



В.В. Овчинников

Недавно писателю Всеволоду Овчинникову - легенде отечественной журналистики, востоковеду, автору многих книг, в том числе любимой всеми «Ветки сакуры», а также многолетнему автору нашего журнала - исполнилось 85 лет. В день своего рождения писатель поделился с редакцией своими мыслями о воссоздании на современной основе Великого шелкового пути, благодаря которому на протяжении семнадцати столетий осуществлялись экономические и культурные связи между Западом и Востоком.

В. ОВЧИННИКОВ: «ВОЗРОДИТЬ “СЕВЕРНЫЙ” ВЕЛИКИЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ»

- Всеволод Владимирович, сейчас российские средства массовой информации много пишут о возможной угрозе китайской экспансии, о том, что жители Поднебесной с вожделием смотрят на огромные малонаселенные Сибирь и Дальний Восток. Наверное, лучше вас никто не ответит на вопрос: насколько реально такая угроза - сейчас и в отдаленном будущем?

- Эти угрозы сильно преувеличены и, скорее всего, лишены каких-либо оснований. Вместе с тем, отношения России с Китаем нельзя пускать на самотек, их надо терпеливо и искусно выстраивать, опираясь на многолетние традиции российской политики и дипломатии.

Как известно, герб России - двуглавый орел. Одна его голова смотрит на Запад, другая - на Восток. Уже само по себе это говорит о том, что мы должны соблюдать баланс в отношениях и с

Западом, и с Востоком. Следуют ли мы этой традиции, а по большому счету - заветам предков? Увы, не всегда и не во всем.

В последние годы в нашей стране активно ведется пропаганда идей западоцентризма. А с Запада нам подбрасывают мысль о том, что Восток таит для нас угрозу. Что почти полуторамиллиардный Китай, «нависающий» над обезлюдившим Дальним Востоком, - прямая угроза нашей безопасности. И, мол, наше спасение - в укреплении союза с Западом.

Это, конечно, не так. Как известно, большая часть населения и экономического потенциала России сосредоточена в европейской части страны, а в Китае - на его восточном побережье. То есть России нужно осваивать и заселять Дальний Восток, а Китаю - Дальний Запад. Свободных земель и в том, и в другом государстве еще много. И, само по себе, это обстоятельство объективно

побуждает обе наши страны не противостоять, а идти навстречу друг другу. Внешние угрозы и вызовы мы встречаем, образно говоря, «спина к спине». У китайцев на генетическом уровне есть ощущение того, что Россия - стратегический тыл их страны. Точно так же они справедливо полагают, что Китай - стратегический тыл России.

Китайцы очень болезненно перенесли крах двуполярного мира, когда после крушения СССР нажим со стороны Америки на Китай сильно возрос. В сложившейся ситуации - если Россия и Китай будут и в самом деле стоять «спина к спине», - им легче будет сопротивляться существующим в мире вызовам и угрозам.

- Как, на ваш взгляд, нужно строить наши экономические отношения с Китаем?

- Я считаю, что вообще очень важно оживить восточный вектор наших торгово-экономичес-

ких связей, включая торговлю с Китаем. Историческая миссия России и Китая в XXI веке состоит в том, чтобы возродить на новом витке истории идею Великого шелкового пути, на протяжении столетий служившего «экономическим мостом» между Европой и Азией. Основная часть этого «моста» ныне сместилась бы к северу и прошла бы по территории двух наших стран - России и КНР.

Напомню, что в советское время объем контейнерных перевозок по Транссибу был очень большим. Теперь большая часть грузов стала доставляться по морю - вокруг Африки или через Суэцкий канал. Потери от фактического прекращения перевозок грузов из Китая и в Китай по Транссибу составляют миллиарды долларов.

Возродить в новом качестве Великий шелковый путь нам, видимо, придется в основном на базе сверхскоростных железных дорог. Китай при содействии Японии достиг больших успехов в этой области. И если бы мы - Россия и Китай - пусть даже при участии Японии, модернизировали Транссиб, значительно повысив среднюю скорость движения грузовых составов, то масштабы перевозок контейнеров быстро восстановились бы до прежнего уровня, а скорее всего, значительно превзошли бы его.

В дальнейшем на протяжении всего обновленного северного Великого шелкового пути стало бы возможным создание своеобразной цепочки специальных экономических зон. Как когда-то Столыпин призывал крестьян переселяться из европейской части страны в Сибирь, точно так же теперь надо призвать русских, которых «выдавливают», например, из Киргизии и Таджикистана, переселяться в создаваемые близ Транссиба специальные экономические зоны. Это помогло бы решить проблему заселения многих пустующих территорий Дальнего Востока.

- Как вы относитесь к поставкам в Россию дешевого китайского ширпотреба? Он у нас хорошо раскупается, несмотря на большие претензии к качеству товаров из Китая.

- Российские «челноки», численность которых в последнее время заметно уменьшилась, в 1990-х годах нанесли большой ущерб экономике Китая. Поскольку они «сметали» с китайского рынка практически любые товары, не обращая внимания на их качество, то и китайские производители перестали заботиться о качестве. Отсюда и низкий «имидж» китайских товаров у российских покупателей. Правда, в последнее время ситуация поправляется - качество китайских товаров улучшается. Да и россий-

ские покупатели стали более требовательными.

- А как вы оцениваете отношения России с Японией? Страной, которую вы тоже хорошо знаете и в которой жили и работали немало лет?

- Наши экономические отношения с Японией складываются в целом успешно. Наиболее значительное достижение в этом направлении - создание на Сахалине совместного предприятия по сжижению добываемого на шельфе этого острова природного газа, который затем специальными судами - газовозами - вывозится в Японию. Потребление сахалинского сжиженного газа в Стране восходящего солнца растет и приносит России хорошие доходы.

Недавно японцы соединили тоннелем два своих острова Хонсю и Хоккайдо. Сейчас мало кто помнит, что еще лет 50-60 назад обсуждался проект строительства туннеля Хоккайдо - Сахалин, который стал бы частью грандиозной межконтинентальной автомобильной и железнодорожной транспортной магистрали от Токио до Лондона. Осуществление этого колоссального проекта смогло бы - без преувеличения - перестроить всю мировую транспортную систему. На мой взгляд, сейчас уже есть технические возможности воссоздать Великий шелковый путь именно в таком грандиозном ви-

Великий шелковый путь в древности и в Средние века - караванная дорога, связывавшая Восточную Азию со Средиземноморьем. Первоначально по нему транспортировался преимущественно шелк из Китая, с чем и связано его название. Он был открыт во II в. до н.э. и с перерывами функционировал до XV в. н.э., когда перевозки по этому пути были вытеснены морскими судами. Великий шелковый путь заканчивался на Ближнем Востоке, но, поскольку ряд территорий в этом регионе подчинялся Риму, фактически служил «мостом» между Китаем, Средней Азией, Кавказом и Европой. Шелк был далеко не единственным товаром, который перевозился по этому трансконтинентальному пути. По нему в обоих направлениях следовали золото, серебро и изделия из них, оружие, ковры и ткани, кожа и шерсть, фарфор, косметика, чай и рис, пряности и многое другое. Он помогал обмену достижениями в области культуры, искусства и технологий, а также способствовал взаимному ознакомлению с различными религиями - христианством, исламом, буддизмом и др.

Попытки возрождения Великого шелкового пути в наше время предпринимались не раз. Самая известная из них - программа международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия («ТРАСЕКА»). В 1998 г. 12 стран Кавказа, Черного моря и Средней Азии при поддержке США достигли соглашения по созданию железнодорожного, морского, воздушного и автомобильного транспортного коридора из Китая и Монголии в Европу, намеренно в обход России. Однако, реализация этого соглашения практически еще не начиналась. Поэтому в материале речь и идет о северном Шелковом пути.

де. Дело за политическими решениями.

Меня очень обрадовало, что об этой идее весьма позитивно высказался премьер Владимир Путин, когда в прямом эфире отвечал на вопросы россиян в декабре 2011 г. И хотя я хорошо понимаю, что до практического воплощения ее в жизнь, скорее всего, еще очень далеко, приятно, что о создании транспортной магистрали от Токио до Лондона через бескрайние просторы России говорится уже, что называется, «на высшем уровне».

На меня исключительно большое впечатление произвела недавняя поездка на поезде Шанхай - Пекин. Его скорость - 300 километров в час. Во времена работы в Китае мне доводилось ездить на этом поезде, и поездка продолжалась почти два дня. Теперь то же расстояние было преодолено всего за 11 часов. Даже американский президент Обама заинтересовался достижениями Китая в создании и эксплуатации скоростных железнодорожных магистралей. Ведь американцы много десятилетий считали, что железные дороги уже никогда не станут конкурентами автомобилям и самолетам. Как теперь видим, - ошибались...

Что касается японцев, то они вообще очень много сделали по части совершенствования всех видов транспорта, и нам есть, чему у них поучиться.

- А если конкретнее, чему именно?

- Полагаю, что придет время, когда у нас в стране вообще упразднят сравнительно короткие авиационные маршруты - в Санкт-Петербург, Самару, Нижний Новгород, Воронеж, Пермь и т.д. В Японии из-за сравнительно небольших расстояний между городами (за исключением тех, что расположены на разных островах) летать на самолетах просто невыгодно. Полет занимает там обычно не больше полутора часов, но ведь надо еще доехать до аэропорта, пройти процедуру

регистрации, после прилета получить багаж и потом снова ехать из аэропорта в город... Порой на все это требуется еще два-три часа...

А скоростные поезда по всей Японии в утренние часы следуют с интервалом всего в пять-семь минут - это почти как в метро. При входе в вокзал можно с помощью специального электронного устройства сделать заявку и на подходе к перрону специальное компьютерное устройство выдаст «заказанный» билет. Все это делает железные дороги самым эффективным транспортным средством, куда более выгодным, чем самолет и автомобиль.

И вот результат. Территория, занимаемая Японией, примерно такая же, как у Германии. Причем в Германии протяженность железных дорог даже больше, чем в Стране восходящего солнца. Но в Германии поезда перевозят 2 млрд пассажиров в год, а в Японии на порядок больше - 22 млрд. Немцы пока еще не оценили преимущества скоростного железнодорожного транспорта. А китайцы уже оценили - построили скоростные магистрали Пекин - Шанхай и Пекин - Тяньцзинь.

- Успехи Китая - это не только строительство скоростных железных дорог. Главное их достижение последних лет - успешное реформирование экономики. Что из китайского опыта в этой сфере может быть полезно для России?

- Китайцы, проводя свои реформы, в отличие от нас, не стали бездумно, «с хода» отвергать лучшее из социалистического опыта. В КНР говорят: частное предпринимательство - это паруса. Но чтобы корабль двигался по правильному курсу, одних парусов мало - нужен еще и штурвал. Так вот, рыночная экономика предполагает обязательное наличие и парусов, и штурвала в виде эффективного государственного управления. О чем наши «капитаны перестройки» в свое время явно забыли.

Направляющая роль государства особенно нужна именно в переходный период. В политической системе всех азиатских стран, осуществивших в последние годы экономические рывки, присутствует элемент т.н. просвещенного авторитаризма. Все они не спешили ни с политическими, ни с глубокими экономическими преобразованиями. А работу по внедрению рыночных принципов в экономику начинали не с города, а с села. Ибо сначала нужно хорошо накормить народ, дать людям почувствовать конкретный эффект от проводимых и проектируемых реформ, а потом постепенно менять политику и в промышленной, «городской» сфере.

Именно так поступили китайцы. Первое, что они сделали, начиная свои реформы, это дали крестьянам землю, распустили коммуны. В результате резко возросла производительность труда на селе, потому что люди стали работать не на «абстрактное» государство, а на себя. Улучшилось снабжение продовольствием городов, а это облегчило проведение рыночных преобразований в промышленности.

Затем последовало создание специальных экономических зон. Почти все они появились в приморских городах. Это было сделано, чтобы облегчить проникновение в Китай иностранных предпринимателей и создание предприятий с зарубежным капиталом и оснащенных зарубежным оборудованием. Первыми бросились начинать свой бизнес в КНР «заморские китайцы» - ведь китайские диаспоры разбросаны по всему миру.

Как видим, китайцы во многом оказались мудрее нас. Потому-то, наверное, и реформирование китайской экономики проходит успешнее и приносит лучшие результаты, чем в России.

Беседу вела М.В. КАЧЕВСКАЯ, корр. агентства «ТПП-Информ»