

ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие к российскому изданию	7
Предисловие автора	12
Выражение признательности	15
От ОПОП к ИПП	17
Введение	24
Карта распространения ОПОП/ИПП: дьявол кроется в деталях	30

Часть I

ИСТОКИ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС И ОДИН ПУТЬ»

Политика Китая в Южно-Китайском море: «Не ставьте мне границ»	36
Китайская политика «выхода в мир» и Инициатива «Один пояс и один путь»	44
Сила личности: Олимпийские игры 2008 года в Пекине	48
Новые Экономические и Морские Шелковые пояса и пути Китая	54
Геополитические аспекты Инициативы ОПОП/ИПП	61
Программа «Сделано в Китае — 2025» и США	69

Часть II

КОНЦЕПЦИИ ИНИЦИАТИВЫ ОПОП/ИПП

Двусторонние соглашения вместо многосторонних	86
Пояса и пути Инициативы ОПОП как сферы влияния	92
Географические и Функциональные Шелковые пути как «политические кампании».	96

Часть III

БОЛЬШИЕ ИГРЫ

Начинаем Большие игры	102
Индия, Пакистан и Китай.	106
Иран, Китай и Инициатива ОПОП/ИПП	116
Большая игра в Большой Центральной Азии.	122
Возможна ли в будущем Большая игра между Россией и Китаем за Центральную Азию?.	132
Новая Большая Полярная игра: Китайский Полярный морской путь.	138
Большая игра в Юго-Восточной Азии	144
Большая Латиноамериканская игра?	156
Большие игры в «Большой» Европе	172
Большая игра в Африке к югу от Сахары	186
Функциональный Космический Шелковый путь: «Пояс и путь» в трехмерном пространстве	200
Цифровой Шелковый путь	205
Морские порты как Функциональный Шелковый путь	208
Китайский Воздушный Шелковый путь	218
У Инициативы ОПОП/ИПП есть свои проблемы.	221
Чем ОПОП не является (с точки зрения Китая)	228
SWOC-анализ ОПОП. Сильные и слабые стороны. Возможности и ограничения	232

Часть IV

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ КОММЕНТАРИИ

Оглянуться назад, чтобы увидеть будущее	240
Беглый взгляд в будущее: ловушка Фукидида	251
Источники изображений	259
Об авторах	261

ПРЕДИСЛОВИЕ К РОССИЙСКОМУ ИЗДАНИЮ

В 2013 году председатель КНР Си Цзиньпин в ходе визитов в страны Центральной и Юго-Восточной Азии выдвинул предложение глобальной Инициативы «Один пояс и один путь», затрагивающей более 60 стран мира, 70% мирового населения, с целью объединить усилия и на основе инновационных методов взаимодействия создать экономическую зону Шелкового пути, сделать поддерживаемые между евроазиатскими странами экономические связи более тесными.

Великий Шелковый путь — канонический символ мировой истории, легендарная торговая артерия — известен историкам как «путь к процветанию», яркий символ связей между Востоком и Западом, уходящих в глубь веков. Тогда его возникновение было обусловлено и диктовалось сложившимися обстоятельствами и ходом развития политических, этнических, экономических и культурных достижений народов Евразии. Он стал частью культурно-исторического наследия всех стран, вовлеченных в этот процесс. Древнекитайский философ-мудрец Лао Цзы говорил: «Будь способен знать начало и путь древности, и это знание позволит тебе увидеть путеводную нить, ведущую к сегодняшнему дню».

С незапамятных времен пути были артериями жизни. Именно они вначале объединяли людей, затем небольшие населенные пункты, а позже — города, страны, континенты, обеспечивая развитие

экономических процессов и условия жизнедеятельности общества. Без них невозможен подъем экономики и процветания страны, пусть даже обладающей огромными природными ресурсами. Одним из таких всемирно известных путей, соединивших Азию с Европой, стал удивительный феномен — Великий Шелковый путь, не просто дорога с несколькими крупными ответвлениями, а огромное, подвижное во времени историко-культурное пространство, по которому в древности и в Средние века шло сухопутное международное сообщение от крайних пределов Азии до стран Запада. Более двух тысяч лет назад эта «шелковая» торговая артерия тесно связывала исторические судьбы многих стран и народов и была бесперебойно «действующим ретранслятором не только товаров и технологий, но и идей, религиозно-философских систем». Инициатива ОПОП — это драйвер экономической глобализации, интенсификация межгосударственных партнерских отношений, основанных на глубокой интеграции рынков, и инвестиций. Через две тысячи лет Китай возрождает дух успешности и надежности Великого Шелкового пути, по которому перемещались товары из Китая через Центральную Азию и далее в Европу.

Инициатива «Один пояс и один путь» повлекла написание множества исследовательско-аналитических монографий, посвященных взаимосвязям древнего Шелкового пути с будущим его прочтением. В России почти одновременно вышли две знаковые книги на эту тему. Первая книга известного российского китаевода, публициста, профессора Российского университета дружбы народов Юрия Вадимовича Тавровского «Новый Шелковый путь — главный проект XXI века» — это путевые заметки, написанные во время его поездки по маршруту Великого Шелкового пути с оценкой практической реализации китайской Инициативы «Один пояс и один путь». Вторая — перевод фундаментального исторического исследования британского профессора мировой истории Оксфордского университета Питера Франкопана «Шелковый путь. Дорога тканей, рабов, идей и религий» (2018) (английское издание «*The Silk Roads: A New History of the World*», 2015), кстати, хорошо известного китайскому читателю, так как оно было переведено на китайский язык и издано в Китае в 2016 году.

И вот теперь перед вами еще одна книга, написанная американским ученым, международным экспертом Майклом Говардом Глянцем (*M. Glantz*) и его соавтором, — «Один пояс и один путь. Долгий марш Китая в 2049 год».

М. Глянц достаточно хорошо известен научному сообществу в России. Он с большой симпатией относился к Советскому Союзу, впервые посетив его в 1976 году, положительно воспринял перестройку и Новую Россию, побывав за эти годы в нашей стране более 30 раз в различные периоды трансформации советско-российско-американских отношений. Ряд его научных трудов опубликован на русском языке. Подобное отношение он испытывает и к Китаю, работая длительное время совместно с китайскими учеными.

В четырех частях своей книги авторы последовательно рассматривают и анализируют, начиная со стартовых позиций, практически все аспекты Инициативы Китая «Один пояс и один путь». Они оценивают сильные и слабые стороны, возможности и ограничения реализации этой Инициативы, показывая, что строительство и создание «Пояса и пути» — это не эфемерное понятие, а работа, насыщенная осязаемыми и практическими делами многостороннего сотрудничества. Особое внимание авторы уделяют рассмотрению высокоэффективных транспортных маршрутов с узловыми точками.

Не осталась без внимания экономика брендов «Made in China», драйверами для которой служат инновации и технологии, которая основана на восточной мудрости развития, сочетающей в себе трудолюбие, талант, дисциплину и терпение.

П. Франкопан писал: «Огромные ресурсы были вложены в видение Инициативы “Один пояс и один путь”, сформулированной Си Цзиньпином в 2013 году, в которой содержатся предложения по планированию будущего. Буквально повсюду наблюдаются сложности, препятствия и проблемы, которые кажутся “родильной горячкой”, признаками нового зарождающегося мира, появляющегося прямо у нас на глазах. Пока мы размышляем, откуда придет новая угроза, как лучше поступать с религиозным экстремизмом, как вести переговоры с государствами, которые, похоже, игнори-

руют нормы международного права, как устанавливать отношения с народами, культурами и регионами, которые мы не удосужились понять, в Азии создаются, или вернее возрождаются, связи. Шелковый путь снова возрождается».

Посредством реализации этой Инициативы Коммунистическая партия Китая хочет отчитаться перед своим народом и перед всем миром накануне столетнего юбилея образования Китайской Народной Республики о своих успехах, которых достиг народ Китая под ее руководством. Конечными целями являются увеличение объемов торговли и темпов экономического роста, новые рынки сбыта для китайских товаров, а также координация внутренней и внешней политики. Уже нынешнее состояние, как пишет Ю. Тавровский, «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».

Долгий столетний марш Китая на пути достижения «Китайской мечты» имеет целью сделать Поднебесную богатым и могущественным, демократическим и цивилизованным, гармоничным и современным социалистическим государством. «Китайская мечта» создания «сообщества единой судьбы» человечества — результат интеллектуально-инновационных «олимпиад» китайских пятилеток, это новая дипломатическая философия международного сотрудничества общемирового менеджмента.

Выступая на Втором международном форуме «Один пояс и один путь» в Пекине в 2019 году, президент Российской Федерации В. В. Путин указывал, что «реализация масштабного проекта “Один пояс и один путь”, продвигаемого нашими китайскими коллегами, призвана ускорить созидательное сотрудничество государств Евразии».

Естественно, что Китай прежде всего решает собственные задачи на новом этапе экономического развития. Опору в реализации этих задач он видит в создании надежных транснациональных транспортных коридоров — «близнецов» сухопутных и морских — для обслуживания товарных потоков. Через них страны, расположенные на древнем Шелковом пути, будут иметь возможность при-

соединиться к международной производственно-сбытовой цепи ценностей.

Пока книга готовилась к изданию, мир поразила пандемия коронавирусной инфекции, вызвавшая экономический кризис на всех континентах. Пандемия изменила контуры внешней политики, обозначив «горячие точки» и заставив мир размышлять над пост-коронавирусным миром. Очевидно, что дорожная карта проекта «Один пояс и один путь» испытает это давление на себе.

Книга была написана в 2019 году, в бытность Д. Трампа президентом США, проводившим ярко выраженную антикитайскую политическую линию, и, скорее всего, вызовет противоречивую реакцию. Многое может показаться спорным и тенденциозным, политически неоднозначным. Ценность книги, впервые переведенной на русский язык, заключается в том, что она дает широкое, хотя и рамочное, представление об историческом китайском мегапроекте. Си Цзиньпин пообещал, что стратегия «Пояс и путь» будет «не соло Китая, а настоящим хором с участием всех стран, через которые пролягут эти пути». Как говорил великий китайский философ Конфуций, «человек расширяет путь, а не путь расширяет человека».

*И. С. Зонн,
доктор географических наук,
академик РАН
апрель 2021 г.*

ПРЕДИСЛОВИЕ АВТОРА

Термин «ОПОП» («Один пояс и один путь») появился в 2013 году в качестве названия Инициативы в речи Си Цзиньпина, незадолго до этого избранного генеральным секретарем Коммунистической партии Китая и председателем КНР. Эта концепция привлекла мое внимание в середине 2015 года. Чем больше я узнавал о ней, тем больше был заинтригован. Международный интерес к инициативе ОПОП резко возростал, о чем свидетельствовало широкое освещение в мировой прессе, а также увеличение числа стран, которые захотели принять в ней участие. Двусторонние кредитные соглашения, которые Китай заключал с целью строительства насущно необходимых проектов транспортной инфраструктуры, оказались очень привлекательными для руководителей развивающихся стран.

Основополагающая идея Инициативы «Один пояс и один путь» первоначально состояла в том, чтобы расширить торговлю Китая с европейскими странами. Символ древнего Великого Шелкового пути¹, который был ярким пятном в долгой истории Китая, исполь-

¹ Великий Шелковый путь — термин, впервые введенный в 1877 году немецким географом Фердинандом фон Рихтгофеном для обозначения системы торговых караванных путей, связывающих (со II века до н. э. до XVI века н. э.) главные культурно-хозяйственные регионы Евразии: Китай, Среднюю Азию, Индию, Средний и Ближний Восток, Средиземноморье и Европу. Идея проложить первый маршрут для доставки китайского шелка на Запад принадлежала императору династии Хань Лю Чэ (140–87 годы до н. э.), из-

зовался для того, чтобы вдохновить и побудить к действию граждан, компании, банки и провинции Китая. По прошествии времени эта Инициатива стала программой по превращению Китая в мировую сверхдержаву.

Через финансирование инфраструктурных проектов в ОПОП должны быть вовлечены страны Азии, Ближнего Востока и Северо-Восточной Африки. Чем больше я читал об Инициативе ОПОП, тем сложнее было полностью охватить социально-экономические и политические аспекты этого плана, впоследствии переименованного в Инициативу «Пояс и путь» (ИПП). Чтобы разобраться в разных географических и функциональных параметрах ОПОП/ИПП, обратимся к таким китайским программам развития мировой инфраструктуры, как Большие игры¹, используя отсылки к политическому и военному соперничеству Российской и Британской империй в Центральной Азии в XIX веке.

Эта книга знакомит с различными аспектами Инициативы «Пояс и путь» и содержит ссылки, которые помогут читателю глубже изучить интересующие его моменты. В основу книги положены статьи и репортажи в популярных новостных изданиях, дающих возможность журналистам и политическим карикатуристам говорить об этом собственными словами и изображениями.

Спустя пять лет существования проектов ОПОП/ИПП все чаще стали возникать вопросы об их успехах и неудачах. Все больше появляется просьб о пересмотре первоначальных соглашений и требований к более внимательному рассмотрению предложений о кре-

вестному под именем Уди («Государь-Воин»). Направления маршрутов Великого Шелкового пути не были постоянными. Они менялись в связи с изменениями политической обстановки в Центральной Азии и под влиянием климатических факторов.

¹ Большая игра — борьба (тайная и явная) Британской и Российской империй за сферы влияния, территории и рынки в Центральной Азии в конце XVIII — начале XX века. Это словосочетание впервые употребил британский капитан — разведчик Артур Конолли, позже обезглавленный в Бухаре. Много лет спустя его обессмертил известный английский писатель Р. Киплинг в своем романе «Ким» (1901). См. подробнее: *Хонкирк II*. Большая игра против России. Азиатский синдром. М.: Рипол классик, 2004.

дитовании инфраструктурных проектов. Самой резкой реакцией является обвинение Китая в создании долговой ловушки, то есть такой ситуации, когда заемщик не может сделать очередные взносы в счет погашения кредита и вынужден отказаться от права собственности на имущество, ради которого кредит был взят. Кредитор, в данном случае Китай, принимает инфраструктуру и ее эксплуатацию, а также прилегающую зону свободной торговли, которая была создана для реализации проекта. Кредит, казавшийся высокорискованным для Китая, оборачивается для него выигрышем, заставляя предположить, что этот план фактически имел целью геополитическую победу, а не экономический успех. Си Цзиньпин продолжает утверждать, что китайские кредиты являются взаимовыгодными, тогда как Индия, Австралия, США и государства — участники финансирования в рамках ОПОП/ИПП (а их число растет) предупреждают другие страны о долговых ловушках Китая.

В этой книге я не занимаю чью-либо сторону, когда цитирую разные, часто противоречивые статьи, опубликованные в печатных, электронных и онлайн-изданиях. Главная цель состоит в том, чтобы познакомить общество с реализацией важного глобального китайского проекта развития инфраструктуры, имеющего как сторонников, так и недоброжелателей.

*Майкл Г. Глянц,
Колорадский университет,
г. Боулдер
Апрель 2019 г.*