

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