

экономический, сколько геополитический подтекст. Судя по всему, Китай стремится исключить саму возможность того, чтобы из региона исходила какая-либо для него угроза.

Итак, реализация плана ЭПШП осуществляется на общем фоне повышения интереса к Евразии. При этом в стратегическом плане Китай противодействует политике США и Запада в сопредельных регионах. Проект ЭПШП имеет различные аспекты: от социокультурного взаимодействия до решения проблем безопасности, а сама идея проекта имеет прочную культурно-цивилизационную базу. Всячески подчёркивается историческая роль стран-участниц проекта в развитии «Великого Шёлкового пути». Китайская инициатива может стать мощным объединяющим фактором для стран с различным уровнем экономического развития. ЭПШП – это набор проектов, который даже формально не образует отдельный международный институт. Однако их оформление в рамках единой концепции позволяет Китаю выступать не только как экономическому, но и как идейному лидеру стран региона. Пекин более не стремится оставаться в тени, создавая если не антизападную, то по крайней мере не западную систему регионального развития.

Хотя основным мотором ЭПШП для Китая по-прежнему остаётся экономический интерес, политическая составляющая проекта постепенно увеличивается. Она включает в себя меры по укреплению международной безопасности, поддержанию внутривосточной стабильности в форме сохранения у власти секулярных режимов и противодействие угрозе терроризма.

Поскольку стратегия сдерживания Китая является бесперспективной и для

России, и для стран Центральной Азии, эти государства стремятся использовать китайскую инициативу в собственных целях. Кроме того, китайские интересы в Средней Азии по большей части не противоречат интересам России. Китай не навязывает политические условия при осуществлении экономического сотрудничества, хотя его декларации о полном совпадении собственных интересов с интересами партнёров далеко не всегда соответствуют истине. Во многих странах региона, пусть и не на официальном уровне, высказываются различные опасения и звучит критика отдельных аспектов китайской внешней политики. Однако, в отличие от Запада, Пекин всячески избегает прямого внешнеполитического давления на соседей и проявляет склонность к поиску компромиссов.

*М.С. Михалёв*

## **ИДЕОЛОГИЧЕСКИЙ АСПЕКТ ИНИЦИАТИВЫ ЭПШП**

Необходимо отметить, что в Китае существует негласное табу на обсуждение некоторых аспектов проекта «Экономического пояса Шёлкового пути». В последнее время китайцы стараются не употреблять словосочетание «Экономический пояс», предпочитая говорить «Пояс и путь». Это отнюдь не случайно, так как у китайцев нет абсолютно никакой долгосрочной концепции и внятного понимания того, какие конкретные экономические выгоды должно принести внедрение проекта. Более того, все вышеперечисленные отдельные проекты могли быть запущены и без громкого объявления о некой новой стратегии.

По всей видимости, истинная проблема кроется в том, что проект «Пояса

и пути» не является ни чисто экономической инициативой, ни новой внешнеполитической стратегией. И в первую очередь речь идёт о новой идеологической конструкции, о чём не очень принято говорить вслух как в Китае, так и в России. По мнению многих китайских экспертов, Пекин выходит на внешний рынок с новой идеологической доктриной, где идеология – это и есть экономика. Согласно этому взгляду, экономика является первичной основой всего остального развития, но мы не должны забывать о том, что Китаю это нужно с целью расширения своего идеологического пространства.

Очевидно, что в реальности китайцы не рассчитывают на какую-либо экономическую прибыль. Можно говорить о той потенциальной выгоде от данного проекта, которую получит Казахстан или Монголия. Но не Китай! Поскольку прямой экономической выгоды для себя он не предполагает, необходимо обратить особое внимание именно на идеологические аспекты обсуждаемого проекта.

*В.Н. Ремыга*

### **ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ АСПЕКТ ИНИЦИАТИВЫ ЭПШП**

Стержнем проекта «Экономического пояса Шёлкового пути» во многом является инфраструктура, однако проект не сводится к ней полностью. Весьма показателен пример высокоскоростной железной дороги Москва – Пекин. Это китайская инициатива, она воплощается в жизнь на китайские деньги, построенная дорога будет обеспечена китайским подвижным составом, и перевозить она будет в первую очередь китайских пассажиров. Возникает

закономерный вопрос о роли России в проектах такого рода. Казалось бы, логично параллельно с будущим китайским маршрутом развивать российский Транссиб, но Китай едва ли пойдёт на такой шаг. Железная дорога, связывающая Китай с Европой, если она пройдёт через территорию Казахстана, окажется на 2000 км короче. Более того, на сегодняшний день в Китае уже существует скоростная железная дорога, идущая до границы с Казахстаном. Китаю нет никакого смысла оказывать России помощь в развитии Транссиба.

Возможно, выход заключается в том, чтобы совместно с Китаем создать специальный транспортный узел с целью развития Дальневосточного региона, с тем чтобы в дальнейшем наладить перевозку китайских грузов через российские порты. Речь идёт о таких проектах, как «Приморье-1» и «Приморье-2». Лишь когда диспропорции в развитии северо-восточных провинций Китая и российского Дальнего Востока будут устранены, с китайской стороны может возникнуть интерес к сопряжению маршрутов.

*С.Ю. Глазьев*

### **ЭПШП И ПРОБЛЕМА ИНТЕГРАЦИИ**

Моё выступление будет затрагивать тему сопряжения в связи с интеграцией. К сожалению, Евразийский экономический союз лишён международной правовой субъектности. В международных отношениях Евразийский союз существует по формуле «5+1», что, с точки зрения Китая, добавляет к пяти участникам данного проекта просто ещё один субъект, отвечающий за нормативное регулирование.

Существуют серьёзные сомнения