетская железная дорога, самая высокогорная в мире (преодолеваемый ею перевал Танг-Ла находится на высоте 5072 м), представляет собой изумительное инженерное сооружение. Она на всем протяжении проходит по эстакадам или очень высоким насыпям, исключая пересечение с автомобильными или проселочными дорогами на одном уровне. Поэтому строительство второго пути, необходимого для обеспечения масштабных грузопотоков, потребует фактически создания второй такой дороги. Для наиболее сложного участка — Лхаса — Шигадзе — это уже почти за пределами возможного.

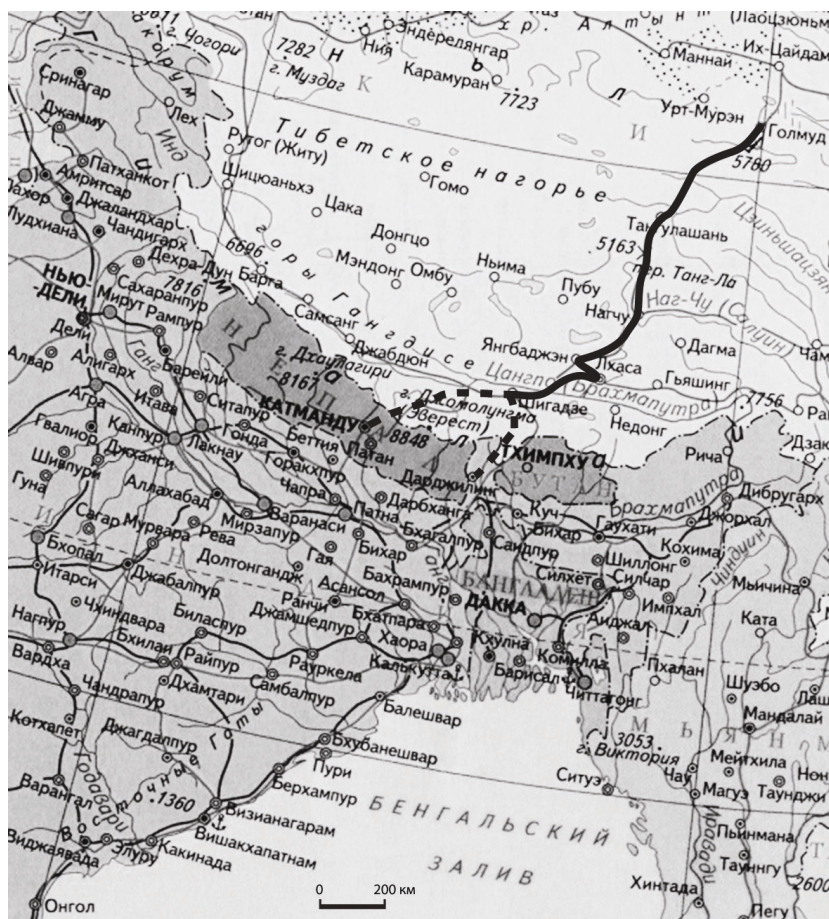


Рис. 2. Цинхай-Тибетская железная дорога и ее рассматриваемые продолжения



Движению тяжелых составов препятствует и работа локомотивов в условиях крайне разреженного воздуха. Даже пассажирские поезда ведут из Голмуда в Лхасу три тепловоза производства *General Electric*, в обратном направлении — два (в вагонах поддерживаются давление и содержание кислорода, исключающие проявления горной болезни). Электрификация дороги может позволить решить эту проблему, но поставит новые, связанные с производством электроэнергии. Очевидно, что значительные объемы экспорта в Индию энергоемкой и водоемкой продукции из Восточной Сибири потребуют строительства железнодорожной магистрали существенно большей пропускной способности.

В поисках возможного маршрута для подобной магистрали необходимо обратиться к Новейшей истории, где мы находим знаменитую дорогу Стилвелла (*Stilwell Road*, она же *Ledo Road*), одно из самых грандиозных (и самых бесполезных) сооружений Второй мировой войны. До 1942 г. снабжение китайской армии, воевавшей с японцами, осуществлялось через Рангун. Далее грузы шли по железной дороге до Лашо на северо-востоке Бирмы и затем автотранспортом доставлялись в Куньмин по так называемой Бирманской дороге (*Burma Road*). После падения Рангуна и оккупации Нижней Бирмы снабжение китайской армии осуществлялось только по воздуху. Грузы доставлялись из Калькутты или даже из Карачи в Лидо, конечную станцию железной дороги на крайнем северо-востоке Индии, вокруг которой была создана система аэродромов, и далее транспортными самолетами в Куньмин.

Решение о строительстве автодороги, связывающей Индию и Китай, было принято в том же 1942 г., однако первый конвой из 113 машин прошел по дороге длиной в 1736 км (рис. 3) только в январе-феврале 1945 г., проведя в пути три недели. Отметим, что это гигантское сооружение включало не только саму дорогу, но и несколько ниток бензинопровода как для снабжения китайских союзников, так и для заправки проходящих колонн. В целом же до окончания войны пропускную способность дороги Стилвелла так и не успели увеличить настолько, чтобы переключить на нее основную часть грузопотока, хотя ее ввод даже в ограниченную эксплуатацию позволил передать Гоминдану несколько тысяч грузовиков.

Планы строительства железной дороги из Индии в Бирму разрабатывались еще в конце XIX в., и более современный опыт строительства дороги Стилвелла должен способствовать их осуществлению. Руководству нашей страны необходимо проявить стратегическое видение и использовать хорошие отношения с китайскими партнерами для развития тех транспортных коридоров, которые откроют путь в Индию товарам из Сибири. Для этого будет необходимо задействовать механизмы сопряжения интересов, вырабатываемые сейчас в рамках реализации грандиозного проекта ЭПШП.



Рис. 3. Дорога Лидо, или дорога Стилвелла (карта военных лет)

### Идеи Урало-Кузнецкого комбината в XXI веке

В недавно опубликованной статье Л. А. Безрукова [1] подчеркивается острая потребность в развитии Транссиба в рамках реализации проекта ЭПШП в первую очередь для снижения себестоимости грузоперевозок, ее сближения с себестоимостью морских перевозок. Этим автором обоснованно указывается на необходимость использования беспрецедентного в мировой экономической истории опыта создания Урало-Кузнецкого комбината (УКК), когда по суше стали перемещать такие объемы грузов, которые ранее на подобные расстояния (более 2000 км) перевозились только морским транспортом [5]. Так, к середине 1930-х гг. с месторождений Урала на Кузнецкий металлургический комбинат ежегодно доставлялось 2 млн т железной руды, а из Кузбасса на Урал — более 5 млн т угля [9]. Гигантские грузопотоки стали возможными как благодаря организации встречных перевозок, так и в результате реконструкции Транссиба. Сегодня нам надо не просто отдать долг памяти Н. Н. Колосовскому (1891—1954), одному из идеологов и организаторов УКК, реконструкции Транссиба, создания Ангарского промышленного комплекса, но и поставить важнейшее снижение себестоимости грузоперевозок по Транссибирской магистрали и ее дублерам как одну из важнейших национальных задач.



Наши реформаторы явно поторопились с выводами о завершении исторической миссии железнодорожного транспорта. Так, В.Л. Иноземцев считает более необходимым для преобразования экономики Сибири развитие воздушного транспорта, нежели железнодорожного [2]. Всячески поддерживая реконструкцию существующих сибирских аэропортов и строительство новых, нельзя не признать, что численность населения Сибири совершенно недостаточна для того, чтобы формировать в этом регионе мощные авиахабы, позволяющие существенно снизить стоимость перевозок. В то же время транзитные грузопотоки из Китая, Японии и Южной Кореи могут создать объективные предпосылки для строительства сверхмагистралей, по Н.Н. Колосовскому, с их гигантскими грузопотоками и беспрецедентно низкой для сухопутного транспорта себестоимостью перевозок.

Цинхай-Тибетская железная дорога не просто великая инженерно-техническая победа великого народа. Она — проявление китайского гения, исключительного упорства в преодолении препятствий, характерного для национального характера. Ее никоим образом не следует считать исключительным достижением, рекордом, который уже не повторить. С 2013 г. идет строительство железной дороги длиной в 1200 км из Кашгара (Синьцзян-Уйгурский автономный район) в Гвадар, пакистанский порт в 70 км от иранской границы. Масштаб этого грандиозного проекта можно оценить, только приняв во внимание, что создается полноценная полимагистраль: параллельно со строительством железной дороги расширяется Каракорумское шоссе, преодолевающее Хунджерабский перевал на высоте 4693 м (по другим данным высота этого перевала превышает 4800 м), и прокладывается нефтепровод.

### **Заключение: расширяется или сжимается пространство?**

Не исключено, что мы слишком поспешно переориентировались на сжатие экономического пространства как на долгосрочный тренд. Циклы его расширения и сжатия не только чередуются, но и могут оказаться гораздо короче, чем ранее предполагалось благодаря ускорению исторических процессов. Более того, эти процессы могут не совпадать по направленности в разных масштабах: продолжающееся сжатие освоенного и обжитого пространства в пределах многих, хотя и не всех субъектов федерации может сочетаться с его расширением в масштабах страны, постепенно сдвигающей свой экономический потенциал на восток. Решение грандиозных задач, стоящих перед страной, стремящейся хотя бы сохранить свое место в мире, требует не только структурных реформ, но и осуществления гигантских инфраструктурных проектов от Балтики до Тихого океана. Если китайцы восхищаются мир, преодолевая высочайшие горные системы, то для нас главный вызов — наши грандиозные пространства. Их осваивали веками, и это стало частью националь-

ного сознания. Надо не выкорчевывать эти традиции, высмеивая их как ура-освоенческую идеологию, толкающую страну на экстенсивный путь развития вместо интенсивного, а использовать для развития страны. Если страна не готова отказаться от своих пространств, то должна напряженно искать пути их успешного использования.

Американский политолог, относящейся без особой симпатии к России, тем не менее не может взять в толк, откуда у нации, колонизировавшей гигантские пространства к востоку от Урала, комплекс неполноценности перед Западом вместо гордости за свои достижения [4]. Весьма впечатлявший европейцев в конце XIX — начале XX в. железнодорожный империализм (форсированное железнодорожное строительство в Сибири, на Дальнем Востоке и в Средней Азии) — это вклад в мировую цивилизацию, которым мы можем гордиться никак не меньше, чем открытием Антарктиды. Реконструкция страны невозможна без реконструкции национального сознания на основе просвещенного патриотизма, завещанного нам великими предками. Нам необходимо не только знать наши пространства, но и правильно представлять их роль в развитии страны, и трудно переоценить масштаб задач, встающих в этой связи перед географической наукой.

#### Список литературы

1. *Безруков Л. А.* Транссиб и Шелковый путь: глобальная инфраструктура и региональное развитие // Экономика и организация промышленного производства. 2016. №7. С. 21—36.
2. *Иноземцев В.* Экономика пространства: Воздух против рельса // Ведомости. 2013. 11 июня. URL: [https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2013/06/11/vozduh\\_protiv\\_relsa](https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2013/06/11/vozduh_protiv_relsa) (дата обращения: 15.04.2016).
3. *К Великому океану-4: Поворот на восток. Предварительные итоги и новые задачи* : доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай» / под ред. Т. В. Бордачёва. М., 2016. URL: <http://ru.valdaiclub.com/files/12395/> (дата обращения: 05.06.2016).
4. *Каплан Р.* Месть географии. Что могут рассказать географические карты о грядущих конфликтах и битве против неизбежного. М. : КоЛибри, Азбука-Аттикус, 2015. 384 с.
5. *Колосовский Н. Н.* Будущее Урало-Кузнецкого комбината // Пространственная экономика. 2009. №4. С. 126—141.
6. *Маергойз И. М.* Уникальность экономико-географического положения советского Дальнего Востока и некоторые проблемы его использования в перспективе // Вестник Московского университета. Сер. 5: География. 1974. №4. С. 3—8.
7. *Пилясов А. Н.* И последние станут первыми: Северная периферия на пути к экономике знания. М. : ЛИБРОКОМ, 2009. 544 с.
8. *Синцеров Л. М.* Длинные волны глобальной интеграции // Мировая экономика и международные отношения. 2000. №5. С. 56—64.
9. *Урало-Кузбасс* // Историческая энциклопедия Сибири. Новосибирск : Ист. наследие Сибири, 2009. Т. 3.
10. *Gusein-Zade S.M., Tikunov V.S.* Visualisation in noneuclidean metrics. Hong Kong : The Chinese University of Hong Kong, 2015. 213 p.

**Об авторе**

*Вячеслав Александрович Шупер*, доктор географических наук, ведущий научный сотрудник, Институт географии РАН, профессор кафедры экономической и социальной географии России, Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова.

E-mail: vshuper@yandex.ru

**Для цитирования:**

*Шупер В. А.* Евразийское будущее России в свете чередования интеграционных и дезинтеграционных циклов // Балтийский регион. 2016. Т. 8, №4. С. 7—17. doi: 10.5922/2074-9848-2016-4-1.



EURASIAN FUTURE OF RUSSIA:  
ALTERNATING INTEGRATION AND DISINTEGRATION CYCLES

V. Shuper\*

\* *Institute of Geography, RAS*  
29 Staromonetny pereulok, Moscow, 119017, Russia  
\* *Lomonosov Moscow State University*  
1 Leninskie Gory, Moscow, 119991 Russia

Submitted on July 15, 2016

*Russia needs to fit into the international geopolitical and geo-economic landscape. The formation of this landscape is largely determined by alternating integration and disintegration cycles in the development of the world economy. The second global disintegration cycle that started in 2008 is expected to last 15—20 years. It will be followed by a new integration cycle, largely dependent on China (Pax Sinensis instead of Pax Americana). This change necessitates a number of steps: a significant strengthening of the Eastern vector in the development of Russia, the formation of the Moscow-Beijing-New Delhi triangle (Evgeny Primakov's idea) as well as providing access of energy-intensive and water-intensive goods from East Siberia by railway to the Chinese and Indian markets. Russia has expressed its interest in the construction of a railway from China to India. It will allow Russia to reduce transportation costs and use a potentially heavy transit traffic for the modernization of the Transsiberian railway. These steps could radically change the role of the Baltic exclave of Russia: from being a 'window to Europe' the region is to turn into the westernmost point of an infrastructure axis extending from east to west. The creation of such an axis, combined with a sharp fall in transportation costs will facilitate the access of energy-intensive and water-intensive goods from the Urals and Siberia to the Asian and European markets. The Kaliningrad region is increasingly taking on business facilitating functions, which used to be performed by the Soviet Baltic re-*



*publics in the past. The region can play a more important role in the formation of Eurasia stretching from Shanghai to St. Petersburg (according to Dmitry Trenin), instead of the Europe from Lisbon to Vladivostok.*

*Key words:* integration and disintegration cycles, Moscow-Beijing-New Delhi triangle, the railway from China to India, transportation costs, Transsiberian railway

#### References

1. Bezrukov, L. A. 2016, Transsib i Shelkovyy put: globalnaya infrastruktura i regionalnoye razvitiye [Trans-Siberian Railway and Silk way: global infrastructure and regional development], *Ekonomika i organizatsiya promyshlennogo proizvodstva* [Economy and organization of industrial production], no. 7, p. 21—36.
2. Inozemtsev, V. 2013, Ekonomika prostranstva: Vozdukh protiv relsa [Space economy: Air against a rail], *Vedomosti*, 11.06.2013
3. Bordachev, T. V. (ed.), 2016, *K Velikomuu okeanu-4: Povorot na vostok. Predvaritelnyye itogi i novyye zadachi. Doklad Mezhdunarodnogo diskussionnogo kluba «Valday»* [To the Great ocean-4: Turn on the East. Preliminary results and new tasks. Report of the International debating club "Valdau"], 2016, May, Moscow, available at: <http://ru.valdaiclub.com/files/12395/> (accessed 14.07.2016).
4. Kaplan, R. D. 2013, *The Revenge of Geography. What the Maps Tells Us About Coming Conflicts and the Battle Against Fate*, N. Y., Random House, 418 p.
5. Kolosovskiy, N. N. 2009, Budushcheye Uralo-Kuznetskogo kombinata [Future of Uralo-Kuznetsky plant], *Prostranstvennaya ekonomika* [Spatial economy], no. 4, p. 126—141.
6. Mayergoyz, I. M. 1974, Unikalnost ekonomiko-geograficheskogo polozheniya sovetnskogo Dalnego Vostoka i nekotoryye problemy ego ispolzovaniya v perspektive [Uniqueness of an economical geographical location of the Soviet Far East and some problems of its use in the long term], *Vestn. Mosk. un-ta. Ser. V. Geografiya*, no. 4, p. 3—8.
7. Pilyasov, A. N. 2009, *I posledniye stanut pervymi: Severnaya periferiya na puti k ekonomike znaniya* [And the last will become the first: The northern periphery on the way to knowledge economy], Moscow, 544 p.
8. Sintserov, L. M. 2000, Dlinnyye volny globalnoy integratsii [Long waves of global integration], *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnyye otnosheniya* [World economy and international relations], no. 5, p. 56—64.
9. Uralo-Kuzbas, 2009. In: *Istoricheskaya entsiklopediya Sibiri* [Historical encyclopedia of Siberia], T. 3, Novosibirsk, Ist. naslediy Sibiri.
10. Gusein-Zade, S. M., Tikunov, V. S. 2015, *Visualisation in noneuclidean metrics*, Hong Kong, The Chinese University of Hong Kong, 213 p.

#### The author

*Prof. Vjacheslav A. Shuper*, Leading Research Associate, the Institute of Geography RAS, professor of the Department of Economic and Social Geography of Russia, Lomonosov Moscow State University, Russia.

E-mail: [vshuper@yandex.ru](mailto:vshuper@yandex.ru)

#### To cite this article:

*Shuper V. A.* 2016, Eurasian Future of Russia: Alternating Integration and Disintegration Cycles, *Balt. reg.*, Vol. 8, no. 4, p. 7—17. doi: 10.5922/2074-9848-2016-4-1.