

Содержание

| | |
|---|----|
| Предисловие. Китай разворачивается на Запад | 9 |
| ДАН ПРИКАЗ ИМ ВСЕМ — НА ЗАПАД! | 15 |
| РАЗВОРОТ НА ЗАПАД ИДЕТ ПО ШЕЛКОВОМУ ПУТИ | 17 |
| КАК СКЛАДЫВАЕТСЯ ПАЗЛ «ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ» | 19 |
| Ляньюньган — начало Нового Шелкового пути | 24 |
| ВТОРОЕ ДЫХАНИЕ. | 25 |
| ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ В «КИТАЙСКУЮ МЕЧТУ»! | 31 |
| «ПУТЕШЕСТВИЕ НА ЗАПАД» ПРОДОЛЖАЕТСЯ. | 33 |
| Чжэнчжоу — перекресток Поднебесной | 39 |
| СУХОПУТНЫЙ ПОРТ ТРЕХ СТИХИЙ | 41 |
| ЭЛЕКТРОННЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ. | 45 |
| НЕ УПУСТИТЬ НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ШАНС! | 46 |
| ВЛАСТИТЕЛИ МИНУВШИХ ВЕКОВ СМОТРЯТ В БУДУЩЕЕ | 51 |
| ХУАНХЭ. МАТЬ-РЕКА ИЛИ ГОРЕ КИТАЯ. | 53 |
| Аньян и Кайфэн — входы в Подземную Поднебесную | 56 |
| АНЬЯН — РОДИНА ИЕРОГЛИФОВ | 57 |
| КАЙФЭН — СЛОЕННЫЙ ПИРОГ ИСТОРИИ | 60 |
| ПОСЛЕДНИЙ ДЕНЬ КАЙФЭНА. | 64 |
| ЖЕНСКОЕ МЕДРЕСЕ, ЖЕНЩИНА-НАСТАВНИК | 66 |
| НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ — НОВАЯ НАДЕЖДА КАЙФЭНА | 69 |
| Сиань — начало и центр Шелкового пути. | 74 |
| ГЕНЕРАЛ, ПРОТОПТАВШИЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ | 78 |
| ЧАНЪАНЬ, СТОЛИЦА ВОСТОКА И ЗАПАДА | 81 |
| ТУТ ЖИВЕТ ДУХ КАРАВАННОГО ПУТИ | 83 |
| СИАНЬ: ГОРОД-КРЕПОСТЬ. | 90 |
| СИАНЬ ВОЗВРАЩАЕТСЯ НА ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ. | 96 |

| | |
|--|------------|
| Фупин — маленький город большого Шелкового пути | 100 |
| СИ ЧЖУНСЮНЬ — ЖИЗНЬ, ВМЕСТИВШАЯ ЭПОХУ | 101 |
| ОТЧИЙ ДОМ СИ ЦЗИНЬПИНА. ПЕЩЕРА ПРИЛАГАЕТСЯ | 109 |
| СОВРЕМЕННОЕ ИСКУССТВО В ДУХЕ ШЕЛКОВОГО ПУТИ | 113 |
| Нинся — встреча Великого Шелкового пути | |
| с Великой стеной и Великой рекой | 116 |
| «КАК КОРАБЛЬ НАЗОВЕШЬ, ТАК ОН И ПОПЛЫВЕТ...» | 116 |
| ЯГОДА ГОУЦИ ВМЕСТО «ЛАМПЫ АЛАДДИНА» | 120 |
| ХУЭЙЦЗУ — ЛЮДИ ШЕЛКОВОГО ПУТИ | 121 |
| КРУГЛЫЕ ПИРАМИДЫ СИ СЯ. | 124 |
| ХУАНХЭ БЛАГОВОЛИТ ОБИТАТЕЛЯМ НИНСЯ | 128 |
| МУЗЕЙ ВЕЛИКОЙ СТЕНЫ ПОД ОТКРЫТЫМ НЕБОМ. | 131 |
| ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ ВЕДЕТ В МУЗЕИ И МЕЧЕТИ. | 136 |
| Ганьсу — золотое звено Шелкового пути. | 142 |
| СТАРИННАЯ ДОРОГА ЧАЯ И ЛОШАДЕЙ | 145 |
| ГОВОРИМ «ВЕЛИКИЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ» — | |
| ПОДРАЗУМЕВАЕМ «ВЕЛИКАЯ КИТАЙСКАЯ СТЕНА». | 147 |
| СЛОВО ПРАВЯЩЕЙ ПАРТИИ | 152 |
| ДЕЛО ПРАВЯЩЕЙ ПАРТИИ. | 153 |
| НОВЫЙ ГОРОД ЛАНЬЧЖОУ | 157 |
| НА ЗАПАД, ПОБЛИЖЕ К НОВЫМ РЫНКАМ! | 160 |
| НА НОВОЙ КРОВАТИ — НОВЫЕ СНЫ | 162 |
| «Я ЗНАЮ, ГОРОД БУДЕТ, Я ЗНАЮ, САДУ ЦВЕСТЬ!» | 164 |
| Коридор Хэси — тысяча километров тайн и чудес | 168 |
| ПУТЬ ИЗ НИЩЕТЫ К «СРЕДНЕМУ ДОСТАТКУ». | 169 |
| СОКРОВИЩА ГОРОДА УВЭЙ | 174 |
| ВЕЛИКИЙ ПЕРЕВОДЧИК БУДДЫ | 177 |
| УВЭЙ СОВРЕМЕННЫЙ. | 182 |
| «СУХОЙ ПОРТ» И СУХОЙ КОРМ. | 186 |
| ЮГУРЫ — МАЛЫЙ НАРОД С БОЛЬШИМ ПРОШЛЫМ | 189 |
| ЧЖАНЪЕ — «ДЛИННАЯ РУКА НА ЗАПАД» | 200 |

| | |
|---|------------|
| ЗАСЫПАЮЩИЙ БУДДА И ПРОБУЖДЕНИЕ | |
| БУДДИЙСКОЙ ПОЛИГРАФИИ | 203 |
| НЕОБЫЧНАЯ КРЕПОСТЬ ЦЗЮЙГУАНЬ | 207 |
| КИТАЙСКАЯ «МАГНИТКА» | 211 |
| ЦЗЮЦЮАНЬ – «ВИННЫЙ ИСТОЧНИК» | 214 |
| КЛАДОВАЯ ВЕТРА | 216 |
| ПУТЕШЕСТВИЕ ПО СТОПАМ ПУТЕШЕСТВЕННИКА | 220 |
| ДУНЬХУАН – ЛУЧ СВЕТА В ПУСТЫННОМ ЦАРСТВЕ | 224 |
| ПЕСКИ ПОЮТ ЛУННОМУ СЕРПУ | 229 |
| МЕСТО, ГДЕ ВОДЯТСЯ ДЕМОНЫ | 231 |
| НЕФРИТОВЫЕ ВОРОТА ВЕЛИКОЙ СТЕНЫ | 234 |
| ПЕЩЕРЫ МОГАО – ЛЕТОПИСЬ КИТАЯ, ЛЕТОПИСЬ ЧЕЛОВЕЧЕСТВА | 236 |
| ЕВРОПЕЙЦЫ В ДУНЬХУАНЕ – БЛАГО ИЛИ ЗЛО? | 241 |
| «ЭКСПО Дуньхуан» – всемирное чудо в пустыне | 248 |
| ДУНЬХУАНСКИЕ ТЕМПЫ | 251 |
| ДУНЬХУАНСКИЙ РАЗМАХ | 255 |
| БАЛЕТ С КИТАЙСКОЙ СПЕЦИФИКОЙ | 258 |
| ДУНЬХУАНСКОЕ ЧУДО | 260 |
| Хами – «новый» город старинного пути | 267 |
| НЕ ДЫНЕЙ ЕДИНОЙ... | 269 |
| МЕЧЕТИ БЫВАЮТ РАЗНЫЕ | 271 |
| ДЕЛИКАТЕСЫ ОАЗИСА КУМУЛ | 272 |
| ИМПЕРАТОРСКИЙ САД ХАМИГУА | 275 |
| МУКАМ – ГОРДОСТЬ УЙГУРОВ | 278 |
| ОТСУТСТВИЕ ИНФОРМАЦИИ – ТОЖЕ ИНФОРМАЦИЯ | 281 |
| Алашанькоу: в Европу прорубить окно... | 285 |
| ШИРИНА КОЛЕИ НЕ ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЯ. ПОЧТИ... | 287 |
| СУХОПУТНЫЙ ПОРТ ДВУХ ОКЕАНОВ | 291 |
| Хоргос – город на вырост | 297 |
| ЗОНА СВОБОДНОЙ ЧЕЛНОЧНОЙ ТОРГОВЛИ | 301 |
| ХОРГОС ОБУСТРАИВАЕТСЯ | 306 |

| | |
|--|------------|
| Кульджа — несостоявшаяся столица Синьцзяна | 309 |
| ОПОРНАЯ БАЗА НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ. | 312 |
| ЗДЕСЬ РУССКИЙ ДУХ, ЗДЕСЬ РУСЬЮ ПАХНЕТ | 315 |
| НОВЫЙ СТАРЫЙ ГОРОД | 321 |
| УНИКАЛЬНАЯ МЕЧЕТЬ МУСУЛЬМАН-КИТАЙЦЕВ. | 323 |
| Урумчи — город старый, новый и еще новее. | 328 |
| БЕРЕЖЕНОГО БОГ БЕРЕЖЕТ | 331 |
| ОТ ЯРМАРОК К ЭЛЕКТРОННОЙ ТОРГОВЛЕ | 336 |
| «ОКНО» СТАНОВИТСЯ «ЯДРОМ» | 340 |
| ЗАВТРА НАЧАЛОСЬ СЕГОДНЯ. | 342 |
| ОБЛАЧНЫЕ ИСЧИСЛЕНИЯ И ЭЛЕКТРОННЫЕ СИНХРОНИСТЫ | 346 |
| СТАНЦИЯ «УРУМЧИ». ДАЛЕЕ — ВЕЗДЕ | 350 |
| «ЛОШАДЬ ПРЖЕВАЛЬСКОГО» ГОВОРIT ПО-РУССКИ | 354 |
| НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ — СИНЕРГИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ | 357 |
| Послесловие | 361 |

Предисловие. Китай разворачивается на Запад

Китай всей своей мощью разворачивается на Запад. Такое впечатление сложилось у меня после поездок в течение 2016 года по важнейшим районам на Новом Шелковом пути: провинциям Цзянсу и Хэнань, Шэньси и Ганьсу, Нинся-Хуэйскому и Синьцзян-Уйгурскому автономным районам.

Для китайцев «Запад» — это не то же самое, что для нас, традиционно враждебное пространство, насылающее одну волну завоевателей за другой. Для китайцев Запад — это мечта и романтика, новые просторы и новые богатства. «Западным краем» (Сиюй) в древности называли неведомые земли нынешней Центральной Азии, Персии, Индии. На Западе царила хозяйка Рая богиня Сиванму, росли «персики бессмертия» и водились стремительные «летающие лошади». Туда обращали свои взоры властители древнекитайских царств, посылая гонцов в поисках продлевающих жизнь снадобий и, что еще важнее, стратегических союзников. Именно так был открыт путь в эллинистические царства Ферганской долины. Посланный на Запад ханьским императором У-ди (156–87 до н.э.) дипломат и разведчик Чжан Цянь после полутора десятилетий плена и скитаний по пустыням вернулся со сведениями, позволившими вскоре начать караванную торговлю с соседями. Кстати, тогдашняя столица Чанъань, нынешний Сиань, была расположена гораздо западнее столицы современной, что стимулировало участие

китайцев в делах народов Западного края, а их — в делах китайских.

Предшествовавшая Хань династия Цинь (221–207 до н.э.) вообще была создана самым западным из враждовавших между собой семи древнекитайских царств. Её правитель Цинь Шихуан-ди повелевал полукочевыми племенами, которые превосходили в воинских умениях оседлых жителей Центральной равнины, разгромил «чисто китайские» армии и впервые объединил Поднебесную.

Великая династия Тан (618–907), при которой расцвел Шелковый путь, была примером не только взаимопроникновения товаров и предметов культуры, но также смешения кровей. Окитаивание соседних тюрков приняло такие же масштабы, как обрусение татарской знати со времен Золотой Орды. В свою очередь, императорский двор Тан, его знать и воинство долго не признавались единокровными китайцами из других царств Поднебесной, а именовались «племя табгачи». Симбиоз китайских и тюркских народов не только создал «гремучую смесь» пассионарности и ускорил развитие новой нации, но и помог державе Тан сильно расшириться на Запад — великий поэт Ли Бо, «китайский Пушкин», родился в китайском военно-таможенном поселении вблизи озера Иссык-Куль, где сейчас стоит киргизский городок Токмак.

Активность на западном направлении была характерна как для большинства китайских династий, так и для государств соседних народов, не раз покорявших Поднебесную. Завоевав Китай и создав на её землях династию Юань (1279–1368), монгольские орды продолжили двигаться на закат солнца по Шелковому пути и покорили полмира, дошли до Карпат и Черного моря. Спустя три века насчитывавшие всего 500 тыс. человек племена маньчжуров сначала победили правившую Китаем династию Мин (1368–1644), а затем расширили пределы своей династии Цинь (1644–1911) на Синьцзян, Монголию, Тибет. Конечно же, их натиск на Запад тоже проходил прежде всего по трассам Шелкового пути. После свержения циньской власти в Китае начался период смуты

*Император У-ди начал движение Китая на Запад.
Памятник в Сиане*



и войн, западные окраины попадали под контроль разных военных группировок, но остались частью Поднебесной.

Ситуация начала меняться к лучшему после провозглашения в 1949 году КНР. Советская помощь в создании новых отраслей промышленности, неизвестных ранее областей науки и техники преобразовала Китай, в том числе западные провинции. Но период стабильности и развития продолжался недолго, и с началом «великого скачка» в 1958 году китайский Северо-Запад разделил участь всей страны.

Только после 1978 года Китай вернулся на траекторию развития. Однако локомотивом прогресса стали приморские провинции на Востоке, где были созданы специальные экономические зоны, куда потекли капиталы и технологии сначала «заморских китайцев» из Гонконга, Тайваня

*Посольство Чжан Цяня везло соседям подарки из шелка.
Памятник в Кульдже (Инине)*





50-е годы стали временем героизма и романтики при развитии Северо-Запада. Барельеф на заводе в Цзюцюане

и других районов «Большого Китая», а затем Японии, США, государств Европы.

В то же время китайский Запад, в состав которого сейчас включают провинции Ганьсу, Шэньси, Цинхай, Гуйчжоу, Сычуань, Юньнань, а также город центрального подчинения Чунцин и пять автономных национальных районов (Нинся-Хуэйский, Синьцзян-Уйгурский, Гуанси-Чжуанский, Внутреннюю Монголию и Тибет), накрыла тень бедности и отсталости. На эти районы приходится свыше 70% территории КНР, но зато менее 30% населения и всего около 15% ВВП. Диспропорция в развитии восточных и западных провинций стала не просто очевидной, но и опасной.

В 1999 году в Пекине приняли стратегическую программу «Великое открытие и развитие западных районов» (Сибу

дакайфа). Конечно, и до этого решения на китайском Западе кое-что открывали, кое-что развивали. Достаточно вспомнить о железной дороге между Ганьсу и Синьцзяном, о первой в мире высокогорной скоростной железной дороге Цинхай—Тибет. Космодромы Цзюцюань в провинции Ганьсу и Сичан в провинции Сычуань. Центры ядерных исследований в Ганьсу и Цинхае. Нефтяные прииски Юймэнь и предприятия цветной металлургии в Цзяюйгуань в той же Ганьсу. Через несколько отстающих западных провинций еще в конце 1992 года открылось движение контейнерных поездов по Новому континентальному мосту Европа—Азия, прозванному тогда же Новым Шелковым путем. Начинаясь в приморском Ляньюньгане, маршрут идет через Чжэнчжоу, Сиань, Ланьчжоу, Урумчи, Алашанькоу, города Казахстана, России, Белоруссии, Польши, Германии и заканчивается в голландском порту Роттердам.

Скоростные дороги пройдут по караванным тропам



Нетрудно заметить, что эти, да и большинство других новостроек имели военное, стратегическое значение и не сильно поднимали уровень благосостояния. Вот почему принятая в 1999 году программа считается точкой отсчета новой комплексной политики одновременного наращивания производственного потенциала и улучшения жизни людей, которую можно назвать «Разворот на Запад».

ДАН ПРИКАЗ ИМ ВСЕМ — НА ЗАПАД!

Для начала, как водится в КНР, была создана специальная рабочая группа. Подготовку и реализацию стратегии возглавил премьер Чжу Жунцзи. Группа подключила ученых и местные власти, разработала обширный многолетний план. Акцент в нем делался на развитие путей сообщения и телекоммуникаций, энергетику, борьбу с загрязнением окружающей среды. Именно тогда были приняты масштабные решения о строительстве газопровода Шанхай—Синьцзян (в одном этом автономном районе находятся треть китайских запасов газа и примерно такая же доля нефти) длиной в 4200 км, целой сети тепловых электростанций и ЛЭП для снабжения энергией провинций Востока, каскада ГЭС на Хуанхэ и Янцзы. Не забыли и про «человеческий капитал» — поддержку существующих и создание новых высших учебных заведений, больниц и школ. Только за одну 10-ю пятилетку, к 2006 году, на развитие инфраструктуры было потрачено более 1 трлн юаней (около 120 млрд долларов). Стимулирование сразу дало свои плоды — западные регионы на протяжении последующих лет показывали средний рост ВВП на уровне свыше 10%. Суммарный ВВП Запада вырос более чем в два раза и достиг 3,33 трлн юаней к 2005 году по сравнению с 1,66 трлн юаней в 2000-м.

Еще одним толчком стал мировой финансовый кризис 2008–2009 годов. Китайское руководство решило бороться с ним за счет вливания средств в инфраструктурное и жилищное строительство. Именно тогда по всей стране началось создание скоростных железных и шоссейных дорог, многие из которых уже вошли или вот-вот войдут в строй. Современные терминалы аэропортов и вокзалов, университетские городки и школьные комплексы, административные здания и музеи, роскошные гостиницы, идеальные шоссе между большими и малыми городами преобразили западные провинции.

Посетив провинции Шэньси и Ганьсу после десятилетнего отсутствия, я просто не узнал старые места. Практически в любом городе появились кварталы новостроек, сгруппированные в «район развития», к которому от старой застройки ведут отменного качества дороги. Отстроенная за счет государства и местного бюджета инфраструктура быстро обросла объектами частных инвесторов: многоэтажными жилыми комплексами, торговыми центрами. Удобные транспортные магистрали привлекли также новые предприятия, как китайские, так и иностранные.

Существенную роль сыграли дополнительные льготы для заморских инвесторов в западные районы — на 15% снизили налог на прибыль, позволили вкладывать капиталы в энергетику, сельское хозяйство, сферу услуг, телекоммуникации, создавать филиалы инженерно-проектных компаний, адвокатских контор, страховых компаний. Зарубежные банки получили право вести операции в юанях. Сейчас иностранцы в западных провинциях могут заниматься такими стратегически важными видами деятельности, как прокладка трубопроводов, железнодорожные и автодорожные перевозки.

Стоит упомянуть и про льготы, предоставленные местными властями. Это освобождение от налога на прибыль, на импорт материалов и оборудования на срок от двух до пяти лет, сокращение вдвое регистрационного сбора и сбора за аренду земли, разработку природных ресурсов. Синергия правительственных мер стимулирования и местных льгот

позволила добиться зримых успехов уже в то время, когда во всем мире только и говорили про финансовый кризис, про необходимость борьбы с рецессией и стагнацией. Но самое интересное было еще впереди...

РАЗВОРОТ НА ЗАПАД ИДЕТ ПО ШЕЛКОВОМУ ПУТИ

Осенью 2013 года китайский руководитель Си Цзиньпин выдвинул инициативу создания Экономического пояса Шелкового пути, подразумевающую ускоренное совместное развитие Китая и стран, расположенных в ареале знаменитого торгового маршрута. Эта инициатива вскоре дополнилась еще одной под названием «Морской Шелковый путь»

Выдвинутая председателем Си Цзиньпином стратегия Нового Шелкового пути очень популярна. Плакат в Кульдже (Инине)



XXI века». Обе инициативы оказались настолько неожиданными и масштабными, что поначалу вызвали непонимание и даже недоверие в странах Евразии, в том числе и России. Прошло немного времени, и недоверчивые взгляды стали меняться на восхищенные. Предсказавший как-то «конец истории» американский философ японского происхождения Фрэнсис Фукуяма назвал двойную инициативу, получившую общее сокращенное название «Один пояс и один путь», «крупнейшей стратегией XXI века». В своей статье для издательского конгломерата Project Syndicate он написал: «Если проект “Один пояс и один путь” оправдывает ожидания китайских плановиков, то вся Евразия — от Индонезии до Польши — преобразится в течение жизни одного поколения. Китайская модель будет процветать вне Китая, повышая доходы, а значит, и спрос на китайскую продукцию на новых рынках, которые заменят стагнирующие рынки в других частях света».

Действительно, предложив соседям по Евразии эскиз колоссального плана совместных инфраструктурных и промышленных проектов, Китай исходит из понятного стремления увеличить сбыт своей продукции за счет создания новых и расширения существующих рынков. Он уже осуществляет на самых льготных условиях строительство железных и шоссейных дорог, туннелей и плотин, технопарков и зон свободной торговли в странах Центральной Азии, в Пакистане, Индонезии и на Цейлоне, в Греции, Венгрии, Сербии и Белоруссии.

При этом Китай никого не хочет «осчастливить» насильно. Желающие — присоединяются. Нежелающие — останутся в стороне и, скорее всего, будут вскоре жалеть об упущенных возможностях. Впрочем, желающих хватает с избытком. По состоянию на середину 2016 года соглашения о сотрудничестве с Китаем подписали более 30 стран, создано 46 зон сотрудничества с 17 странами. В созданный недавно для финансирования программ «Один пояс и один путь» Азиатский банк инфраструктурных инвестиций с капиталом в 100 млрд долларов вступили 57 стран. Еще бы, Пекин объявил о намерении вложить 1,4 трлн долларов в реализацию программ

наземного и морского Шелковых путей! Еще один новый финансовый инструмент — Фонд Шелкового пути с капиталом в 40 млрд долларов нацелен в первую очередь на Россию и страны Центральной Азии. Его средства уже размещаются в крупные проекты на российских просторах.

В нашей стране к Новому Шелковому пути до сих пор относятся неоднозначно. Ориентирующиеся на США и его европейских союзников политические силы, СМИ и наладившие коррупционные схемы с Западом деловые круги то открыто, то исподтишка критикуют китайскую инициативу. Пекин подозревают то в стремлении «колонизировать» Россию при помощи более эффективной экономики, то, наоборот, в стремлении использовать наши природные и людские ресурсы ради предотвращения неминуемого краха якобы идущей на дно китайской экономики. Эффективностью «антикитайского лобби» на разных этажах пирамиды власти можно частично объяснить задержки в реализации договоренностей о двустороннем сотрудничестве России и Китая, а также сопряжения Нового Шелкового пути и ЕАЭС, достигнутых президентом Путиным и председателем Си Цзиньпином в ходе их встреч и переговоров последних лет.

КАК СКЛАДЫВАЕТСЯ ПАЗЛ «ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ»

Нынешнее состояние инициативы «Один пояс и один путь» похоже на большой пазл, фрагменты которого только начинают собираться. При этом китайская часть пазла уже в значительной степени готова. В этом я убедился, совершив серию поездок по Китаю и побывав в главных «реперных точках» Нового Шелкового пути.

В самом начале я осмотрел огромный морской порт Ляньюньган, где сходятся наземные и морские трассы Нового Шелкового пути, откуда берут начало железнодорожный