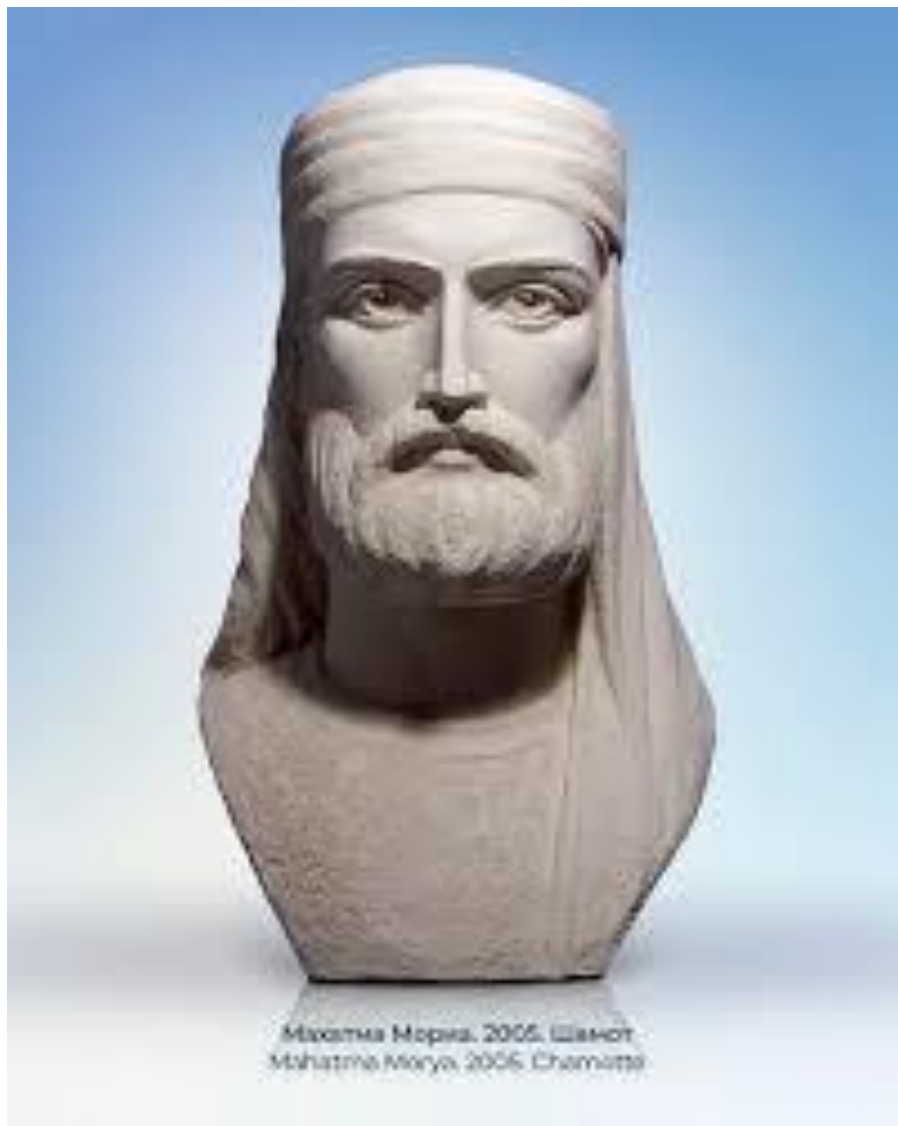


Посвящается Владыке БОЛЕЕ!

Академик АРИТПБ, к.т.н. Кузьмина Вера Павловна

ПУТЬ. Становление Великого шёлкового пути



2021-2022 гг.

Великий шёлковый путь (ВШП) — собирательное название. Он включал многочисленную сеть коммуникаций, объединяющих крупнейшие древние и средневековые цивилизации Евразийского континента.

Начиная со II века до н.э. Шёлковый путь дважды становился главным коридором мировой евразийской торговли.

Сеть караванных путей соединяла Китай с Западом и Югом Евразийского континента. Термин «Великий шёлковый путь» (Great silk road) был введен в оборот после публикации немецким историком Рихтгофеном книги «Китай» в 1877 году.

Еще в далеком прошлом произошло зарождение транспортных и торговых отношений между азиатскими и европейскими странами. Благодаря таким путешественникам, как Марко Поло и Афанасий Никитин, а также разнообразным караванам, путешествовавшим по «Великому шелковому пути». Европейцы смогли познакомиться со своеобразной культурой Китая и с ее редкими товарами. В 1877 году немецким ученым Фердинандом фон Рихтгофеном было написано его произведение «Китай», где впервые было упомянуто словосочетание «Шелковый путь».

Восточная окраина Евразии, так же, как и западная, была занята огромной державой - империей Хань. Китайцы, подобно римлянам, считали себя культурным, цивилизованным народом, живущим среди окружающих их варварских племен.

Друг с другом римляне и китайцы практически не сталкивались, однако связь между ними все же была. Нитью между двумя империями, невидимой, но прочной, стал **Великий шелковый путь**. По нему китайский шелк тек в Средиземноморье, оборачиваясь золотом и предметами роскоши.

В те времена Китай по праву считался одним из главных производителей шелка во всем мире, а также экспортером. Высшие сословия из европейских государств выступают главными ценителями и потребителями поставляемого шелка. В процессе поставок караваны растягиваются на многие километры, а также появляется **внутренняя инфраструктура**. К инфраструктуре можно отнести **оазисы**, в которых располагались гостиницы в виде **караван-сараяв**, также существовала **служба гонцов** и **вооруженной охраны**. Все это получило развитие благодаря шелку. Для торговых отношений на дальние расстояния шелк стал идеальным товаром, благодаря его легкости, прочности и компактности. Помимо **шелка**, с востока, на продажу в караванах перевозили различные **меха, пряжу, корицу и имбирь, множество керамических и железных изделий**, а также **зеркала и бронзовое оружие**.

А в обратном направлении поставлялись различные предметы роскоши, *паласы и покрывала*, а также *стекло и ковры* с добавлением *верблюжьего ворса*. Таким образом, образовалась целая система наземных торговых маршрутов, которая и **является Великим шелковым путем**.

Но, и на Великом шелковом пути китайцы и римляне не встречались, ибо ни те, ни другие не ходили **с караванами**.

С ними ходили согдийцы - обитатели Средней Азии - и евреи, осваивавшие международную торговлю. Под их руководством караваны пересекали огромные пространства континента. А на окраинах его, в римских крепостях и на *Великой Китайской стене*, часовые день и ночь охраняли покой "цивилизованных" империй.

Самой развитой дорогой Пути можно считать ту, которая тянулась через Китай, по реке Узбай, далее по территории Азербайджана.

Также существовала, так называемая, Степная ветвь, которая тянулась через реку Волгу в направлении Крымского полуострова и до Восточной Европы.

В будущем именно эта дорога играла очень важную роль, во времена переселения народов и после распада древнейших империй.

В это же время древние тюрки начинают развивать торговлю с Ираном и Византией.

В XII веке, когда путь по морю из Персидского залива в направлении Китая был закрыт, сухопутная торговля посредством Пути сильно возросла.

Хорезм на пятьдесят лет стал самым важным посредником в торговле с Китаем. Здесь насчитывалось большое количество купцов из Ирана, Индии и Поволжья, отсюда же отправлялось большинство караванов в направлении Ближнего Востока. Из Ургенча, являвшегося столицей, были проложены пути в Монголию и русские княжества.

В скором времени в торговлю посредством известного сухопутного маршрута были вовлечены все регионы Европы, а также Древняя Русь.

Первичное открытие Великого шёлкового пути связано с именем знаменитого китайского путешественника, дипломата, офицера дворцовой стражи – Чжан Цяня. Экспедиции Чжан Цяня снаряжает правитель династии Хань – Ву Ди. Границы его государства постоянно подвергались нападениям сюнну (хуннов). Их нашествия начались в 176-206 гг. до н.э., а в 221 году до н.э. строится Великая Китайская стена для защиты от этих кочевых племен.

Ву-Ди, сын неба, узнает от пленных хуннов, что они разгромили народ юэ-чжи. Последние бежали через – Такла Макан на запад и осели там. Ву-Ди решил найти в юэ-чжах союзников для борьбы против хунну. С целью заключить с юэ-чжами военный договор, он отправляется в дорогу в 138 г. до н.э. Чжан Цянь с караваном в сто человек, сумел неоднократно избежать многочисленные ловушки хунну. На территории нынешней провинции Ганьсу он, все же, попадает в плен. В плену он пробыл десять лет, но при этом сумел сохранить знак своего статуса (хвост яка), бежал и продолжил свою миссию. Наконец, ему удалось добраться до юэ-чжи (кушан), которые, основали новую династию правителей, создали свое государство и уже не хотели мстить хунну.



Рис.А. Чжан Цянь - первооткрыватель Великого шёлкового пути.
Иллюстрация: Чжицин Чэнь/Великая эпоха

Чжан Цзянь в течение года собирал сведения о юэ-чжах и о других племенах этой местности. Возвращаясь в Китай, он снова попал в плен, снова бежал и, наконец, спустя тринадцать лет прибыл к Ву-Ди, и представил ему добытые сведения. Эти сведения военного, политического, географического и экономического характера, собранные им о царствах в Бухаре, Фергане, Самарканде, Балхе, о Персии и Риме обеспечили ему авторитет при дворе Хань. Но, более всего Ву-Ди заинтересовало сообщение о **ферганских лошадях с "кровавой испариной"**. Для военных амбиций китайцев открытие этих лошадей имело неоценимое значение. Это были крупные, высокие сильные лошади с хорошими копытами - настоящие боевые кони, способные нести на спине закованного в латы всадника. До этого китайцам была известна лишь местная порода лошадей, маленьких и низкорослых, наподобие современных лошадей Пржевальского, с плохими копытами (а подковывать лошадей тогда еще не умели).

С попыток Ву-Ди получить доступ к этим необыкновенным ферганским лошадям, и начинается торговля на Великом шёлковом пути. Купить этих лошадей китайцам не удалось. Тогда Ву-Ди посылает в Ферганскую долину крупную армию осадившую Коканд. <https://centralasia.club/uzbekistan/kokand> Население Коканда, скрывшись вместе с лошадьми за стенами города, обещало сжечь коней и город, но искусные китайские дипломаты все же уговорили кокандцев выдать несколько десятков коней с кровавой испариной в виде контрибуции и армия Ву-Ди отступила.

<https://www.advantour.com/rus/uzbekistan/legends/heavenly-horses.htm>

Аргмаки – «небесные кони Ферганы», как их называют во всех источниках. Эти кони обладали огромной мощностью и выносливостью, а так же «потели кровью», что для китайцев стало признаком их божественного происхождения.

Они считали их «небесными конями», на которых можно доскакать до «страны бессмертия». Особенно жаждал получить небесных коней китайский император Ву-ди, искавший способ стать бессмертным. «Небесные кони» стали объектом поклонения в Китае, даже поэты слагали о них оды. Однако, секрет необычности аргмаков и их свойство «потеть кровью» заключалось в том, что их кожу поедали паразиты, что и вызывало столь необычный эффект.

Посвящается Владыке БОЛЕЕ!



Во II веке до н.э. аргамаки были предметом определённого культа. После поражения в 104 году до н.э. китайцы вновь напали на Давань, но в этот раз ферганцам пришлось пойти на компромисс: они обязались каждый год поставлять китайскому императору по 300 коней для его армии.

До сих пор остаётся вопрос о происхождении этих коней. Вот, что пишет китайский путешественник и дипломат Чжан Цзянь: «В даваньском владении находятся высокие горы. На этих горах водятся лошади, которых невозможно достать: потому выбирают пятишерстных, т.е. пестрых, кобылиц и пускают при подошве гор - для случки с горными жеребцами. От сих кобылиц рождаются жеребята с кровавым потом и посему называются жеребятами породы небесных лошадей».

Ву-Ди вознамерился расширять свои владения дальше на Запад. Он планировал продолжить торговые пути через Сычуань и страны Туркестана в Бактрию. После своей победы над гуннами, китайское правительство основало провинцию Циу - цуан (винный источник), для того чтобы наладить связи со странами северо-запада. С этой целью были направлены новые посланники в Аньси и другие страны.

Государство Ань — это **государство Аньси** (Парфия), существовавшее во время **государства Хань**. Парфянское царство это древнее государство, располагавшееся к югу и юго-востоку от Каспийского моря на территориях современных Таджикистана, Туркмении, Ирана, Ирака, Афганистана и Пакистана.

Возвращаясь на родину, китайские посланники привозили с собой из Средней Азии, прежде всего, лошадей. В качестве подарков они брали с собой туда шелк, самый удобный из товаров, поскольку жалованье и налоги выплачивались шелком. Правительство древнего Китая не желало вывозить металлические деньги за пределы страны. За два долгих путешествия на запад Чжан Цзянь побывал в большинстве стран Средней и Западной Азии, в том числе Фергане, Согдиане (Узбекистане) и Бактрии (Афганистане), и завязал торговые отношения со Средней Азией и Ближним Востоком. Благодаря этому в Китай завезли семена люцерны, грецкие орехи и скаковых лошадей. Между тем, в странах Средней и Западной Азии узнали о многих китайских товарах, особенно о китайском шёлке, в связи с чем, торговый маршрут, проложенный Чжан Цзянем, позже получил название Великого шёлкового пути.

Кроме шелка, в западных землях, большим спросом пользовалось оружие. Контроль велся за обоими маршрутами: "южным путем", следовавшим через

"небесные горы" (Тянь-Шань) и "луковые горы" (Памир), а также "северным путем", в начале шестидесятых годов прочно находился в китайских руках. Был даже назначен комендант над западными землями, в обязанности которого входило зорко следить за соседями.

Связи, осуществляемые по Великому шёлковому пути в древности, достигли особенно большого развития на рубеже I-II вв. В 105-115 гг. был налажен контакт Ву-Ди с Парфией. Парфяне охотно покупали китайский шелк. От парфян о его существовании узнали и римляне. По описанию историка Флора, первым шелком который увидели римляне были вышитые из золота знамёна парфян, нанесших сокрушительное поражение Марку Лицинию Крассу в 53 г. до н.э.

Империя Хань проводила агрессивную экспансионистскую политику, стремясь выйти за пределы небольшой территории в междуречье Хуанхе и Янцзы, которой она владела. Особенно усилилась эта тенденция при императоре Ву-ди (140-86 гг. до н.э.), уделявшего больше внимания западным территориям, где китайцы столкнулись с грозной военной силой - хуннами. При Шанюэй Моде хунны разгромили юэчжей и вынудили большую их часть бежать в Согд и Бактрию. Китайцы в поисках союзников против хуннов обратили внимание на юэчжей и для установления с ними дипломатических отношений и заключения военного союза была послана китайская миссия во главе с ЧжанЦзянем. После многолетнего пребывания в плену у хуннов ЧжанЦзяню удалось проникнуть в Среднюю Азию, где он провел соответствующие переговоры. Открытие Чжан Цзянем Западного края в 128 или 126 гг. до н.э. привело к налаживанию различных форм взаимоотношений, в том числе и дипломатических. Первой страной, с которой Китай установил отношения, была Давань - Фергана. Причем, одной из основных причин военных столкновений между странами послужили "небесные лошади" Ферганы. Согласно Шицзы, Ву-ди отправил к правителю Давани специального посланника с 100 ланами золота и золотым конем с просьбой прислать ему в обмен на эти дары даваньских аргамаков. Однако правитель Давани отказал китайскому посланнику в его просьбе, не желая отдавать лошадей, при этом он полагал, что из-за большой отдаленности Китай не сможет послать в Давань свои войска. Это вызвало гнев посланника, и он ответил грубостью. Выражаясь современным языком, возник скандал, причем посланник был убит (видно, в ту пору еще не существовало понятие дипломатической неприкосновенности), а его вещи были конфискованы в пользу даваньского владельца.

В ответ на это китайский император послал в Фергану почти 100 тыс. армию во главе с полководцем Ли Гуан-ли.

Началась китайско-даваньская война, продолжавшаяся четыре года и закончившаяся поражением Давани.

На место прежнего его владетеля Мугуа, казненного по приказу Ли Гуан-ли, был посажен один из старейшин Моцай, и китайцы, получив 3000 лошадей, отправились в обратный путь.

Спустя один год, даваньские старейшины убили Моцай из-за его прокитайских позиций, а на престол возвели его младшего сына Чаньфыня, который заключил мирный договор с Китаем. Это был первый договор между Китаем и одной из стран Средней Азии. Чаньфынь отправил своего сына в заложники, и взял на себя обязательство ежегодно отправлять в Китай по паре лошадей "небесной породы". В ответ императорский двор, чтобы укрепить мирные отношения с Даванью, отправил сюда посланника с дарами. Отправляясь из Давани в обратный путь, китайский посланник взял с собой виноград и семена растения Му-су, которые затем были разведены во дворце китайским императором на большой территории. Таким образом, Китай впервые познакомился с такими важнейшими сельскохозяйственными культурами, как виноград и люцерна.

После завершения даваньско-китайской войны дипломатическая деятельность Китая в западном крае стремительно возросла. Согласно "Истории старшего дома Хань", ежегодно в различные государства Средней Азии при императоре Ву-ди отправлялось не менее десяти посольств.

В конце II в. до н.э., между 111-105 гг. до н.э. Китай по инициативе императора Ву-ди впервые установил дипломатические отношения с Парфянским царством, именуемым в китайских источниках Аньси. Китайский посланник был торжественно встречен на восточной границе военачальниками с двадцатитысячной конницей и препровожден в столицу Парфянского государства. В обратный путь китайское посольство отправилось с парфянским посланником, который привез в качестве подарков китайскому императору яйца страусов и фокусников из Личаня (город Александрия в Египте).

В результате этих посольств и открытия Западного края возник Великий шелковый путь.

Дипломатические отношения Ханьского Китая со среднеазиатским государством Кангюй складывались несколько по-иному. Обладая значительной военной мощью, Кангюй проводил независимую от Китая

политику, не признавая в дипломатических отношениях превосходство китайцев. Так, согласно данным "истории старшего дома Хань", китайские посланники при приемах у кангюйского правителя занимали место ниже усуньских, а обед им подавали позже, чем усуньским князьям и старейшинам. Однако, Китай, высоко дороживший приобретенной известностью в Западном крае, во что бы то ни стало, стремился удержать здесь свои позиции, мирясь с подобным положением. Не признавая Китай своим сузереном, как к примеру Усуни, кангюйский правитель, тем не менее, отправлял своих сыновей на службу при китайском императорском Дворе.

Китайцы считали, что это был хитрый предлог, способствующий развитию торговли Кангюя с Китаем. Несмотря на то, при посещении Чжан Цзянем Бактрии, юэчжи, по-видимому, отвергли предложение о военном союзе с Китаем против хуннов, дипломатические отношения между ними продолжали развиваться.

Одним из важнейших достижений этих отношений стало проникновение буддизма в Китай, чему немало способствовали юэчжские посольства в Китай и китайские посольства в Бактрию.

В 138 году до н.э. он отправился с опасной дипломатической миссией к кочевникам из племени юэчжей, чтобы убедить их стать союзниками китайской империи Хань в борьбе с кочевниками сюнну, нападавшими на империю с севера. Чжан Цянь стал первым китайцем, который побывал в Средней Азии: в Согдиане и Бактрии (на территориях современного Узбекистана, Таджикистана и Афганистана). Там он узнал, каким огромным спросом пользуются китайские товары, и увидел много вещей, о которых китайцы не имели представления. Вернувшись в Китай в 126 до н.э., он представил императору доклад о выгодах прямой торговли между Китаем и государствами Средней Азии.

Хотя Чжан Цянь не смог добиться от контролировавших Бактрию юэчжей военной помощи в борьбе с сюнну, собранные им сведения были признаны исключительно важными. В 123-119 годах до н.э. китайские войска самостоятельно нанесли поражение сюнну, обезопасив путь из Китая на запад. Именно с **конца 2 века до н.э.** можно говорить о функционировании **Великого шелкового пути**, как сквозного маршрута, соединившего все великие цивилизации Старого Света - Китай, Индию, Ближний Восток и Европу. Эта огромная система караванных путей просуществовала более полутора тысяч лет - много дольше, чем другие дальние сухопутные торговые пути, как, например, путь "из варяг в греки".

Хотя маршруты Шелкового пути менялись, можно выделить две основные трассы, соединявшие Восток и Запад:

- южная дорога - от севера Китая через Среднюю Азию на Ближний Восток и Северную Индию;

- северная дорога - от севера Китая через Памир и Приаралье к Нижней Волге и к бассейну Черного моря.

Между южной и северной дорогой, было несколько соединяющих и промежуточных маршрутов. С течением времени сеть коммуникаций становилась все более густой, включала все больше ответвлений. Основные маршруты сдвигались то на северную, то на южную дорогу.

По **Великому шёлковому пути** распространялись не только сами товары, но и информация об их производстве и существовании. Первоначально шелк производили только в Китае, но уже в 1-2 вв. н.э. шелководство проникло в Восточный Туркестан, в 5 в. - в Иран. В 6 в. император Византии смог организовать шелководство в Греции, уговорив, согласно легенде, монахов-путешественников тайно привезти ему в полом посохе яйца тутового шелкопряда.

Со многими новыми товарами познакомились в процессе функционирования Великого шелкового пути и страны Востока. На начальном этапе развития Шелкового пути китайцы получили из Средней Азии, помимо коней, также семена люцерны (кормовой травы для лошадей) и культуру винограда (ранее в Китае не знали ни винограда, ни виноградного вина). Позже китайцы освоили за счет караванной торговли еще несколько сельскохозяйственных культур: фасоль, лук, огурцы, морковь и др.

В России первые попытки разведения шелкопряда предпринимались при царе Михаиле Федоровиче (1596 - 1645 г.г.). Позже царским указом были заложены плантации шелковицы (кормового растения тутового шелкопряда) под Москвой, в селе Измайлове. Петр I запретил истребление существующих плантаций и приказал создать новые плантации в Астрахани и Ахтубе. Пытались заняться шелководством при дворах Екатерины II и Павла I.

Вся предыстория и подлинная история шелководства, опирающаяся на документы, сопровождается легендами, домыслами и романтическими описаниями трудностей и приключений на сложном Великом Шелковом Пути - так называлась торговая караванная дорога длиной 12.8 км, связывающая Китай с Передней Азией через Среднюю Азию и далее с Европой.

Посвящается Владыке БОЛЕЕ!

Формирование древнейших путей



Сиань – «Небо Мира» - Начало пути. <https://www.interfax.ru/world/323145>

Лазуриновый путь

Следует заметить, что еще задолго до образования Великого шёлкового пути на территории Центральной Азии и Древнего Востока существовали пути, которые служили целям войны и мира. По ним продвигались большие армии и малые отряды, разгорались кровавые битвы, расположенные вдоль них города подвергались нападениям; в мирное же время эти пути служили связующими нитями политической, торговой и культурной жизни. Именно эту их функцию всегда ценили народы.

Один из древнейших путей, "**лазуриновый**", сложился еще в III-II тысячелетиях до н.э. Он начинался в горах Памира, проходил через Иран до

Передней Азии и Египта. Полудрагоценный камень **лазурит** (ляпис-лазурь), добываемый **в районе верхней Амударьи** на Памире (в Бадахшане), высоко ценился ювелирами древневосточных государств, таких, как Шумер (Двуречье) и Египет. При раскопках гробниц в них были обнаружены изделия из бадахшанского лазурита.

"Царская дорога" Ахеменидов

Второй путь, знаменитая "царская дорога" Ахеменидов, связывал в VI-IV вв. до н.э. малоазиатские города **Эфес** и **Сарды** на берегу Средиземного моря с одной из столиц **Ирана** и городом **Сузы**.

Эфес



Греческая колония Эфес была заложена в XI веке до Рождества Христова. Легенды связывают появление города с именем Андрокла — сыном афинского правителя Кодра. Греки обратились за советом к Дельфийскому оракулу, который сказал, что город должен быть заложен в тех землях, где сойдутся вместе три знака — огонь, рыба и кабан. Путешествуя по побережью Эгейского моря, Андрокл нашёл такое место. На берегу небольшой бухты рыбаки жарили рыбу, как вдруг искры, разлетевшиеся от костра, подожгли дерево и оттуда выбежал потревоженный кабан. Вскоре Андрокл встретился с амазонками-воительницами, в одну из которых,

Эфесию, он влюбился и назвал город в её честь - Эфес. Город быстро развивался благодаря торговле, но наивысшего расцвета он достиг при лидийском царе Крезе в 560 — 546 до н. э. Позднее Эфес процветал и под властью персов, и в составе Римской Республики, а в 5-6 веках Эфес был вторым по важности городом Византийской империи после Константинополя.

Сарды



Один из великих городов древнего мира, наиболее известный, как столица Лидии. Был расположен в Малой Азии на золотonosной реке Пактол у подножия горы Тмол, откуда открывается вся долина реки Герм. Сардийская раннехристианская церковь фигурирует в Откровении Иоанна Богослова, как одна из семи церквей Апокалипсиса.

Столица Лидии стала важнейшим центром Персидской империи, именно в Сардах находилась основная ставка почти всех персидских царей во время



знаменитых Греко-персидских войн. Фактически, Сарды стали западной столицей Персии. Отсюда начиналась знаменитая «царская дорога», которая вела в древнюю столицу Персии – город Сузы.

Только в 1306 году турецкий эмир Сарухан-бей захватил город. Но турецкое правление закончилось в 1402 году, когда

на эти территории пришел знаменитый разрушитель городов – Тамерлан. С тех пор город Сарды так и остался лежать в руинах.

Сузы

<https://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/214886>

Координаты: 32° с. ш. 48° в. д. / 32.18922° с. ш. 48.257785° в. д.

(перс. شوش — *Šuš*, ивр. שושן Шушан) — один из самых древних городов мира, основанный по оценкам около 4000 г. до н. э., первые следы обитания датируются 7000 г. до н. э. Расположен на территории современной провинции Хузестан в Иране. Керамика с рисунками, найденная при раскопках, датируется 5000 г. до н. э. В V веке до н. э. — богатая столица Сузианы, резиденция первоначально эламских, затем персидских царей (Ахеменидов).



Сузы лежали в долине между притоками Тигра Хоаспом и Эвлеем и получили своё название на эламском (Сусан или Шушун) от множества лилий, которыми изобиловала эта местность.

Третий путь «Иран – Алтай», вёл из Ирана через Бактрию, Согдиану, Ташкентский оазис и территорию Казахстана до Алтая.

Великий шёлковый путь - это система караванных путей, связывавших на протяжении более тысячи лет культурные центры огромного пространства материка между **Китаем и Средиземноморьем**.

Сам термин был впервые введен в научный оборот немецким **географом и геологом В. Рихтгофеном** в 70-е годы XIX в. для обозначения связей между дальневосточным и западным миром, и оказался чрезвычайно удачным и общепринятым. Со II века н.э. шелк стал главным товаром, который везли китайские купцы в дальние страны.



Великий шелковый путь. <https://ru.wikipedia.org>

Таким образом, символом отношений между Западом и Востоком был Великий шёлковый путь.

Был вариант прохода по Ферганской долине. Согдийских посредников на трафике тканей и пряностей было много. Позже «поезд» миновал **Коканд** и **Самарканд** (Узбекистан). Затем ворота распахивал **Мерв** – крупнейший и красивейший град в эпоху наивысшего расцвета пути (Туркменистан, ранее «Маргиана»). После него были куда менее запоминающиеся агломерации – окруженные солончаками **Гекатомпил** и **Селевкия** (Парфия). И Дура-

Эвропос (Дайр-Эз-Заур в Сирии, откуда начинались римские виа, мощеные камнем).

В принципе дальше справляли трафик уже ослами и кобылами.

Впервые в истории человечества на гигантских просторах от *Средиземноморья до Тихого океана* он **соединил различные страны** и народы, связал их материальную, художественную и духовную культуры. Многие века по этому пути осуществлялся обмен идеями, технологиями, ремеслами, верованиями.

Великий шёлковый путь - **это система караванных торговых путей**, соединявших со II в. до н.э. до XV в. н.э. страны Евразии - от Западной Европы до Китая.

Термин "Великий шелковый путь" (Great silk road) вошел в историческую науку в конце XIX в., после публикации в 1877 немецким историком К. Рихтгофеном книги «**Китай**». Этот караванный торговый путь был самым протяженным (более 7 тыс. км) в докапиталистическую эпоху. Он играл роль связующего звена между странами разных цивилизаций и социально-экономических систем. Шёлковый путь прошел в своем развитии ряд этапов. Хотя единая трансевразийская система караванных коммуникаций сложилась только **в конце II века до н.э.**, отдельные ее сегменты возникли гораздо раньше.

В истории этого пути были **три кратковременных периода**, когда он почти полностью контролировался одним государством: **Тюркским каганатом в последней трети шестого века**, империей **Чингисхана во второй четверти XIII века** и империей Тимура (**Тамерлана**) **в последней трети XIV века**. Однако, из-за высокой протяженности путей объединить их под единым контролем было чрезвычайно трудно. Чаще наблюдался "раздел мира" между несколькими крупными странами.

До III века н.э., почти вся Евразия контролировалась четырьмя региональными империями: *Римской (Средиземноморье); Парфянской (Ближний Восток); Кушанской (Индия, Афганистан, Средняя Азия) и Ханьской (Китай).*

Между ними шла борьба за контроль над ключевыми пунктами торговых путей (например, за Армению между римлянами и парфянами), в целом этому "квартету империй" удавалось обеспечить стабильность караванных

маршрутов. Затем эта система рухнула: от Римской империи осталась только Византия, Парфянскую империю сменило государство Сасанидов, Кушанская и Ханьская империя распались на многие враждующие друг с другом государства. Период ухудшения функционирования Великого шелкового пути продлился до VI в., когда в Евразии снова начали формироваться сильные региональные державы.

По Шелковому пути распространялись не только сами товары, но и информация об их производстве и существовании. Первоначально шелк производили только в Китае, но уже в I-II вв. н.э. шелководство проникло в Восточный Туркестан, в V в. - в Иран. В VI в. император Византии смог организовать шелководство в Греции, уговорив, согласно легенде, монахов - путешественников тайно привезти ему в полном посохе яйца тутового шелкопряда. Покупая сначала бумагу у купцов с востока, европейцы также стали с 13 в. изготавливать ее самостоятельно.

Согласно источникам и археологическим данным, в первые века до новой эры - первые века новой эры Запад и Восток соединяли три основные трансконтинентальные дороги:

Южная, Морская дорога, вела из Египта в Индию. Она начиналась в портах Миос Хормос и Береника на Красном море и вела в обход Аравийского полуострова к трем главным портам, расположенным на западном побережье Индии: Барбарикон в дельте Инда, Баригаза на реке Нармада и гавани Мимирика на юге полуострова - от Нила до Суэца по каналу корабли выходили в Средиземное море и далее к Риму. Этот канал, шириной 45 м, был построен еще при фараоне Нехо (610-595 г.г. до н.э), а затем восстановлен по распоряжению Дария I.

Из индийских портов дороги расходились, как в глубь полуострова Индостан, так и на север, в Бактрию. Из Индии Морской путь шел далее в обход полуострова в страны Юго-Восточной Азии.

Вторая дорога - собственно Великий шёлковый путь начиналась в Риме и через Средиземное море выходила к сирийскому городу Гиерополлю, а оттуда через Месопотамию, Северный Иран, Среднюю Азию вела в оазисы Восточного Туркестана и далее в Китай.

Среднеазиатский участок дороги начинался в Арее. Из Ареи дорога отклонялась на север и шла в Антиохию Маргианскую, отсюда на юго-запад к Бактрии, а затем шла в двух направлениях - на север и восток.

Северная дорога пересекала Окс (Амударью) в районе Термеза (древняя Тармита) и далее она также расходилась по **двум направлениям**: от Термеза

и переправ Шуроб, Чушка - Гузар и Кара-Камар по долине реки Шерабад выводила к Железным Воротам, расположенным в Западном Гиссаре, в 8 км к северо-западу от кишлака Дербант (Дербент).

Западный Гиссар - мощная горная система, включающая множество мелких и больших хребтов, в том числе Кугитанг и Байсунтау, являлась естественной границей между Бактрией и Согдом, между двумя древнеземледельческими оазисами - Сурхандарьинским и Кашкадарьинским. Издревле здесь по горным проходам через перевалы и по долинам рек пролегали караванные дороги и тропы, проходил основной и по существу единственный путь торговых караванов и воинских соединений, следовавших из центральных областей Азии в Бактрию - Тохаристан и Индию и, наоборот, из Индии в Бактрию, Согд, Бухару и Чач. Эта важнейшая стратегическая дорога в ряде узловых пунктов была укреплена мощными фортификационными сооружениями. Одно из них расположено на северной окраине Шерабада, где в начале XVIII в. Шералихан из племени кунград, именем которого назван нынешний Шерабад, выстроил крепость. Здесь, на высоких лессовых холмах, уже в раннее кушанское время находилось большое городище Кафиркала (Крепость неверных) с мощной фортификацией, полностью контролировавшей проходящую вдоль реки дорогу, которая выходила из горного ущелья Нондахана на равнину. Далее в 4 км к северу от Кафиркалы скалы настолько близко смыкаются, что в узком проходе остается лишь место для реки и проходящей вдоль нее не широкой дороги. С восточной стороны реки на высокой скале находится древнее фортификационное сооружение. Его доминантой является мощный форт Нондахана, расположенный на самом краю скалы, с севера круто обрывающейся к реке Шерабад.

Миновав проход, дорога вдоль реки Шерабад шла на север, а затем в районе кишлака Дербент поворачивала на запад. Здесь, в четырех километрах к западу от кишлака через всю Шерабадскую долину проходят скалистые гряды, поверх которых в кушанское время была выстроена стена из сырцового кирпича шириной 6,5 метров, длиной около 2 км, заканчивающаяся в южной части мощной крепостью. Это была пограничная стена Кушанского царства, отделявшая её от Кангюя. Далее дорога подходила к Железным Воротам - горному проходу, неоднократно упоминаемому под различными названиями: Дари Ахании, Бабаал-Хадид, Темур-капыг, Тему-кагалга в средневековых арабо-персидских письменных источниках и тюркских рунических надписях.

От Железных Ворот дорога выводила к Акрабату, где в средневековье находилось согдийское селение Кендек, а затем поворачивала на север, пересекала долину Урядарьи, кишлак Карахаваль и по ущелью Камдареаза выходила в область Кеш (современный Шахрисабз и Китаб) и далее в древнюю Мараканду. Это был кратчайший путь из Тохаристана в Самарканд. Из Мараканды через Голодную степь дорога выходила в область Чач (современный Ташкентский оазис), Фергану и через перевал Терек-Давань в Восточный Туркестан.

Другое направление этой дороги от Тармиты по долине Сурхандарьи шло в горную страну, населенную комедами, которая, по предположению ряда ученых, локализуется в Каратегине - области, находившейся к северо-востоку от Душанбе. Далее дорога подходила к так называемой Каменной Башне, а от нее шла к стоянке торговцев.

После стоянки торговцев Великий шёлковый путь обходил с северной и южной сторон, огромную пустыню Такла-Макан.

Южный участок дороги шел через оазисы Яркенда, Хотана, Ний, Мирана и в районе Дуньхуана соединялся с **северным участком дороги**, который до этого пересекал оазисы Кизила, Кучи, Турфана.

Далее дорога шла на восток вдоль Великой Китайской стены и подходила к столице Небесной империи Чаньань. Хотя в письменных источниках нет на то конкретных указаний, но есть предположение, что далее Великий Шелковый путь продолжался до Кореи и Японии, и заканчивался в древней столице этого государства Наре.

Другое среднеазиатское ответвление этой дороги имело иное направление. Торговый путь шёл из Антиохии Маргианской, древнего **Мерва**, через пески Каракумы, пересекал **Окс**, затем выходило к **Бухаре**, оттуда в **Мараканду** (Самарканд), **Чач**, **Фергану** и далее в оазисы Восточного Туркестана.

Наконец, **третья трасса Великого Шелкового пути** - Степной путь проходил к северу от Средней Азии. Он начинался в городах Северного Причерноморья, находившихся в первых веках нашей эры под властью Боспорского царства и Римской империи. Основные города этой области: Тира, Ольвия, Херсонес, Пантикапея, Фанагория имели оживленные торговые связи со странами Средиземноморья, скифскими и сарматскими племенами и, вероятно, с более отдаленными областями.

Огромную роль в торговых и культурных связях между Причерноморьем и Средней Азией играли сарматские племена, особенно аорсы и аланы, занимавшие огромную территорию между Приаральем и Причерноморьем.

Сарматы не были единым народом, но скорее несколькими группами кочевых народов, имевших общее происхождение.

Степная дорога, вероятно, шла от выше упомянутых городов через крупный античный город Танаис, расположенный в низовьях Дона, пересекала южнорусские степи, Нижнее Поволжье, Приаралье, а затем через Южный Казахстан выходила на Алтай и в Восточный Туркестан, где, вероятно, соединялась с основной трассой Великого шёлкового пути. Одно из ответвлений этой дороги от Северного Приаралья через Хорезм шло в Согдиану и далее на юг.

Северная трасса Великого шелкового пути была более сложной для прохождения, поскольку многие десятки километров она проходила по безводным степям, лишенным городов и поселений, где торговые караваны подвергались набегам различных племен, не признававших чью-либо власть, в отличие от южных дорог, находившихся под контролем государств - будь то Парфянское или Кушанское.

Великий Шелковый путь был не только дорогой торговых караванов, а и дорогой этнических миграций.

Именно по ней, начиная с I-го тысячелетия до нашей эры, с Востока на Запад шли бесчисленные потоки кочевых племен.

Это были: скифы, сарматы, гунны, авары, болгары, мадьяры, печенеги, и "нет им числа".

Помимо трех основных трасс Великого Шелкового пути, существовали и другие дороги, посредством которых все эти три трассы соединялись между собой.

Так, из морских портов Западного побережья Индии, ряд дорог вел на север, и через Хайберский перевал, они выводили в Бактрию, где соединялись с основной трассой Великого шелкового пути.

Хайбёрский проход — горный проход в хребте Спингар, или Сафедкох к югу от ущелья реки Кабул, на афгано-пакистанской границе. Длина прохода составляет 53 км, ширина 15—130 м. Основной перевал находится на высоте 1030 м. Проход издревле использовался, как важный торговый путь между Южной и Центральной Азией, а также имел стратегическое значение. Наивысшая точка прохода расположена на территории Пакистана, в 5 км от границы. Севернее прохода протекает река Кабул.

https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A5%D0%B0%D0%B9%D0%B1%D0%B5%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%BF%D1%80%D0%BE%D1%85%D0%BE%D0%B4.

В столице Согда - древней Мараканде, т.е. Самарканде, начинался Кавказский шелковый путь, который шел в Хорезм, огибал Каспийское море, пересекал степи Северного Кавказа, а затем, по так называемой Дарвинской дороге, подходил к перевалам хребта: Клухорскому и Марухскому и спускался к городу Цхуми (Сухуми – Абхазия).

Клухóрский перевáл — **перевал** на Военно-Сухумской дороге на высоте 2781 м через Главный Кавказский хребет. Длина перевального участка 45 км.

Мару́хский перевáл — **перевал** на высоте 2748 м (по другим данным 2739 м) через Главный Кавказский хребет в западной части Большого Кавказа.

<https://yandex.ru/search/?text=%D0%9C%D0%B0%D1%80%D1%83%D1%85%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9+%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%B0%D0%BB&clid=2261463>.

Отсюда торговые караваны переплывали Черное море к городу Константинополю - столице Византийской империи. Особое значение Кавказский шелковый путь приобрел во 2-й половине VI в. нашей эры, когда Сасанидская империя закрыла проход торговых караванов с шелком через свою территорию в Византию.

Важная дорога шла из Нижнего Поволжья вдоль западного берега Каспийского моря через Каспийские Железные Ворота - Дарбанд на юг в древнюю Албанию и Парфию, соединяя северную и основную трассы Великого шелкового пути. Именно по этой дороге, поступали на Северный Кавказ и в южнорусские степи индийские и египетские товары. Вероятно, по этой причине здесь в достаточно большом количестве найдены египетские амулеты. Считается, что эти амулеты изготавливались в египетских городах Александрии и Навкратисе (древнегреческая колония на западе дельты Нила).

Один из древнейших путей - "лазуритовый" - сложился еще в III-II тысячелетиях до н.э. Он начинался в горах Памира, проходил через Иран до Передней Азии и Египта. Полудрагоценный камень лазурит (ляпис - лазурь), добываемый в районе верхней Амударьи, на Памире (в Бадахшане), высоко ценился ювелирами древневосточных государств, таких, как Шумер (Двуречье) и Египет. При раскопках гробниц в них были обнаружены изделия из бадахшанского лазурита.

Другой путь - знаменитая "царская дорога" Ахеменидов - связывал в VI-IV вв. до н.э. малоазийские города Эфес и Сарды на берегу Средиземного моря с одной из столиц Ирана и городом Сузы.

Еще один путь вел из Ирана через Бактрию, Согдиану, Ташкентский оазис и территорию Казахстана до Алтая.

Существовали так называемые, **"степной", "нефритовый", "золотой"** и другие пути.

В IV в. до н.э., Александр Македонский разгромил армию последнего ахеменидского царя Дария. Весной 329 года до н.э. он появился на границе Средней Азии.

Несмотря на сильное сопротивление, Александр Македонский устанавливает здесь свое господство.

Согласно данным современной археологии, с **III тыс. до н.э.**, функционировал **"лазуритовый путь"**, по которому полудрагоценный камень лазурит перевозился из предгорий Памира (из района Бадахшан на территорию современного Таджикистана), на очень дальние расстояния, на запад и на юг, до стран Ближнего Междуречья (Ур, Лагаш) и Индии (Хараппа, Мохенджо-Даро).

С конца II тыс. до н.э. начал работать **"нефритовый путь"** - торговля самоцветами из Центральной Азии (из района Куьнлунь на территории современного китайского Синьцзян-Уйгурского района) по восточному пути, в обмен на шелк из Китая.

В середине I тыс. до н.э. эти две караванные трассы начали сливаться: бадахшанский лазурит попадает в Китай, а в Персии и в долине Инда получают распространение одежды из китайского шелка. Однако торговля шла через длинную цепочку посредников, так что китайцы и народы Средиземноморья не имели представлений о существовании друг друга.

Начало функционирования **Великого шелкового пути** относится **ко второй половине II-го века до нашей эры**, когда дипломат и разведчик Чжан Цзянь впервые открыл для китайцев Западный край - страны Средней Азии. Тем самым были соединены в одно целое две великие дороги. Одна, шедшая с Запада из стран Средиземноморья в Среднюю Азию, разведанная и пройденная эллинами и македонянами в процессе походов Александра Македонского и селевкидского полководца Демодама, вплоть до Яксарта - Сырдарьи.

Демодам — древнегреческий государственный и военный деятель, географ, этнограф времен Селевкидского царства.

Другая дорога, ведущая с Востока, из Ханьской империи в Среднюю Азию, была разведана Чжан Цзянем. Ханьский военный чиновник Чжан Цянь вызвался добровольцем для выполнения миссии посланника от императора У-ди (Вути) к племени хунну. **Чжан** Цянь должен был найти кочевников, ушедших в район междуречья Сырдарьи и Амударьи, и заключить с ними союз против гуннов. Чжан Цянь прошел эту область с севера на юг, через Давань, Кангюй, Согд, Бактрию. Эту область называли Великий шёлковый путь.

Один пояс и один путь

В рамках китайской стратегической программы «Один пояс и один путь» разрабатывается ряд проектов морских и сухопутных путей между Европой и Китаем под общим названием Новый шёлковый путь.^[10] Сухопутные трассы объединены названием «Экономический пояс Шёлкового пути», морские «Морской шёлковый путь XXI века».

Морской Шелковый путь XXI века соединяет Китай с Юго-Восточной Азией, Индонезией, Индией, Аравийским полуостровом, Сомали, Египтом и Европой, охватывая Южно-Китайское море, Малаккский пролив, Индийский океан, Бенгальский залив, Аравийское море, Персидский залив и Красное море.

В рамках южных сухопутных маршрутов строится железнодорожный маршрут через Пакистан. На северном маршруте строится железнодорожная ветка Китай-Монголия-Россия.

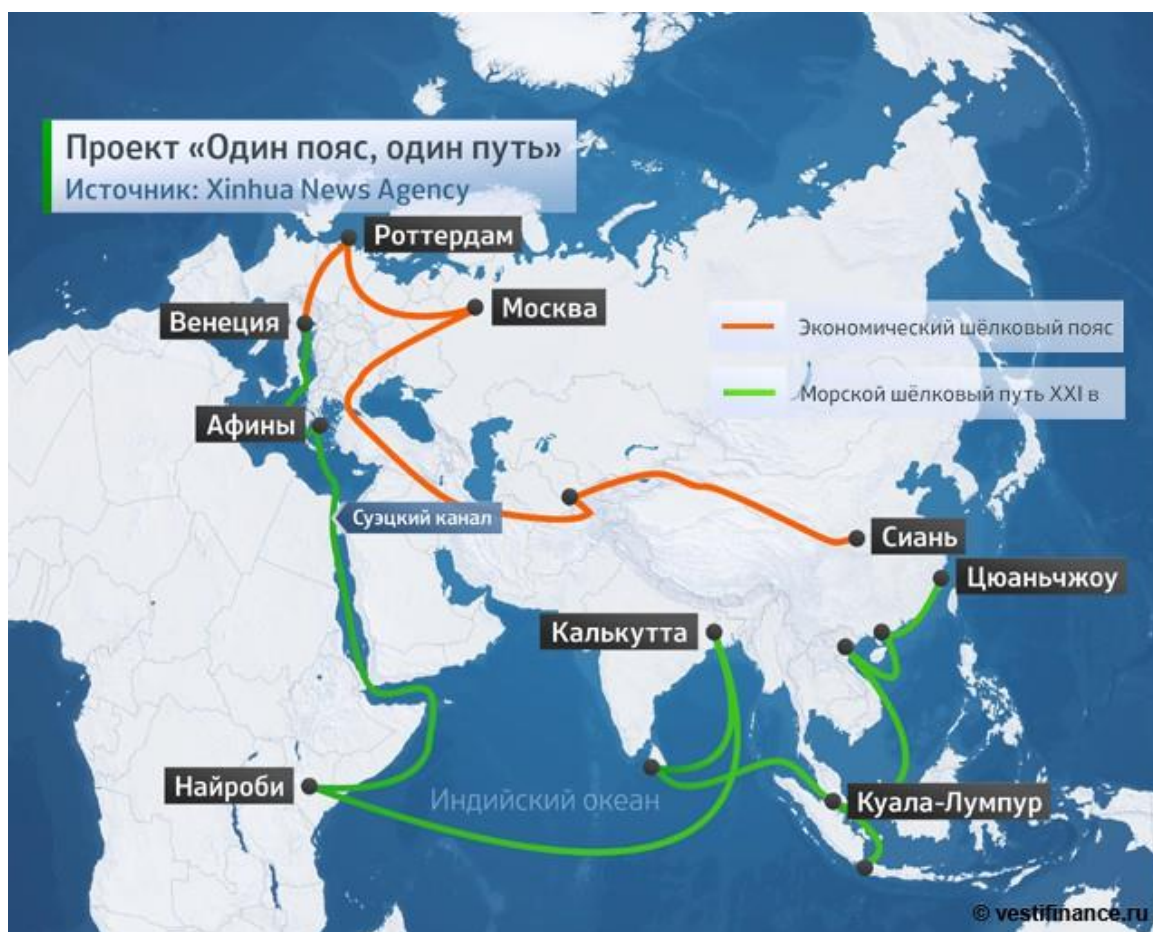
Проект «Морской шёлковый путь XXI века» предоставляет странам АСЕАН и территории Южного Китая доступ к портовым терминалам на территории Китая.

https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B5%D0%BB%D0%B8%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%88%D1%91%D0%BB%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%8B%D0%B9_%D0%BF%D1%83%D1%82%D1%8C

Основные результаты исследования проекта «Один пояс, один путь»: проведён анализ геополитических интересов Российской Федерации, которые определяют участие нашей страны в китайской инициативе.

С одной стороны, Россия потеряла возможность интеграции с европейской частью постсоветского пространства; с другой стороны, участие в проектах КНР дает Российской Федерации возможность частично решить свои

проблемы инфраструктурного развития, привлечения и размещения инвестиций, а также противостоять политическому и экономическому давлению Запада.



ВСЕМИРНАЯ ТУРИСТСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ (ЮНВТО; англ. United Nations World Tourism Organization, UNWTO; до 2005 – World Tourism Organization, WTO, ВТО; франц. Organisation mondiale du tourisme, ОМТ), международная межправительственная организация, специализированное учреждение ООН (с 2003) в сфере туризма и путешествий.

В настоящее время ЮНВТО реализует 5 программ по основным регионам мира, включая трансконтинентальный проект "Великий Шелковый путь".

8 сентября 1998 г., Президент Республики Узбекистан, Ислам Каримов принял участие в международной конференции, посвященной возрождению Великого шелкового пути, которая состоялась в столице Азербайджана. В конференции приняли участие представители **32 стран мира**, а также представители ООН, Европейского банка реконструкции и развития,

Всемирного банка. На Бакинской конференции ее участники одобрили предложение о создании Комиссии по осуществлению проекта ТРАСЕКА.

Узбекистан является родиной проекта "Туризм на Великом Шелковом пути". Начиная с 1994 года, к этому проекту подключились более 20 стран.

Руководство страны стимулирует развитие туризма на Великом Шелковом пути, о чем свидетельствует Указ Президента И. Каримова "О мерах по активизации участия Республики Узбекистан в возрождении Великого шелкового пути и развитию международного туризма в республике". (31 мая 1995 г.)

Ведение торговли на Великом шелковом пути и его место в развитии нашей страны

Источники периода раннего средневековья: Истахри, ибн Хаукаль (X в.) свидетельствуют о существовании торгового пути, идущего из Бухары через Варахшу, далее, согласно им, путь проходил по пустыне, преодолеть которую можно было за 8 дней. Любопытно, что город Фираб, упоминаемый в источниках - переправа через Окс из Бухарского Согда в район Амуля (Чарджоу) указывает, на наш взгляд, на еще одно направление пути - напрямую к Нисе. Именно там при раскопках этого красивейшего города Парфянского царства были найдены ранние группы подражаний тетрадрахмам Евтидема, чеканившихся в Бухарском Согде. Монеты, без которых уже трудно было обойтись при совершении торговых сделок, точно указывают направление, пункты торговых путей.

Появление в Бухарском Согде серии монет Гиркода также связано с функционированием этого отрезка пути в период античности. Явно проступают парфянские параллели в иконографии этой группы монет. На южное направление торгового пути указывают находки монет Гиркода более поздних по времени групп.

Византийские монеты, найденные в Туркестана, датируются периодом от правления Феодосия II (480-450) до Юстина II (565-578). Весьма вероятно, что значительная часть этих монет попадала на Восток по "северному пути", проложенному Менандром и согдийскими купцами. Подтверждением тому может служить находка золотой византийской монеты в могиле согдийского купца Кан Ада близ Дуньхуана. Являясь международной валютой, сасанидские и византийские монеты в V-VI вв. имели широкое хождение в Восточном Туркестане и на Западе Китая. Наряду с "дипломатическими" на Великом шелковом пути использовались и другие каналы для ведения

торговли. По данным письменных источников и текстов, обнаруженных в Цзюйяне, в Восточном Туркестане и Западном Китае существовали "лагерные" рынки (цзюньши) (возникли еще в период Чжаньго), "рынки на заставах" (гуаньши), или "иноземные рынки (хуши), и обычные городские рынки. Яркое свидетельство о расцвете международной торговли на Великом шелковом пути в VI в. содержится в "Записках о монастырях Лояна": "От гор Цинлина и далее на запад до страны Дацинь (Византия) из сотен стран и тысяч городов не было таких, кто бы не хотел прибыть сюда. Иноземные купцы и приезжие барышники день за днем стремились к заставам. Тех, кто поселялся в столице, счесть было невозможно. Все труднодоступные товары Поднебесной имеются здесь".

Нечто подобное наблюдал в 30-х годах VII в. китайский путешественник Сюаньцзан, направляясь в Индию: "Нет таких крупных городов, примыкающих к Хэси (область к западу от Хуанхэ), где безостановочно не двигались бы в разных направлениях западные иноземцы, купцы с подручными, торговые караваны из многих стран.

Наиболее популярной расчетной единицей в раннем средневековье стал шелк. Именно он становится главной меновой единицей, вытесняя из обращения даже золото. В самом Китае, основном поставщике шелка на мировой рынок, шелк тоже часто выполнял функцию денег. Им оплачивали лекарства, литературные произведения, продовольственные и другие товары. Шелком рассчитывались за трудовые повинности. Шелком можно было откупиться за уголовные преступления. Например, за 20 кусков шелка можно было избежать казни. В Согде шелк также стал наиболее ценным эквивалентным товаром. По данным О.И.Смирновой, один кусок шелка стоил 20-25 драхм, в то время как пара волов -- 12 драхм, корова на убой -- 11 драхм, простой панцирь - 12 драхм, шлем - 2 драхмы. Судя по ценам Самаркандского договора 712 г. с арабами, средняя цена куса шелка составила 28 драхм. Отрезками шелка расплачивались с воинами наемниками. В документах мугского архива указывается, что цена 1 коня приравнивалась к стоимости 10 отрезков шелка.

Любопытно, что именно по такой цене уйгуры поставляли коней в Китай во второй половине VII в. В 607 г. они поставили 3000 коней и получили за это 13 тыс. кусков шелка, т.е. один конь стоил - 4,5 отреза. А в 763-779 гг. поставки возросли до 10 тыс. коней ежегодно в обмен на 1 миллион кусков шелка, т.е. стоимость коня возросла во второй половине VII в. более чем в 2 раза и составила 10 кусков шелка за коня. Основным объектом обмена с

кочевой степью являлся конь, затем шли овцы, крупный рогатый скот, кожи, рыбий клей, изделия из хотанской яшмы и оленина (вяленое мясо оленей и сайгаков).

Иностранное влияние пронизывало все стороны тогдашнего китайского общества. Тысячи семей "бородатых и голубоглазых" пришельцев с Запада прочно осели в китайских городах". Китай повернулся лицом к Западу. В Китай ввозили, как предметы роскоши, так и множество обыденных для согдийцев вещей.

Так, экзотическими в Китае считались самаркандские персики, которые назывались золотыми персиками Афрасиаба (городище древнего Самарканда). Экспортировались не только фрукты, но и саженцы, они были привезены в Китай посольским караваном. "Эти персики для Китая олицетворяли все экзотическое и желанное, все неведомое и влекущее к себе". Таковой страной загадок была для Китая Согдиана. С конца 20-х гг. VII в. посольства из Средней Азии прибывали к танскому двору практически каждый год. Жителей Согды именовали "Кан". Это родовое имя встречается в надписях на бухарских монетах с верблюдом, а также на бухархудатских драхмах VIII в. Из страны "Кан" в Китай привозили экзотических миниатюрных лошадок, дрессированных зверей, карликов.

С середины VIII в. получила большое распространение торговля чаем. Эта новая мода пить чай захватила не только китайцев, но и уйгуров.

VIII в. век был столетием необычной популярности в китайских городах артистов и танцоров из Средней Азии. В Китае заучивали среднеазиатские мелодии, пели песни.

В IX в. из Хорезма в Китай поступали арбузы, с этой культурой китайцы не были знакомы и называли ее "западная дыня", перевозили в свинцовых ящиках со снегом. Фисташки из Согдианы, Хорасана, Персии также ввозили в Танский Китай, их называли "орехи западных чужеземцев", считалось, что фисташки повышают жизненный тонус в целом. Ввозили также и грецкий орех.

Одна из полезнейших культур - острая приправа фагора использовавшаяся очень широко, также была неизвестна в Китае и ввозилась из Западного края (Средней Азии, Индии). Фагору использовали в пище, в медицине. Она способствовала росту волос, ее использовали рудокопы при поисках ртути. Эту приправу добавляли к жертвенному мясу и вину, добавляли к нектару, возливавшемуся на алтарь богов. Это, вероятно, красный перец, который и у среднеазиатских народов ценится при приготовлении пищи, а также часто

используется в оформлении украшений, вышивок, как священный мотив, связанный со свойствами отгонять злых духов. Согдийцы в Китае слыли большими любителями выпить, именно от них китайцы научились искусству виноделия. Самый лучший, самый белый сахар изготавливали в VIII в. в Бухаре и Хорезме и доставляли его в Китай. В Китай из Тохаристана, Чача, Кеша, Маймурга поступали лекарства, приготовленные из различных благовоний. Процветала морская торговля Индии с Китаем. Традиционными товарами являлись: слоновая кость, драгоценные камни, панцири черепах, пряности, алоэ, кардамон, гвоздика.

Известны факты обращения согдийцев к Китаю за помощью против арабских захватчиков. Так, бухарская царица Хатун в 726 г. отправила миссию с подношениями: шафраном, "каменным медом" (сахар), "римским вышитым ковром".

В VIII в. от тюргешей, Кеша, Чача в Китай поступали шерстяные ковры, коврики для танцев. Из Самарканда доставляли окрашенную ткань - смесь шелка с шерстью. Благодаря торговле в Китай в III в. попадает хлопок. Хлопчатобумажные ткани также поступали в Китай из Западного края, который ими славился. Из Самарканда в VIII в. доставляли горный хрусталь, сердолик. Сердолик поступал также из Тохаристана. Особой популярностью в Китае пользовались изделия из ляпис-лазури (лазурит), добыча этого минерала с глубокой древности известна в Бадахшане. Цветное стекло поступало в Китай из Тохаристана, утварь из тонкого, прозрачного стекла считалась экзотическим сокровищем. В большом количестве ввозили золото, серебро из Согдианы, Чача, Кеша, Маймурга. Известны случаи обмена кусков металла из серебра на китайскую медную монету. Ценилось в Китае и западное оружие. Впервые кольчуга была прислана в 718 г. из Самарканда. Развитие торговли, ее интенсификация в период функционирования торговых путей, связывавших страны Средиземноморья с Китаем значительно повлияли на культурно-исторические взаимосвязи регионов, затронутых товарообменом, денежными отношениями. Вместе с торговыми караванами шли и религиозные проповедники: буддисты, зороастрийцы, манихеи, христиане. В период с I в. до н.э. - IX в. н.э. в Центральной Азии процветали наряду с местными культами и новые, привнесенные согдийцами, персами, византийцами. В Китае известны крупные зороастрийские храмы. В Турфанском оазисе открыты прекрасные памятники манихейской живописи. В Кушанской империи на окраинах Александрии Тарматы (городище Старый Термез), за стенами города

располагался крупнейший в Средней Азии храмово-монастырский комплекс Фаяз-тапа (I в. до н. э. - I в. н. э.). В нем открыты настенная живопись, скульптура, найдены фрагменты керамики (остраконы) с надписями на кхарошти, бактрийской письменности. Рядом располагался второй крупный объект буддийской религии Кара-тепе. В Китай буддизм проникает из Средней Азии, в которой он появляется благодаря индийским связям в период действия Великого Шелкового пути.

Для Китая торговля с Согдом, Чачем, Бактрией, как отмечают исследователи, была своеобразным "окном в Европу". Множество фруктов, овощей, иных культур, кушаний были привнесены из Западного края, не говоря о военных успехах, музыке, музыкальных инструментах, знаменитых нисийских конях, ферганских конях, полезных ископаемых, секретах производства сплавов, стекла и др.

Не только многие виды культивируемых растений, домашнего скота: лошади, верблюды, овцы, пришли на Восток из среднеазиатских владений, но и такая важная культура, как хлопок и люцерна.

Под влиянием развития этих связей и политической конъюнктуры в среднеазиатских владениях в VII-VIII вв. появляются монеты нового вида по типу китайских с квадратным отверстием в центре. В начале монеты выглядели как точная копия китайских, а чуть позднее китайские иероглифы заменяются согдийским курсивным письмом, тамгами и широко используются во внутренней торговле - по всему Согду и в Чаче. Чекан их был интенсивным, это массовый материал при раскопках поселений, городских центров в VII-VIII вв.

Вместе с иными культурно-историческими взаимоотношениями необходимо отметить распространение такого важного признака цивилизации как письменность. Так согдийская письменность вместе с согдийскими колонистами распространилась в Восточном Туркестане, став национальной письменностью уйгуров, и сохранилась там на более долгое время, чем в Согде, вплоть до XVII в.

Китайские источники отмечают большой толчок в развитии Китая в период раннего средневековья. Они свидетельствуют о стабильной политической ситуации, о стабильности цен, процветании общества. Доказательством, сопутствующим явлениям стабильности в экономике является большая веротерпимость в государстве, как отмечено, здесь проживали и имели свои храмы представители многих нетрадиционных, некитайских религий. И наоборот, после ухудшения политической обстановки в Китае, после падения

империи Тан (после IX в.) ситуация резко меняется. Манихейские храмы подвергаются уничтожению, гонениям подвергаются буддисты и зороастрийцы. Сокращаются на некоторое время и торговые связи, в Китае начинается период упадка.

В Мавераннахре положение несколько иное, здесь политическая ситуация после захвата среднеазиатских территорий Арабским Халифатом более благоприятна, чем и Китае. Появляется первое в истории Средней Азии централизованное государство Саманидов, торговля продолжает развиваться, монетный чекан более унифицирован, ориентирован на нужды внутренней торговли.

Не перестал функционировать Великий Шелковый путь и после завоевания Китая и Средней Азии татарами-монголами.

Кочевая и полукочевая верхушка была заинтересована в получении тех благ, каковые способен был принести Великий Шелковый путь.

Монголы вкладывали в сухопутную торговлю огромные средства, иностранные купцы пользовались особыми привилегиями и покровительством, о чем свидетельствуют путешествия посольства папы Иннокентия IV во главе с Иоанном де ПланоКарпини к Монгольскому хану Гуюку, послов короля Франции Людовика IX под руководством Вильгельма Рубрука, венецианских купцов Николо и Марко Поло. (XIII - XIV вв.)

Бронзовые монеты с изображением несторианского креста выпускал Рохану (VII в.) - правитель (афшин) Уструшаны.

Крайне любопытна бронзовая монета VII в., выявленная на Афрасиабе. На лицевой стороне погрудное изображение правителя с монголоидными чертами, в высоком башлыкообразном головном уборе. Справа от головы большой крест, вертикальная перекладина которого длиннее горизонтальной, а слева - небольшой крест несторианского типа. Подобный принцип размещения крестов характерен для монет христианской Византии, в частности, Юстиниана I (527-565 гг.), находки которых в Средней Азии нередки и, вероятнее всего, скопированы с них. Насыщенность монеты христианскими символами свидетельствует о том, что выпустивший их тюркский правитель придерживался христианского вероучения, скорее всего несторианского типа. В коллекции монет, собранных экспедицией В.А.Шишкина на городище Варахша, выявлены около Десятка бронзовых монет с изображением на лицевой стороне хищного зверя или оленя, а на оборотной - несторианского креста.

Великий шелковый путь в период правления Амира Темура

Великий шёлковый путь — величайшая мировая торговая коммуникация на Евразийском континенте и крупнейший материальный памятник открытости цивилизации к внешнему миру и международным экономическим отношениям. Великий шёлковый путь служил не только средством торговли, но и способствовал межкультурному диалогу, толерантности и обмену информацией.

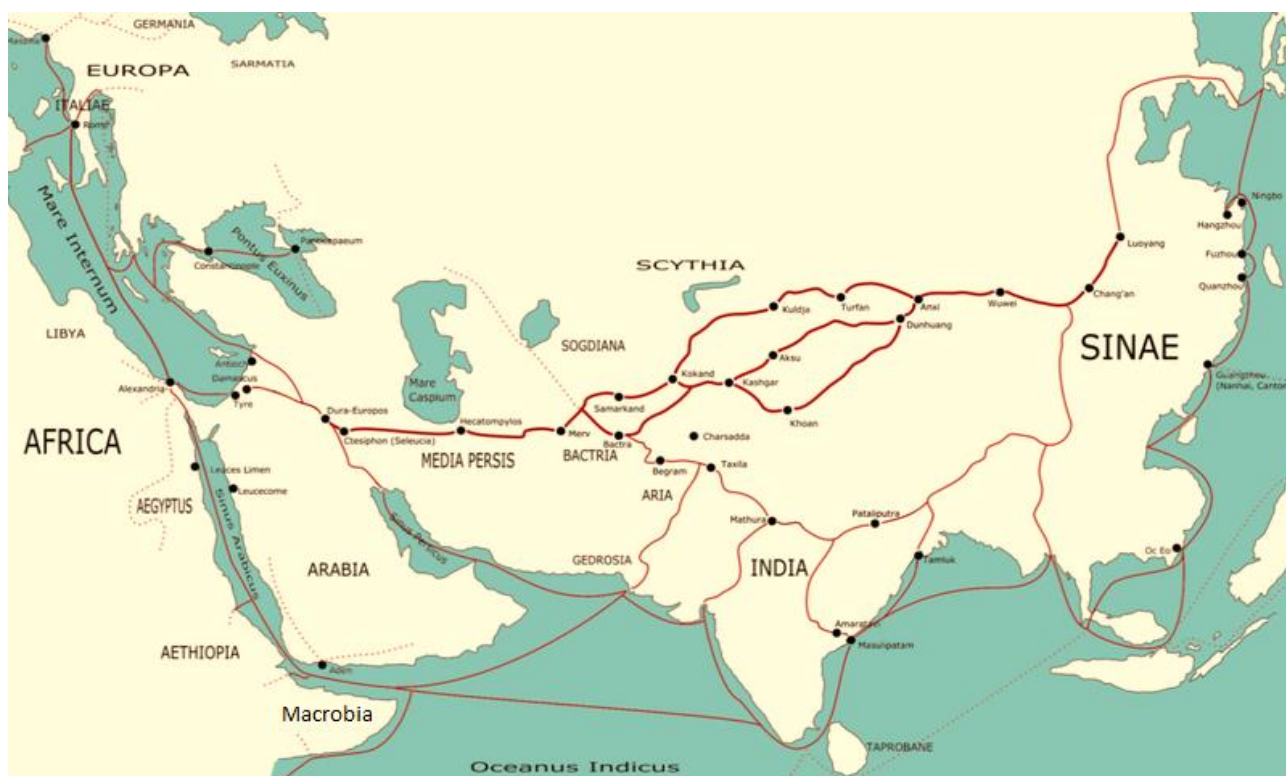
Великий Шёлковый путь — собирательное название, включал многочисленную сеть коммуникаций, объединяющих крупнейшие древние и средневековые цивилизации Евразийского континента. Начиная со 2 века до н.э. Шёлковый путь дважды становился главным коридором мировой (евразийской) торговли. Сеть караванных путей соединяла Китай с западом и югом Евразийского континента. На рубеже новой эры основным коммуникационным каркасом древнего мира становится Великий шелковый путь из Поднебесной в Римскую империю. Впервые китайский шелк появился в Риме при императоре Августе.

Древнекитайский шелк, приравняемый по цене к золоту, выкачивал из Римской империи огромные средства, что явилось одной из причин гибели мировой империи. Основным потребителем шелка были римские прелестницы.

На первой картосхеме показан Шёлковый путь эпохи Римской империи.

В период наивысшего расцвета, население Римской империи достигло 65 млн. человек (160 г.), в том числе 12 млн. рабов. Вследствие эпидемии чумы и войн, население сократилось в последующие двадцать лет до 40 млн. Управлять империей, протянувшейся от Британии до Синай, было возможно благодаря созданной первоклассной системе дорог. Общая протяженность дорог Римской империи достигала 300 тыс. км, из них 90 тыс. км приходилось на дороги с твердым покрытием, туннелями и мостами. Произошел прогресс и в морском транспорте. Римские суда были более совершенными и вместительными по сравнению с Древней Грецией. На рубеже новой эры основным коммуникационным каркасом древнего мира становится Великий шелковый путь. Впервые китайский шелк появился в Риме при императоре Августе.

Древнекитайский шелк, приравняемый по цене к золоту, выкачивал из Римской империи огромные средства.



http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/ed/Transasia_trade_routes_1stC_CE_gr2.png?uselang=ru

Римская империя стала образцом для подражания на современном Западе, особенно в США. В результате Вашингтон наступил на те же грабли. В торговле с КНР образовался огромный платежный дефицит. Сегодня массовые китайские товары выкачивают из потребительского Рима Нового Света огромные средства.

На физико-географической карте наглядно видно, как основной маршрут Великий шёлковый путь огибает великую горную страну Гималаи + Тибет и одну из крупнейших песчаных пустынь мира Такла-Макан.

Чингизхан, намереваясь завоевать Великий шёлковый путь, осознавал, что даже впечатляющей по тем временам военной мощи монголов не хватит, чтобы контролировать все его ветви в течение длительного времени. Поэтому, захватив Северную ветвь, Чингизхан принялся методично уничтожать арабские и тюркские города, которые лежали на его южной ветви. Таким образом, Чингизхан пытался прекратить интенсивный товарообмен в обход его владений.



<http://dergachev.ru/Landscapes-of-life/Imperial-geopolitics/02.html>

В середине XIII-XV веков, когда в Центральной Азии, Иране и в степях Евразии утвердились государства наследников Чингизхана, оживленная торговля между Востоком и Западом продолжала существовать и углубляться. Ставка монголов Золотая Орда (территория от Сибири до Восточной Европы, правителем которой был внук Чингизхана - Берке) со столицей Сарай, Берке занял доминирующее положение на всем протяжении северной межконтинентальной караванной дороги, идущей из Китая через Отрар и Хорезм, нижнее Поволжье, Азов, Крым и Европу - средоточие огромной части международной торговли XIV-XV вв.

Монгольское господство стимулировало караванную торговлю между Китаем и странами Средиземноморья. Но, вся выгода от этой торговли доставалась Золотой Орде. Многие из караванов обходили стороной Мавераннахр, проходя прямо к Волге севернее Каспия, а оттуда шли к Чёрному морю. Хорезм был южным отрезком на этом северном пути, он продолжал играть роль связующего звена в региональном и межконтинентальном торговом обмене. Крупным торговым центром был Ургенч, базары которого были переполнены.

Закат Великого шелкового пути начался с развитием морского торгового пути из Китая в Индию и Ближний Восток. В 14-15 вв. морской путь стал более эффективным и безопасным. Морской путь из Китая к Персидскому заливу занимал примерно 150 дней или в два раза меньше времени, чем

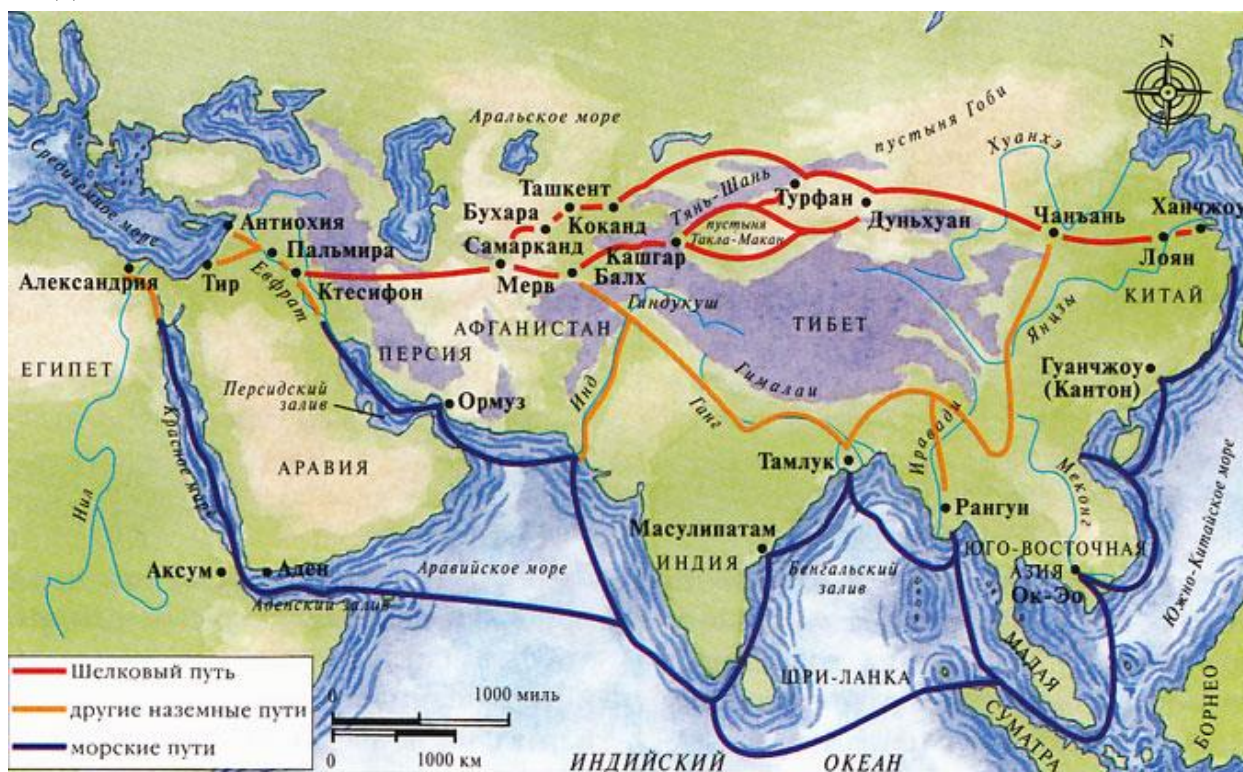
сухопутный. Один торговый корабль перевозил столько же груза, как караван в тысячу верблюдов.

Важнейшей причиной упадка сухопутного пути были многочисленные войны и последующая геополитическая и геоэкономическая трансформация в Евразии, особенно в связи с закатом Монгольской империи.

В новое время Римская империя стала образцом подражания на Западе, особенно в США. В результате Вашингтон наступил «на те же грабли». В торговле с КНР образовался огромный платежный дефицит.

Сегодня массовые китайские товары выкачивают из потребительского Рима - Нового Света, огромные средства.

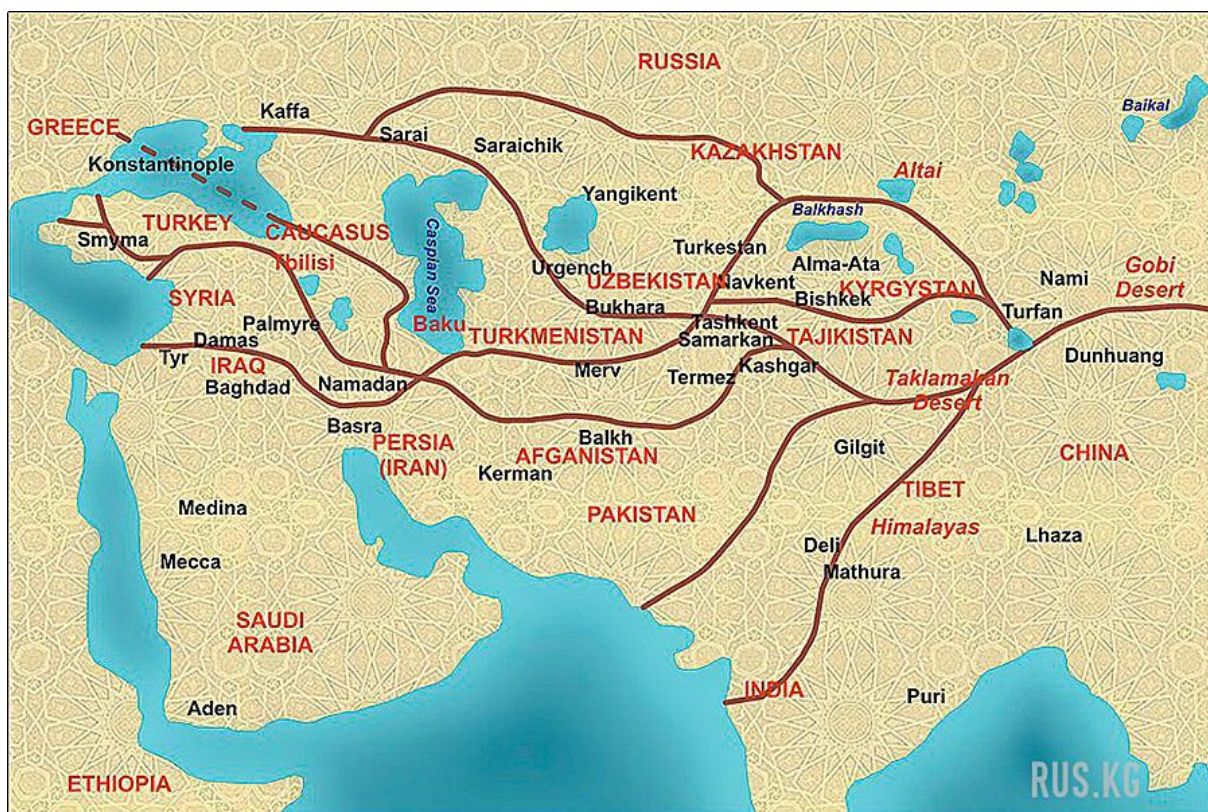
В средневековье Чингизхан объединил Евразию в единое геополитическое и геоэкономическое пространство, что привело к возрождению Великого шёлкового пути, который включал и Великий морской путь из Китая в Индийский океан.



Северная ветвь Великого шёлкового пути в геополитическом пространстве Монгольской империи (Великой Евразийской степи) прошла через Нижнюю Волгу (Итиль) и столицу Золотой Орды.

На западных рубежах Великой евразийской степи монголы впервые встретились с европейцами – генуэзцами и венецианцами, основавшими торговые фактории в Северном Причерноморье. Здесь обнаружилась

«пропасть» в представлениях «диких» евразийцев и «цивилизованных» европейцев по отношению к зарождающемуся капитализму. Как писал Лев Гумилев, крымские генуэзцы считали главной целью в жизни - выгоду, а монголы рассматривались, как объект для коммерческих операций. Эта раннекапиталистическая этика была чужда русским, татарам и византийским грекам. Когда в причерноморских степях случился массовый падеж скота, вызвавший голод, этим воспользовались генуэзцы, по дешевке скупившие у татар детей для работорговли. Узнав об этом, золотоордынский хан Джанибек возмутился, и двинул войско на город Кафу. Хану было непонятно, как можно использовать беду соседа для обогащения. Крупномасштабную попытку восстановить значение Средней Азии в международной торговле по Великому шелковому пути предпринял Амир Тимур.



Он вел военные кампании с целью приблизить или переместить торговые пути, рассылал послов с призывами расширять торговлю, вел активное строительство, переселял ремесленников, обезопасил торговые пути от нападения кочевников.

После смерти Амира Тимура в результате политической нестабильности, а также постепенного экономического упадка, регионы Центральной Азии не могли уже играть роль посредников на Великом Шелковом пути.

В 1424 г. китайский император Юн Ле (династия Мин) приказал закрыть северо-западные границы государства.

Средняя Азия сыграла значительную роль в соединении двух великих цивилизаций - западной и восточной, являясь своеобразным проводником как той, так и другой стороны. Вместе с тем функционирование Великого шёлкового пути во многом способствовало экономическому и культурному подъёму самой Средней Азии.

В XIII в., после завоевания Средней Азии монголами, Великий шёлковый путь несколько изменил своё направление. Многие из караванов обходили стороной Мавераннахр (т.е. Среднюю Азию), проходя прямо к Волге севернее Каспия, а оттуда шли к Чёрному морю. Из-за того, что после монголов, регион практически был razoren.

Амир Тимур, ставший правителем Мавераннахра и Хорасана в 1370 году, выступал за восстановление трасс ВШП через территорию Средней Азии. Он просто сделал тоже на Волге, что и Чингисхан в Мавераннахре, razорил их. Караваны вновь взяли путь через Герат, Балх и Самарканд.

Основные функции ВШП сводились к обмену товарами, накоплению и распространению новых технологий, а также религий (буддизм, несторианство). Активному обмену информацией, и также дипломатическую почту, отправляли посольства с караванами. Для Средней Азии ВШП стал фактором быстрого и эффективного роста и развития. Велика была и роль самой Средней Азии на Великом шёлковом пути. Она, как бы, выполняла функцию *накопителя информации*, а затем новые для того времени технологии передавались из Средней Азии в другие страны. Высоко ценились и среднеазиатские товары.

Снижение роли и значения Великий шелковый пути

Китайские источники отмечают большой толчок в развитии Китая в период раннего средневековья. Они свидетельствуют о стабильной политической ситуации, о стабильности цен, процветании общества. Доказательством, сопутствующим явлениям стабильности в экономике, является большая *веротерпимость* в государстве, как отмечено, здесь проживали и имели свои храмы представители многих нетрадиционных, некитайских религий. И наоборот, после ухудшения политической обстановки в Китае, после падения

империи Тан (после IX в.) ситуация резко меняется. Манихейские храмы подвергаются уничтожению, гонениям подвергаются буддисты и зороастрийцы. Сокращаются на некоторое время и торговые связи, в Китае начинается период упадка.

В Мавераннахре положение несколько иное, здесь политическая ситуация после захвата среднеазиатских территорий Арабским Халифатом более благоприятна, чем в Китае. Появляется первое в истории Средней Азии централизованное государство Саманидов, торговля продолжает развиваться, монетный чекан более унифицирован, ориентирован на нужды внутренней торговли.

Не перестал функционировать ВШП и после завоевания Китая и Средней Азии татаромонголами.

Кочевая и полукочевая верхушка была заинтересована в получении тех благ, каковые способен был принести ВШП.

Монголы вкладывали в сухопутную торговлю огромные средства, иностранные купцы пользовались особыми привилегиями и покровительством, о чем свидетельствуют путешествия посольства папы Иннокентия IV во главе с Иоанном де Плано Карпини к Монгольскому хану Гуюку, послов короля Франции Людовика IX под руководством Вильгельма Рубрука, венецианских купцов Николо и Марко Поло. (XIII - XIV вв.)

В это время велось гигантское дорожное строительство, у рек организовывались переправы, над ущельями наводились мосты, в скалах пробивались проходы, через каждые 30-40 км от Астрахани до Пекина были **построены станции с запасами продовольствия, фуража и вооруженными отрядами.**

Однако, при татаромонголах торговля по ВШП все более смещалась в северном направлении. Активно функционировал т.н. **"степной"** путь, проходивший через Казахстан.

Во второй половине 14 в. Великий шелковый путь вошел в состояние упадка. "Квартет" монгольских империй распался на множество враждующих друг с другом государств. Попытка Тимура (Тамерлана) вновь объединить основные евразийские торговые маршруты в рамках своего государства дала лишь **временный эффект**. В сложившейся (в 1370-1380-е) империи Тимура купцы, следующие по южной дороге, вновь получили надежную защиту. Однако, во время походов против Золотой Орды в 1389-1395 Тимур практически стер с лица земли все торговые **города Прикаспия и Причерноморья**, в результате чего северная дорога была заброшена.

Потомки Темура не смогли впоследствии сохранить централизованное среднеазиатское государство, поэтому южная дорога также почти перестала функционировать.

Закат Великого шелкового пути связывают, прежде всего, с развитием **торгового мореплавания** вдоль побережий Ближнего Востока, Южной и Юго-Восточной Азии.

Морской путь из Персидского залива в Китай

В XIV-XV веках, морская торговля стала привлекательнее ставших опасными сухопутных караванных путей: морской путь из Персидского залива в Китай занимал примерно 150 дней, в то время как караванный путь из **Таны (Азов)** в **Ханбалык (Пекин)** занимал около 300 дней. Один корабль перевозил столько же грузов, как и очень большой караван в 1 тыс. **вьючных животных**.

В результате этих геополитических и геоэкономических факторов в 16 веке ВШП окончательно прекратил свое существование. Впрочем, локальные сегменты Шелкового пути продолжали еще долго функционировать (например, караванная торговля между Средней Азией и Китаем прекратилась лишь в 18 в.).

С XV в., в связи с развитием морских сообщений ВШП начал терять свое значение и постепенно пришел в упадок.

Некогда могущественные богатые города на ВШП были занесены песком, высокогорные карнизы, мостики, овриги обвалились, **караванные тропы** заросли травой.

Условия возрождения Великого шелкового пути

Конец XX века характеризуется уникальными по геополитической значимости и масштабам изменениями в мире. Весь мир становится целостной и взаимозависимой системой.

XXI век, очевидно, будет веком **глобализации в международных отношениях**. В этих условиях процесс интеграции государств Центральной Азии, расширения участия в международных программах необходимо рассматривать не только, как историческую неизбежность, но и как, мощный фактор устойчивости, стабильности, как отдельных регионов, так и всей планеты.

Одним из неперенных условий развития общества является **активный обмен** информацией между народами и цивилизациями. Достижения

культуры распространялись благодаря контактам между народами - **через торговлю, завоевание, переселение.**

На благодатную почву пересаживались целые культурные пласты, и здесь начинался новый цикл развития в условиях новой исторической действительности: изменение, приспособление, приобретение местных черт, дополнение новым содержанием, развитие новых форм. Особую роль в этом процессе играли караванные дороги, в частности ВШП, который связывал в древности и раннем средневековье Китай, Индию, Среднюю Азию, Средний и Ближний Восток, Средиземноморье. В свете этой концепции возрождение традиций Великого шелкового пути имеет **важное значение**, не только для Центральной Азии, но и для всего мира.

Узбекистан с 1993 г. является членом Всемирной туристской организации, с 2004 г. в Самарканде действует Региональный центр ЮНВТО по Великому шелковому пути.

Всемирная туристская организация, **ЮНВТО**, ВТООН (англ. United Nations World Tourism Organization; **UNWTO**; фр. **Тип организации:** Специализированное учреждение, системы ООН.
Штаб-квартира: Мадрид, Испания. Основание: 1975.

https://www.google.com/search?q=%D1%8E%D0%BD%D0%B2%D1%82%D0%BE+%D1%80%D0%B0%D1%81%D1%88%D0%B8%D1%84%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%BA%D0%B0&rlz=1C1PRFC_enRU785RU821&oq=%D0%AE%D0%9D%D0%92%D0%A2%D0%9E&aqs=chrome.4.69i57j0i512l9.10300j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8

На состоявшейся в октябре 2011 г. в Республике Корея Генеральной ассамблее ЮНВТО Узбекистан во второй раз был избран членом Исполнительного совета этой организации.

Между Узбекистаном и ЮНВТО подписано соглашение об укреплении взаимных связей, сотрудничестве в дальнейшем развитии туризма, подготовке кадров и повышении квалификации специалистов сферы, популяризации туризма на ВШП.

В Узбекистане насчитывается более 7 тыс. памятников истории, многие из которых включены в Список всемирного наследия ЮНЕСКО. В их числе такие жемчужины Востока, как города Самарканд, Бухара, Хива, Шахрисабз, Ташкент, Коканд и Термез.

В октябре 2014 г в Самарканде проведено заседание 99-й сессии Исполнительного совета ЮНВТО, что стало свидетельством признания мировым сообществом роли Узбекистана в развитии туризма и укреплении международного сотрудничества в этой области.

В настоящее время ЮНВТО реализует 5 программ по основным регионам мира, включая трансконтинентальный проект "Великий шелковый путь".

Одним из важных направлений этого масштабного проекта является ежегодное проведение с 1994 г. **Ташкентской международной туристической ярмарки**. За 20 лет работы ярмарка превратилась в крупнейший профессиональный форум Центральной Азии в сфере туризма.

Последовательно развивающийся воздушный и железнодорожный транспорт позволяет организовывать путешествия быстро, комфортно и безопасно. В частности, в 2011 г. между Ташкентом и Самаркандом начал курсировать высокоскоростной поезд «Afrosiyob», или Афросиаб, древний Самарканд.

Достойное место на международном рынке авиаперевозок занимает Национальная авиакомпания "Узбекистонхавойуллари". Сегодня в Узбекистане функционируют одиннадцать международных аэропортов.

Для популяризации потенциала Узбекистана в сфере туризма за рубежом отечественные туристические организации регулярно участвуют в крупных международных туристических выставках в Стамбуле, Мадриде, Берлине, Лондоне, Париже и др.

Деятельность туристических организаций республики координирует созданная в 1992 г. Национальная компания "Узбектуризм".

В целях дальнейшего продвижения туристического потенциала Узбекистана ежегодно НК "Узбектуризм" совместно с Ассоциацией частных туристических агентств Узбекистана реализует программу "Мега-инфо-туры" для представителей зарубежных туристических организаций и СМИ.

Для каждой группы готовится отдельная программа, включающая посещение основных туристических центров - городов Ташкент, Самарканд, Бухара, Хива и Шахрисабз. Организуются презентации туристического потенциала страны, инвестиционных возможностей в сфере туризма.

Наряду с международным туризмом большое внимание уделяется и развитию внутреннего туризма. Во всех регионах Узбекистана реализуются целевые программы по развитию туризма, в том числе таких его новых видов, как экотуризм, альпинизм, путешествия на лошадях, верблюдах, автомобилях, рафтинг, геотуризм, культурно-просветительский туризм.

Большое внимание уделяется и подготовке профессиональных кадров для этой сферы. Специалистов сферы готовят в Ташкентском государственном экономическом университете, Самаркандском институте экономики и сервиса, Сингапурском институте развития менеджмента в Ташкенте, колледжах туризма в столице, Самарканде, Бухаре и Хиве.

8 сентября 1998 г. Президент Узбекистана Ислам Каримов принял участие в международной конференции, посвященной возрождению Великого

шелкового пути, которая состоялась в столице Азербайджана. В конференции приняли участие представители 32 стран мира, а также представители ООН, Европейского банка реконструкции и развития, Всемирного банка. На Бакинской конференции ее участники одобрили предложение о создании Комиссии по осуществлению проекта ТРАСЕКА, учреждении, постоянного секретариата с главной резиденцией в Баку. Наряду со строительством железных дорог Узбекистан участвует в строительстве и реконструкции автомобильных дорог Андижан - Ош - Иркашам - Кашгар, дающих выход в Китай и Пакистан, а также Бухара - Серахс - Мешхед - Тегеран.

Узбекистан является родиной проекта "Туризм на Великом Шелковом пути". Начиная с 1994 года, к этому проекту подключились более 20 стран.

Руководство страны стимулирует развитие туризма на Великом Шелковом пути, о чем свидетельствует Указ Президента И.Каримова " О мерах по активизации участия Республики Узбекистан в возрождении Великого шелкового пути и развитию международного туризма в республике". (31 мая 1995 г.)

Программа ЮНЕСКО - Великий Шелковый путь.

Разработка проекта ТРАСЕКА

В узловых точках Великого шелкового пути проведено полтора десятка научных семинаров. Откликом учёных Узбекистана на программу ЮНЕСКО стал сборник "На Среднеазиатских трассах Великого шёлкового пути. Очерки истории и культуры" Этот сборник вышел в свет в 1990 году. Итоговая конференция программы "Великий шелковый путь" прошла в Париже в 1997 году. Там же состоялась уникальная выставка, которая показала культурные достижения азиатских народов разных столетий. А двумя годами ранее, в" 1995 году, в Штутгартском Linden-Museum, затем в Берлине и Роттердаме была организована выставка "Наследники Шёлкового пути - Узбекистан", способствовавшая более близкому знакомству с историей и традициями Узбекистана.

В ноябре 1998 года в Ташкенте состоялось заключительное заседание'155--и сессии исполнительного совета ЮНЕСКО. На нём выступил Президент нашей республики И. А. Каримов, который выразил искреннюю признательность руководству ЮНЕСКО за содействие и поддержку в восстановлении исторической памяти и, в частности, отметил, что"результатом программы ЮНЕСКО "Шелковый путь - путь диалога" явилось создание в Самарканде Международного института центрально--

азиатских исследований, который призван внести свой вклад в изучение истории цивилизации Центральной Азии..." (Народное слово - 7 ноября 1998 г.).

Великий шелковый путь, несомненно, имел важное экономическое и политическое значение в жизни народов Азии и Европы. Он служил своеобразным мостом между Востоком и Западом, благодаря которому происходило взаимодействие и сотрудничество народов, как на торговом, так и на культурном поприще. Он свидетельствует ещё и о том, что самым прекрасным способом контактов и общения народов является путь торговли, культуры и науки. И именно поэтому в наше время, на пороге XXI века актуальным стал процесс восстановления традиций Великого шелкового пути. Следует особо подчеркнуть, что наша республика предпринимает практические шаги в осуществлении этого процесса. Узбекистан принимает участие в реализации программы ООН "Расширение торговли посредством развития сотрудничества в транзитных перевозках", в рамках которой вырабатываются совместные шаги стран Центральной Азии в области создания транзитных транспортных коридоров, которые обеспечат им выход к морским портам и будут способствовать возрождению Великого шёлкового пути.

Люди XXI века являются людьми нового склада, новой эпохи. Они должны бережно хранить память поколений. Народная мудрость говорит: «Кто не помнит прошлого – у того нет будущего».

У каждого этноса должны быть родная история, родная земля, родной язык, родная культура. К сожалению, сложилось так, что подавляющее большинство памятников истории и культуры прежних столетий нуждаются в реставрации и охране со стороны государственных органов и общественности.

Конституцией РФ определено, что культурно-исторические ценности народов России являются общенародным достоянием, их охрана – долг граждан. Но, сколько исторических зданий пало под «ножом» бульдозера во всех городах? А что же говорить об объектах культурного наследия в далеких селах и глухих деревнях?

Памятниками истории и культуры принято считать здания и места, связанные с важнейшими историческими событиями в жизни этноса, общества и государства, с развитием науки и техники, культуры и быта этноса, с жизнью выдающихся политических, государственных, общественных, военных, деятелей науки, литературы и искусства. Сюда же

относятся сооружения гражданской, промышленной, военной, культовой архитектуры, народного зодчества, а также связанные с ними произведения монументального и изобразительного искусства всех народов, входящих в состав России. Под памятниками истории и культуры понимают объекты, включенные в государственные охранные реестры, а также зарегистрированные в списках, вновь выявленные объекты, представляющие историческую, научную, художественную или иную культурную ценность. Однако, из этого не следует, что все они получили официальный статус памятников федерального, республиканского или местного значения, хотя таковые среди них имеются.

Изучая наследие Великого шёлкового пути (ВШП), исследуя города маршрута, достойно узнать наследие каждого этноса, населяющего многоконфессиональное государство – Россию, вместилище всех мировых религий. Мудрость России - в веротерпимости с момента становления государства.

Изучая следы памяти веков и сохранившиеся города, флору и фауну такого многонационального государства, как Россия, возможно, обобщить историю становления каждого этноса по вехам развития ВШП. Оцениваем:

- памятники культовой архитектуры (православные монастыри, пустыни, соборы, церкви, часовни, мусульманские мечети, мавзолеи, храмы других конфессий);
- памятники гражданской архитектуры: общественные постройки различного назначения (административные: присутственные места, городские управы, волостные правления и др.);
- учебные: институты, училища, гимназии, медресе, школы и др.;
- лечебные: больницы, фельдшерские пункты, аптеки и др.;
- социального призрения: приюты, богадельни, интернаты и др.;
- культурно-зрелищные: театры, музеи, библиотеки и др.;
- финансово-управленческие учреждения - банки, конторы, управления и др.);
- памятники жилой архитектуры (дворцы, городские и сельские усадьбы, индивидуальные дома и др.);
- памятники промышленной архитектуры и технические сооружения (заводы, фабрики, водонапорные башни, различные мельницы, мосты и др.);

- памятники монументального и мемориально-эпиграфического искусства (монументальная скульптура, склепы, надгробия и др.);
- градостроительные памятники, сохранившиеся древние планировки городов и селений, старинные площади, улицы и др.;
- памятники садово-паркового искусства, старинные парки, сады, скверы), ландшафтной архитектуры, рукотворные курганы, валы, дамбы и другое;
- памятники народного зодчества.

Частично наследие этносов, способствующих становлению Великого шёлкового пути (ВШП), утрачено, но чрезвычайно интересно наблюдать развитие городов, селений, посёлков через века. Всё это складывается в книжные страницы, но всё не охватишь. Книга пухнет страницами. Поэтому, мне пришлось разделить поток информации по трассам ВШП.

Всем известно, что понятие **Великий шёлковый путь (ВШП)**, является обобщающим термином. Он объединяет все торговые пути Евразии от Тихого до Атлантического океана, от древнего Китая до Португалии. Мыс Кабо-да-Рока.

Шелковый путь способствовал развитию не только самой торговли, но и многих институтов («правил игры») рыночного хозяйства. Функционирование Великого шелкового пути требовало создания развитой системы международного разделения труда в производстве товаров на экспорт и в обеспечении инфраструктуры транспортных коммуникаций.

В современном мире мирохозяйственные связи устанавливаются между странами мира в результате торговли, миграции рабочей силы, вывоза капитала, международного кредита, валютных отношений, научно-технического производственного сотрудничества ... *Юридическая энциклопедия.*

Главными товарами на ВШП были (особенно в античную эпоху) **шелковые ткани и шелк-сырец**. Они были наиболее удобны для транспортировки на дальние расстояния, поскольку шелк легкий и очень ценен — в Европе его продавали дороже золота. Китай, родина шелководства, сохранял монополию на изделия из шелка примерно до V–VI вв. н.э., но и после этого оставался одним из центров производства и экспорта шелка наряду со Средней Азией. В средние века Китай также экспортировал фарфор и чай. Страны Ближнего Востока и Центральной Азии специализировались на изготовлении

шерстяных и хлопчатобумажных тканей, которые шли по Шелковому пути на восток, в Китай.

Из стран Южной и Юго-Восточной Азии купцы везли в Европу специи (перец, мускатный орех, корица, гвоздика и т.д.), которые использовались европейцами для консервации продуктов и изготовления лекарств.

Западная Европа в торговле с Востоком всегда имела пассивный торговый баланс: покупая дорогие восточные товары, европейцы не могли предложить в обмен равного по качеству товара и были вынуждены платить золотом и серебром.

С античных времен до конца своего функционирования ВШП действовал, как канал «перекачивания» драгоценных металлов из Европы на Восток. Поскольку эта утечка полноценных денег ухудшала денежную систему, европейские правители пытались вводить ограничения на потребление восточных товаров и на вывоз на восток золота и серебра. Самые ранние экономические теории меркантилизма XVI в., требующие запретить вывоз полноценной монеты, были реакцией на пассивный платежный баланс стран Запада в торговле с Востоком.

Однако, подобные административные меры имели низкий эффект. Добиться конкурентоспособности своих товаров в сравнении с восточными, Западной Европе удалось только после в XVIII–XIX вв., после промышленной революции.

Организация торговли на дальние расстояния требовала создания для караванной торговли особых условий — перевалочных пунктов, специализированных базаров, режима стабильных денежных расчетов и защиты прав собственности купцов-чужеземцев. Вся эта рыночная инфраструктура поддерживалась вдоль евразийских трасс более полутора тысяч лет.

Великий шелковый путь стимулировал развитие торговых городов на средневековом Востоке. В Западной Европе города обслуживали в основном местные рынки.

В Азии города обслуживали международную торговлю.

Города играя роль транзитных пунктов на караванных путях. Торговые города, такие как: Тебриз, Бухара, Самарканд, Хорезм, Отрар, Кашгар, Турфан, Хотан, Дуньхуан обязательно имели караван-сарай, сочетавшие функции гостиниц и складских помещений.

Для купцов-иностранцев организовывали специальные рынки наиболее ходовых товаров. На обслуживание торговых караванов работали люди

многих профессий — переводчики, менялы, проститутки, погонщики верблюдов, охранники караванов, сборщики налогов и т.д.

«Привязанность» торговых городов континентальной Азии к обслуживанию караванной торговли на дальние расстояния привела к тому, что разрушение ВШП привело к упадку этих городов. Некоторые из них (например, Отрар) совершенно исчезли в войне Чингиз хана с коварным Хорезм – шагом.

Особой разновидностью торговых городов ВШП стали итальянские купеческие республики **Венеция** и **Генуя**, которые в XIII–XV вв. почти монополизировали транзитную торговлю Европы с Востоком.

Наиболее успешно действовали генуэзцы, создавшие множество колоний и факторий в конечных пунктах ВШП в Восточном Средиземноморье: Кафа, Тана, Тебриз.

В итальянских торговых городах впервые в Западной Европе возникли такие институты рыночной коммерции, как торговые компании на паях (прообраз акционерных обществ) и банки, дающие ссуды таким компаниям.

Когда ВШП распался, торговые города утратили своё значение.

Регулярное заключение крупных торговых сделок между купцами разных стран требовало использования общепризнанных денежных знаков. Не каждая из стран, активно участвовавших в трансевразийской торговле, могла выпускать золотые и серебряные монеты, которые только и ценились тогда во всех странах Старого Света. Поэтому купцы по всей Евразии активно использовали полноценные деньги немногих «могущественных» стран.

Так, в раннее средневековье по всему ВШП, до Китая включительно, при расчетах пользовались **золотыми византийскими, и серебряными сасанидскими, и арабскими монетами**. Несмотря на все меры, наличных денег для расчетов купцам ВШП все равно не хватало. Поэтому они широко **практиковали бартерные сделки** (товар на товар), оплачивая деньгами только разницу в стоимости партий.

Поскольку перевозить на далекое расстояние крупные суммы наличных денег было опасно, купцы ВШП начали использовать чеки («чек» в переводе с персидского — «документ, расписка»). Отправляясь на Восток, купец сдавал свои наличные деньги кому-либо из авторитетных менял в обмен на расписку. Эту расписку купец мог предъявить в тех городах ВШП, где работали доверенные люди этого менялы банкира, и получить вновь наличные деньги за вычетом платы за услуги. Система чеков на предъявителя могла работать, только если менялы из отдаленных городов

ВШП лично доверяли друг другу, как членам одного религиозного сообщества.

Поэтому чеки начали использоваться лишь примерно с X в., когда торговля на всем ВШП стала контролироваться **мусульманами и евреями**.

Главным условием функционирования ВШП была защита **имущества и жизни купцов**. Сами купцы стремились для минимизации опасностей заниматься коммерцией **не в одиночку, а конфессионально-этническими группами**.

Чтобы защищаться от грабителей, купцы отправлялись в опасный путь от города до города крупными караванами, состоящими из сотен и тысяч вооруженных людей.

Известно, например, что при Тимуре, когда караванная торговля уже клонилась к упадку, в Самарканд раз в год приходил караван из Китая в 800 вьючных животных.

Купцов могли защититься лишь от мелких разбойников, но самостоятельно не могли защититься от произвола правителей, и от нападений кочевых племен.

Однако, и государства, и кочевники объективно были заинтересованы в сохранении торговых коммуникаций. Правители земель получали доходы от таможенных пошлин, взимаемых в городах вдоль караванных путей. Чтобы не потерять эти доходы, правители стран Азии принимали строгие законы, охранявшие купцов.

Так, в империи Тимура та провинция, на территории которой ограбили купца, была обязана компенсировать ему потери в двойном размере и еще заплатить штраф самому Тимуру в пятикратном размере. Кочевники постоянно нуждались во многих товарах оседлых земледельцев, но не могли предложить им равноценных товаров, а потому были вынуждены добывать нужные товары силой, в опасных грабительских набегах.

ВШП давал кочевникам возможность найти место в мировом разделении труда. Кочевники выступали в роли проводников и охранников купеческих караванов через пустыни и степи, взимая плату за помощь и обеспечение безопасности. **ВШП стал уникальным проявлением длительного и взаимовыгодного сотрудничества оседлых и кочевых народов.**

Эпоха ВШП породила многие **институты**, схожие с **международной торговлей** нового и новейшего времени (международное **разделение труда**, **чековая система**, **экстерриториальная защита прав собственности**).

Однако, ВШП имел и многие особенности, типичные для *доиндустриальных обществ*, когда *рыночные отношения* оставались *второстепенными* в сравнении с *натурально-хозяйственными*. Западная Европа получала по ВШП в основном дорогие предметы роскоши (шелковые ткани, пряности, ковры, фарфоровая посуда и т.д.), которыми пользовались лишь высшие члены этнической иерархии. Потребление этих товаров слабо влияло на развитие экономики самих этносов раздробленной Западной Европы, за исключением специализирующихся на торговле с Востоком *купеческих республик Италии*.

Правда, ВШП стимулировал постепенный переход от натуральной феодальной ренты (барщины и продуктовой ренты) к денежной, поскольку знати были нужны наличные деньги для покупки восточных товаров. Несмотря на все меры защиты жизни и имущества купцов, караванная торговля по маршрутам ВШП всегда была связана с высоким риском. Путь от Восточного Средиземноморья до Китая и обратно занимал чаще всего несколько лет. Многие погибали в дороге от болезней, непривычного климата, нападений разбойников или произвола правителей.

Караваны шли через пустыни, ориентируясь на скелеты людей и верблюдов, повсюду лежащие вдоль маршрутов ВШП.

Когда купец умирал в чужом краю, его имущество обычно захватывал местный правитель, если только родственники или компаньоны покойного не успевали быстро заявить о своих правах на наследство. Платой смельчакам была очень *высокая прибыль*.

Средневековая арабская поговорка гласила, что купец едет из Аравии в Китай с тысячей дирхемов, а возвращается с тысячей динаров (динар равнялся примерно 20 дирхемам). То, что это не вольная метафора, доказывается фактом, о котором сообщает арабский путешественник X в. Ибн-Хаукаль: когда мусульманский купец Рамешт вернулся из вояжа в Китай, где он прожил около 20 лет, то на свои средства заменил серебряную облицовку бассейна для омовения в священной Мекке на золотую. Опасаясь за свою жизнь, однако, купцы редко проходили ВШП из конца в конец (хотя, конечно, знаменитый Марко Поло прошедший этот путь в конце XIII в., был далеко не единственным купцом-путешественником). Чаще они меняли свой товар в одном из промежуточных торговых городов. Функционирование ВШП показывает типичную для докапиталистических эпох картину международной коммерции, связанной в основном с предметами роскоши, *не*

защищенной страхованием, сильно зависящей от политической конъюнктуры.

Великий шелковый путь стал каналом, по которому между цивилизациями Евразии шел постоянный обмен культурными достижениями — новыми товарами, знаниями и идеями.

Функционирование ВШП привело к знакомству разных народов с новыми потребительскими товарами. От распространения новых товаров, как формы культурных контактов, в наибольшей степени выигрывала Западная Европа.

Шелковые ткани повышали личную гигиену европейцев, избавляя их от вшей. Пряности широко использовались для изготовления лекарств и для консервации продуктов длительного хранения. Бумага, изготовленная по рецептам из Китая и Средней Азии, начала вытеснять пергамент и папирус, удешевляя тиражирование рукописных книг.

По ВШП распространялись не только сами товары, но и информация об их производстве и существовании. Первоначально шелк производили только в Китае, но уже в I–II вв. н.э. шелководство проникло в Восточный Туркестан, в V в. — в Иран. В VI в. император Византии смог организовать шелководство в Греции, уговорив, согласно легенде, монахов-путешественников тайно привезти ему в полном посохе яйца тутового шелкопряда. Покупая сначала бумагу у купцов с востока, европейцы также стали с XIII в. изготавливать ее самостоятельно. Некоторые новые товары возникли в результате своего рода «коллективного творчества» разных народов ВШП.

Так, порох открыли в Китае в IX в., но долгое время использовали только для взрывных работ и изготовления своего рода гранат. В XIV вв. было изобретено оружие, стреляющее при помощи пороха, — пушки. Место и время их изобретения точно неизвестны — специалисты называют и Китай, и арабские страны, и Западную Европу. Информация о новом виде оружия быстро прошла по ВШП, и уже в XV в. артиллерию применяли во всех странах Евразии, от Европы до Китая.

На начальном этапе развития ВШП китайцы получили из Средней Азии, помимо коней, также семена люцерны (кормовой травы для лошадей) и культуру винограда. Позже китайцы освоили за счет караванной торговли еще несколько сельскохозяйственных культур — фасоль, лук, огурцы, морковь. Таким образом, если Запад в ходе культурных контактов по ВШП заимствовал в основном промышленные «новинки» то Восток — сельскохозяйственные.

Это демонстрирует технологическое превосходство Востока над Западом, которое сохранялось до XVIII–XIX вв. Некоторые технические секреты восточных ремесленников (булатное оружие, фарфоровая посуда) европейцам в эпоху функционирования ВШП перенять так и не удалось. ВШП сыграл важную роль в развитии географических знаний. Только после образования этой сквозной торговой трассы европейцы и китайцы впервые узнали о существовании друг друга и получили хотя бы приблизительное представление обо всех цивилизациях Евразии.

Если в конце III в. до н.э. греческий географ Эратосфен считал Индию самой крайней восточной страной, то во II в. н.э. в «Географическом руководстве» римского географа Клавдия Птолемея уже описан путь в Серику (от римского *serica* — шелк), как называли тогда Китай.

Относительно точные знания о размерах Евразии и об особенностях различных стран Востока Западная Европа получила лишь в конце XIII–начале XIV в.

Некоторые европейские купцы и миссионеры (в том числе знаменитый Марко Поло) смогли пройти Шелковый путь из конца в конец и написать об этом книги, которые пользовались в Европе огромным интересом.

Велика роль ВШП в распространении мировых религий.

Наиболее успешной была экспансия буддизма в первые века н.э. Буддизм являлся государственной религией Кушанской империи. Вместе с купеческими караванами буддийские монахи шли из Индии в Среднюю Азию и в Китай, распространяя новую религию.

В IV–VII вв., когда буддизм активно распространялся в Китае, индийские миссионеры ездили в Китай, а многие китайские монахи совершали по маршрутам ВШП паломничество в Индию. Регулярные путешествия буддистов из Индии в Китай и обратно продолжались до первой половины XI в. В результате в странах Дальнего Востока буддизм нашел буквально вторую родину, став одним из элементов религиозного синкретизма, характерного для конфуцианских стран. Большое влияние на цивилизации Центральной Азии оказал также ислам, активно распространявшийся с VIII в. Если первоначально он насаждался силой армий Арабского халифата, то затем его распространение шло по ВШП главным образом мирным путем.

В XIV в. ислам дошел до границ Китая, вытеснив буддизм из Восточного Туркестана (ныне китайский Синьцзян-Уйгурский район). Правители-монголы первоначально рассматривали ислам лишь, как одно из равнозначных вероучений, но в XIV в. почти все монгольские государства

(кроме Китая) приняли мусульманскую веру, как государственную религию. Менее всего на Восток проникло христианство. Первая волна распространения христианства связана с деятельностью несториан. После осуждения учения Нестория, как ереси, на Эфесском соборе 431 г., его последователи начали мигрировать на Восток — в Иран и Центральную Азию. В 635 г. сирийский миссионер-несторианин Рабань (Алобэн) после аудиенции у китайского императора добился того, что христианство было официально разрешено в Китае.

В XIII в. по Шелковому пути прошла новая волна распространения христианства, связанная с деятельностью католических миссий, которые воспользовались **высокой веротерпимостью правителей-монголов**. По поручению римского папы францисканец Джованни Монтекорвино в 1290-е гг. основал в **Ханбалыке** (столице Китая при монголах, ныне **Пекин**) постоянную миссию, которая функционировала несколько десятков лет. Однако, падение государств монголов-чингизидов привело в середине XIV в. к фактическому закрытию Азии для христиан.

Результаты проповеди христианства на средневековом Востоке оказались в итоге очень скромными. Немногочисленные несторианские общины сохранились только в странах Ближнего Востока. Вдоль ВШП шло распространение и других вероучений — иудаизма (принятого в VIII–X вв. государственной религией в **Хазарии**), **манихейства** (принятого в VIII в. государственной религией в **Уйгурском каганате**), **зороастризма в Иране**. Ни одно из них, однако, не смогло надолго стать популярным среди азиатских народов. В результате функционирования ВШП впервые в истории проявилась тенденция к сближению культур в процессе интенсивных и регулярных мирохозяйственных связей. Вдоль всего маршрута ВШП происходила постепенная **унификация культурных компонентов**. Исследователи отмечают, что в торговых городах Азии даже выработались **общие черты планировки храмов**, хотя они и принадлежали разным конфессиям. Это сближение, однако, оставалось только тенденцией. Заимствование культурных достижений было ограниченным. Европейцы проявляли к изучению стран Востока гораздо более активный интерес, чем жители стран Востока — к Европе. Распад ВШП привел фактически к ликвидации опыта мирных торгово-культурных контактов, которые сменились колониальной агрессией европейских стран.

История ВШП демонстрирует ряд **тенденций**, сохраняющихся и в **современной мировой экономике**.

- Мирохозяйственные отношения являются сильным стимулом экономического *развития человеческой цивилизации в целом*, стимулируя *конкуренцию* между локальными этносами.
- Участие в международной торговле приносит выгоду.
- *Экспорт/импорт товаров* ведет к спонтанному и организованному экспорту/импорту институтов и их постепенной *конвергенции*. **Конвергенция в торговле** на финансовых рынках – это расхождение между показаниями индикатора и цены на графике.
- Устойчивыми являются *полицентричные* (с несколькими «центрами силы») *системы* регулирования мирохозяйственных отношений, *монополизация регулирующих функций* оказывается **кратковременной и неустойчивой**. <http://jhist.bgu.ru/reader/article.aspx?id=19460>

Учитывая уникальную в истории цивилизации роль ВШП, международная организация ЮНЕСКО приняла программу "Великий шёлковый путь - путь диалога".

Основная идея программы - показать, как наряду с войнами на протяжении многих столетий протекали процессы общения между странами и народами, а главными факторами этого процесса служили торговые отношения и культурный взаимообмен, осуществлявшиеся по трассам Великого шелкового пути. За ее исполнение взялись международные группы, составленные из самых разных специалистов. Важнейшее место в реализации программы отводится республикам Центральной Азии, в памятниках, культуры которых сплелись воедино как местные, так и иноземные традиции. В узловых точках Великого шелкового пути проведено полтора десятка научных семинаров и множество экспедиций. Среди проведенных одиннадцати экспедиций: "По следам Марко Поло" (июнь-август 1987 г., Стамбул-Пекин); "Морская" (23 октябрь 1990 г.-23 февраля 1991 г.); "По республикам Центральной Азии", завершившаяся в Хиве специальным научным семинаром в 1991 г.; "Экспедиция по маршрутам кочевой культуры" (июнь-август 1992 г. Монголия); "Европейский шелковый путь" (1995 г., Стамбул-Лион) и др.

Из большого числа научных международных конференций, посвященных Великому шёлковому пути, можно назвать "Формирование и развитие трасс Великого шёлкового пути в Центральной Азии в древности и средневековье" (Самарканд, октябрь 1990 г.);

"Эпос государств вдоль Шелкового пути" (Турку, Финляндия, 3-7 июня 1993 г.);

"Языки и письменности вдоль Шелкового пути" (Кипр, 30 сентября - 1 октября 1994 г.);

Возрождение шелкового пути: культурный туризм и возрождение наследия в Узбекистане" (Бухара, 21-22 февраля 1996 г.);

В некоторых странах Востока (Индия, Китай, Узбекистан, Шри-Ланка, Япония) созданы специальные научные институты по изучению Великого шёлкового пути.

Так, в Узбекистане в городе Самарканде по решению ООН и ЮНЕСКО основан Международный институт Центральноазиатских исследований (МИЦАИ). Один из проектов его работы предусматривает изучение городов и маршрутов Великого шёлкового пути. Откликом ученых Узбекистана на программу ЮНЕСКО стал сборник "На Среднеазиатских трассах Великого шелкового пути".

"Очерки истории и культуры", вышедший в свет в 1990 году.

Итоговая конференция программы "Великий шелковый путь" прошла в Париже в 1997 году. Там же состоялась уникальная выставка, которая показала культурные достижения азиатских народов разных столетий.

В ноябре 1998 года в Ташкенте состоялось заключительное заседание 155-й сессии исполнительного совета ЮНЕСКО.

На нем выступил Президент республики Узбекистан И.А.Каримов. Он выразил искреннюю признательность руководству ЮНЕСКО за содействие и поддержку в восстановлении исторической памяти и, в частности, отметил, что "результатом программы ЮНЕСКО "Шелковый путь - путь диалога" явилось создание в Самарканде Международного института центрально - азиатских исследований, который призван внести свой вклад в изучение истории цивилизации Центральной Азии..."

Великий шелковый путь, несомненно, имел важное экономическое и политическое значение в жизни народов Азии и Европы. Он служил своеобразным мостом между Востоком и Западом, благодаря которому происходило взаимодействие и сотрудничество народов, как на торговом, так и на культурном поприще. Он свидетельствует еще и о том, что самым прекрасным способом контактов и общения народов является путь торговли, культуры и науки. И именно поэтому в наше время, на пороге XXI века актуальным стал процесс восстановления традиций Великого шелкового пути. Следует особо подчеркнуть, что наша республика предпринимает шаги

в осуществлении этого процесса, Узбекистан принимает участие в реализации программы ООН "Расширение торговли посредством развития сотрудничества". Также стоит вопрос о создании транспортных коридоров, которые обеспечат выход к морским портам и будут способствовать возрождению Великого шелкового пути.

Организация Объединенных Наций является первым, кто предложил возродить и содействовал осуществлению возрождения Великого Шелкового пути. В 1988 г. был принят проект ЮНЕСКО "Интегральное изучение Шелкового пути -- пути диалога", рассчитанный на десять лет. По этому проекту намечалось широкое и подробное изучение истории древней трассы, становление и развитие культурных связей между Востоком и Западом, улучшение отношений между народами, населяющими Евразийский континент.

Однако в 1993 г. на Генеральной Ассамблее ООН было принято решение о возрождении Великого Шелкового пути как важного канала международного сотрудничества в области дипломатии, культуры, науки, торговли, туризма. Важнейшими составляющими современного этапа развития Великого Шелкового пути стали транспортные связи и туризм.

В мае 1993 г. в Брюсселе Европейской комиссией была организована встреча представителей государств Центральной Азии и Кавказа, а также Европейского Союза. Целью встречи являлось - рассмотрение возможности интеграции в мировую экономику новых независимых государств - стран Центральной Азии и Кавказа. Этот вопрос, прежде всего, был связан с развитием транспортной и коммуникационной систем. На Брюссельской встрече - был рассмотрен вопрос создания ТРАСЕКА - транспортного коридора Европа - Кавказ - Азия. Эта встреча была первым практическим шагом в возрождении Великого шелкового пути. На ней был заключен межправительственный договор республик Центральной Азии, других стран Организации экономического сотрудничества (ЭКО) согласно которому осуществляется строительство железнодорожной линии Теджен - Серахс - Мешхед, являющейся составной частью Трансазиатской магистрали, соединяющей Пекин со Стамбулом. Важным шагом на пути его реализации стала стыковка в 1996 г. в местечке Серахс железнодорожных магистралей Центральной Азии и Ирана. Завершение строительства планировалось к 2000 году. Открытие этого транспортного коридора будет способствовать дополнительному увеличению внешнеторговых отношений Узбекистана как

на Востоке (страны Азиатско--Тихоокеанского региона), так на Западе (в Турцию и дальше в Европу).

На Бакинской конференции ее участники одобрили предложение о создании Комиссии по осуществлению проекта ТРАСЕКА, учреждении, постоянного секретариата с главной резиденцией в Баку. Наряду со строительством железных дорог Узбекистан участвует в строительстве и реконструкции автомобильных дорог Андижан - Ош - Иркашам - Кашгар, дающих выход в Китай и Пакистан, а также Бухара - Серахс - Мешхед -- Тегеран.

Функционирование этих трансконтинентальных магистралей практически совпадают с направлениями Великого шелкового пути. Они обеспечат - благоприятные возможности для осуществления внешнеэкономических связей Узбекистана и стран Центральной Азии, расширения транзитных перевозок из стран Азиатско-Тихоокеанского региона, Индии и Китая в страны Азии, Турцию, а также в Европу, и установление регулярных культурных и туристических отношений со многими странами мира.

Создается также современный Шелковый путь по маршруту Люлюньгань-Кашгар-Туркменбаши-Баку-Поти (или Батуми) Констанца-Роттердам.

Как мы видим, на пороге третьего тысячелетия человечество столкнулось с необходимостью искать новые пути сотрудничества, или восстанавливать забытые, занесенные песками времен.

Недавно в рамках программы исследования и возрождения Великого Шелкового пути группа узбекских ученых побывала в Китае. (2000 г.) В ходе этой поездки был снят документальный фильм "Правда о Шелковом пути", материалом для которого послужили исследования в городах Сиань, Ланьчжоу, Дуньхуан, Урумчи, Турфан, Кашгар. В 2001 году подобная экспедиция будет проведена по городам Средней Азии, расположенным вдоль Шелкового пути.

Великий шелковый путь на протяжении многих столетий служил сближению различных народов, обмену идеями и знаниями, взаимному обогащению языков и культур. Конечно, и в те далекие времена случались политические конфликты, вспыхивали войны, но Великий шелковый путь неизменно возрождался. Неистребимая тяга к общению, к разумной выгоде и более высокому благосостоянию постоянно брала верх над политической и религиозной конфронтацией. Поэтому при создании модели будущих взаимоотношений народов и сотрудничества необходимо использовать столь убедительный пример. История Великого шелкового пути - это история широкого культурного взаимодействия и взаимообмена между народами

Востока и Запада. Она доказывает, что только тесное сотрудничество и взаимообогащение культур являются основой мира и прогресса для всего человечества.

ТРАСЕКА

ТРАСЕКА - международный транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия, выделяемый в качестве самостоятельного евроазиатского транспортного коридора, хотя в его состав не входят коммуникации КНР и других восточно-азиатских государств. Идея реализации проекта (TRACESA, TransportCorridorEurope-Caucasus-Asia) впервые была озвучена на конференции в Брюсселе в мае 1993 г. при участии 8 республик бывшего СССР - Азербайджана, Грузии, Армении, Казахстана, Туркменистана, Узбекистана, Киргизии, Таджикистана.

Поддержку проекту оказал Европейский Союз, финансирующий через программу ТАСИС, его основные мероприятия, а также Соединенные Штаты Америки. США официально признали его, как альтернативу российским транспортным коммуникациям, на проведенной в апреле 1999 года в Вашингтоне в рамках празднования 50-летия НАТО специальной встрече по проекту ТРАСЕКА.

Коридор "ТРАСЕКА" трактуется как современная модификация одного из направлений Великого Шелкового пути, идея возрождения которого, приобрела в государствах Центральной Азии особую популярность после распада СССР.

Официальный маршрут ТРАСЕКИ - это порты Западного побережья Черного моря (Стамбул, Констанца, Варна, Одесса); переправа через Черное море - Поти (Грузия), Тбилиси (Ереван), Баку; переправа через Каспийское море - Туркменбаши - Байрам, Самарканд, Ташкент, Чимкент, Бишкек, Алматы, Достык. Связь ТРАСЕКИ с европейской транспортной системой осуществляется через: а) порт Стамбул (выход на Паневропейский МТК № 4); б) порт Констанца (МТК № 4); в) порт Варна (МТК № 8); г) порт Одесса (МТК № 9); д) реку Дунай (МТК № 7). С азиатскими транспортными сетями коридор "ТРАСЕКА" связан через казахстанско-китайскую пограничную станцию Достык. [ТРАСЕКА — Википедия ru.wikipedia.org\ТРАСЕКА](https://ru.wikipedia.org/wiki/ТРАСЕКА)

ТРАСЕКА — программа международного сотрудничества между Европейским союзом и странами-партнёрами по организации транспортного **коридора** «Европа — Кавказ — Азия».

Основными целями ТРАСЕКИ являются:

- развитие торговых, транспортных и коммуникационных связей между Европой, регионом Черного моря, Кавказом, регионом Каспийского моря и Азией;
- содействие доступу на мировые рынки для государств-членов по автомобильным и железным дорогам;
- обеспечение безопасности дорожного движения, безопасности грузов и охраны окружающей среды;
- гармонизация транспортной политики и связанных с ней правовых структур;
- создание конкурентной среды для перевозчиков из государств-членов.

Европейский Союз, а также ведущие экономические державы и торговые государства, такие как Соединенные Штаты, Япония, Китай и Россия, проявили интерес к ТРАСЕКА и создали проекты или организовали взаимодействие с ней.

Существуют разные точки зрения в отношении перспектив реализации программы создания транспортного коридора "ТРАСЕКА" между Европой и Восточной Азией через Китай, Казахстан, Среднюю Азию, Каспий, Кавказ и Черное море.

Таблица

Технико-экономические характеристики транспортного коридора "ТРАСЕКА" (ж/д составляющая)

Общая протяженность - Стамбул-Достык (7128 км) // Констанца-Достык (7120 км) // Варна-Достык (7168 км) // Одесса-Достык (7067 км) // Устье Дуная-Достык (7057 км).

Количество пунктов перевалки с моря на наземные виды транспорта и обратно. Варна (Констанца, Одесса), Потти, Баку, Туркменбаши (Актау) - 4.

Количество пунктов смены колесных пар между европейскими и грузинскими железными дорогами, а также на ст. Достык - 2. Протяженность железных дорог электрофицированных: 5113 км, 1005 км; двухпутных - 1456 км; однопутных - 2298 км; с шириной колеи 1520 мм, 5113 км; недостроенных участков - 0 км.

Примечание. Данные работы [2; 65].

Очевидно, что недостатками евроазиатского коридора "ТРАСЕКА" в его железнодорожной части являются:

- наличие сразу двух водных участков (Черное и Каспийское моря), что требует функционирования паромных переправ;

- разная ширина колеи в странах-участницах (требуется, как минимум, две перестановки вагонных тележек);
- отсутствие выхода коридора в Восточную Азию.

С нашей точки зрения, проблемы развития евроазиатских автотранспортных связей зависят, прежде всего, от международного сотрудничества в области автомобильного транспорта между Китаем и другими странами, расположенными вдоль Шелкового пути. Несмотря на то, что они достигли достаточного развития, тем не менее, из-за диспропорции в географических и экономических условиях существует несбалансированность в сотрудничестве в области транспорта. Тормозят процесс развития в этой сфере следующие проблемы:

- Двусторонние и многосторонние соглашения должным образом не реализуются, а нефизические барьеры до сих пор существуют. Некоторые страны по тем или иным причинам не имеют необходимых законов и правил, а службы, отвечающие за исполнение законов и правил, и пограничные службы развиты недостаточно. Все это оказывает серьезное и негативное влияние на экономическую деятельность транспортных предприятий и на развитие двустороннего сотрудничества.
- Неравномерное развитие автотранспортной инфраструктуры в этих странах, как результат относительно низкого уровня экономического развития и различий в национальных условиях, также сдерживает развитие регионального сотрудничества в области транспорта и свободное перемещение грузов, капитала, технологии и людей.

Конечно же, естественным конкурентом (на ряде участков дополнением) ТРАСЕКИ является "Центральный луч" евроазиатского коридора "Южный". По оценкам экспертов, модернизация транспортных коммуникаций на территории Турции обеспечит в будущем более высокие пропускную способность и скорость доставки грузов между Центральной Азией и Южной Европой. Основная номенклатура перевозки грузов по коридору "ТРАСЕКА": контейнеры, товары широкого потребления, продукция машиностроения, оборудование и хлопок.

Сегодня ТРАСЕКА - это также Межправительственная Комиссия с зарегистрированным в ООН Основным многосторонним соглашением о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия, подписанным в 1998 г. на саммите в Баку и ратифицированным в настоящее время 12 государствами, целями которого являются:

- развитие экономических отношений, торговли и транспортного сообщения в регионах Европы, Черного моря, Кавказа, Каспийского моря и Азии;
- содействие доступу на международный рынок автомобильного, воздушного и железнодорожного транспорта, а также торгового судоходства;
- обеспечение международной перевозки грузов и пассажиров, а также международной перевозки углеводородов;
- обеспечение безопасности перевозок, сохранности грузов и охраны окружающей среды;
- создание равных условий конкуренции транспортных операций.

Таким образом, Основное многостороннее соглашение было подписано на саммите "ТРАСЕКА- Восстановление Исторического Шелкового пути" в 1998 г. в Азербайджане в городе Баку. Межгосударственная программа ЕС "Тасис ТРАСЕКА" включает следующие страны, которые являются Сторонами (странами-участницами) Основного многостороннего соглашения: Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Турция, Украина, Узбекистан, Таджикистан, Иран.

Организационная структура транспортного коридора включает в себя:

- Межправительственную Комиссию ТРАСЕКА,
- Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА,
- Национальные Комиссии,
- Постоянных представителей Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА (Национальных секретарей) и рабочие группы.

В действительности, исполнительным органом Межправительственной Комиссии является Постоянный Секретариат, расположенный в Баку, и его Постоянные представительства, возглавляемые Национальными секретарями, в каждом из государств-членов Основного многостороннего соглашения.

Очевидно, на этапе становления институциональные структуры ТРАСЕКИ финансировались Европейским Союзом. С 2004 г. финансирование поэтапно принимали на себя государства-члены ОМС. Уже в 2006 г. более 75 % бюджета Постоянного Секретариата Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА финансировались из вкладов государств-участников, а в 2007 г. организация полностью перешла на самофинансирование.

Страны Основного многостороннего соглашения объединили свои усилия и выработали стратегию, чтобы как можно полнее использовать преимущества

своих геополитических и экономических возможностей, укрепляя коридор "ТРАСЕКА" как один из естественных транзитных мостов между Европой и Азией.

Эта стратегия, очевидно, предлагает положить начало осуществлению необходимых изменений и определяет цели до 2015 г., состоящие в создании устойчивой, эффективной и интегрированной мультимодальной транспортной системы.

Коридор "ТРАСЕКА" является известной и жизнеспособной альтернативной транспортной системой, неуклонно совершенствующейся и развивающейся. Это процесс восстановления "Исторического Шелкового пути".

На самом деле **страна**, которая закончила строительство своей части дороги по Великому Шелковому пути и подвела свои транспортные узлы к границам, стал Китай. 8 августа 2004 г. была открыта первая Транскитайская автомагистраль, которая берет начало в порту **Ляньюньгань** на побережье **Желтого моря** и завершается на КПП "Хоргос" на казахстанско-китайской границе. Дорога протяженностью 4393 км строилась с 1990 г. Общую стоимость проекта можно оценить в 131,7 млрд. юаней, или 16,6 млрд. долларов. Большая часть этой скоростной магистрали прошла вдоль автодороги, построенной советскими специалистами в 1939-1940 гг.

Технические характеристики автобана позволяют двигаться по нему со средней скоростью 120 км/час. Новая автодорога сократила автомобильный путь от восточных до западных пределов страны с 15 суток до 50 часов, т.е. в 7,5 раза. Помимо этого, Правительство КНР ведет интенсивное автодорожное строительство в западных районах страны, чтобы к китайской границе подходила мощная и хорошо развитая автодорожная сеть.

Правительство КНР объявило о строительстве в **Синьцзян-Уйгурском автономном районе** (СУАР КНР) 12 скоростных автомобильных дорог, которые свяжут Западный Китай со странами Центральной Азии: Казахстаном, Киргизией, Узбекистаном, Таджикистаном. О масштабе запланированного дорожного строительства можно судить по тому факту, что в 2005 г. протяженность автомобильных дорог СУАР КНР с твердым покрытием составила 80,9 тыс. км, среди них 7 автомагистралей государственного значения. По новому плану автодорожного строительства к 2020 г. протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием должна составить 150 тыс. км, т.е. фактически удвоиться. Это ведется для того, чтобы инфраструктура региона была развита и готова к новым масштабным проектам, как в индустрии, так и в туристской деятельности.

Участие Узбекистана в возрождении Великого шелкового пути

XXI век, очевидно, будет веком глобализации в международных отношениях. В этих условиях процесс интеграции государств Центральной Азии, расширения участия в международных программах необходимо рассматривать не только, как историческую неизбежность, но и как мощный фактор устойчивости, стабильности, как отдельных регионов, так и всей планеты.

Одним из неперенных условий развития общества является активный обмен информацией между народами и цивилизациями. Достижения культуры распространялись благодаря контактам между народами - через торговлю, завоевание, переселение. На благодатную почву пересаживались целые культурные пласты, и здесь начинался новый цикл развития в условиях новой исторической действительности: изменение, приспособление, приобретение местных черт, дополнение новым содержанием, развитие новых форм. Особую роль в этом процессе играли караванные дороги, в частности ВШП, который связывал в древности и раннем средневековье Китай, Индию, Среднюю Азию, Средний и Ближний Восток, Средиземноморье.

В свете этой концепции возрождение традиций Великого шелкового пути имеет важное значение, не только для Центральной Азии, но и для всего мира.

Программа "Шелковый путь". Учитывая уникальную в истории цивилизации роль Великого шёлкового пути, международная организация ЮНЕСКО приняла в 1987 году программу "Шелковый путь".

Основная идея программы –

показать, как наряду с войнами на протяжении многих столетий протекали процессы общения между странами и народами, а главными факторами этого процесса служили торговые отношения и культурный взаимообмен, осуществлявшиеся по трассам Великого шелкового пути. За её исполнение взялись международные группы, составленные из самых разных специалистов. Важнейшее место в реализации программы отводится республикам Центральной Азии, в памятниках культуры которых сплелись воедино, как местные, так и иноземные традиции.

В узловых точках Великого шелкового пути проведено полтора десятка научных семинаров. Откликом учёных Узбекистана на программу ЮНЕСКО стал сборник "На Среднеазиатских трассах Великого шёлкового пути. Очерки истории и культуры", изданные в 1990 году. Итоговая конференция

программы "Великий шелковый путь" прошла в Париже в 1997 году. Там же состоялась уникальная выставка, которая показала культурные достижения азиатских народов разных столетий. А двумя годами ранее, в 1995 году, в Штутгартском Linden--Museum, затем в Берлине и Роттердаме была организована выставка "Наследники Шёлкового пути - Узбекистан", способствовавшая более близкому знакомству с историей и традициями Узбекистана.

В ноябре 1998 года, в Ташкенте состоялось заключительное заседание 155-й сессии исполнительного совета ЮНЕСКО. На нём выступил Президент Узбекистана И. А. Каримов. Он выразил искреннюю признательность руководству ЮНЕСКО за содействие и поддержку в восстановлении исторической памяти. Он отметил, что "результатом программы ЮНЕСКО "Шелковый путь - путь диалога" явилось создание в Самарканде Международного института центрально-азиатских исследований, который призван внести свой вклад в изучение истории цивилизации Центральной Азии. Великий шелковый путь несомненно имел важное экономическое и политическое значение в жизни народов Азии и Европы. Он служил своеобразным мостом между Востоком и Западом, благодаря которому происходило взаимодействие и сотрудничество народов, как на торговом, так и на культурном поприще. Он свидетельствует ещё и о том, что самым прекрасным способом контактов и общения народов является путь торговли, культуры и науки. И именно поэтому в наше время, на пороге XXI века актуальным стал процесс восстановления традиций Великого шелкового пути. Следует особо подчеркнуть, что наша республика предпринимает практические шаги в осуществлении этого процесса. Узбекистан принимает участие в реализации программы ООН "Расширение торговли посредством развития сотрудничества в транзитных перевозках", в рамках которой вырабатываются совместные шаги стран Центральной Азии в области создания транзитных транспортных коридоров, которые обеспечат им выход к морским портам и будут способствовать возрождению Великого шёлкового пути. В мае 1993 г. в Брюсселе Европейской комиссией была организована встреча представителей государств Центральной Азии и Кавказа, а также Европейского Союза. Целью встречи было рассмотрение возможности интеграции в мировую * экономику новых независимых государств - стран Центральной Азии и Кавказа. Этот вопрос, прежде всего, был связан с развитием транспортной и коммуникационной систем. На Брюссельской встрече был рассмотрен вопрос создания ТРАСЕКА - транспортного

коридора Европа - Кавказ - Азия. Эта встреча была первым практическим шагом в возрождении Великого шёлкового пути. На ней был заключен межправительственный договор республик Центральной Азии, других стран Организации экономического сотрудничества (ЭКО), согласно которому осуществляется строительство железнодорожной линии Теджен - Серахс-Мешхед, являющейся составной частью Трансазиатской магистрали, соединяющей Пекин со Стамбулом. Важным шагом на пути его реализации стала стыковка в 1996 г. в местечке Серахс железнодорожных магистралей Центральной Азии и Игрana. Завершение строительства планируется к 2000 году.

Открытие этого транспортного коридора будет способствовать дополнительному увеличению внешнеторговых отношений Узбекистана, как на Восток - в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, так и на Запад ~ в Турцию и дальше - в Европу. В конференции, в Баку, приняли участие представители 32 стран мира, а также представители ООН, Европейского банка реконструкции и развития, Всемирного банка. На Бакинской конференции её участники одобрили предложение о создании Комиссии по осуществлению проекта ТРАСЕКА, учреждении постоянного секретариата с главной резиденцией в Баку. Наряду со строительством железных дорог Узбекистан участвует в строительстве и реконструкции автомобильных дорог Андижан - Ош-Иркаштан - Кашгар, дающих выход в Китай и Пакистан, а также Бухара - Серахс - Мешхед -- Тегеран и Термез - Герат - Кандагар - Карачи, позволяющих выйти к Индийскому океану. Функционирование этих трансконтинентальных магистралей, которые практически совпадают с направлением Великого шелкового пути, обеспечит благоприятные возможности для осуществления внешнеэкономических связей Узбекистана и стран Центральной Азии, расширения транзитных перевозок из стран Азиатско-Тихоокеанского региона, Индии и Китая в страны.

Ближней Азии, Турцию, а также в Европу, и установление регулярных культурных и туристических отношений со многими странами мира. Великий шелковый путь возрождается.

В столичной гостинице "Интерконтиненталь" 20 сентября 1999 года началась Международная конференция по реабилитации Великого шелкового пути. Она организована по инициативе концерна "Узавтойул" в сотрудничестве с Международной дорожной федерацией. Заместитель Премьер-министра

Республики Узбекистан Р. Юнусов, открывая конференцию, зачитал поздравление Президента Ислама Каримова к участникам встречи:

И сегодня, в век глобализации, в век динамичного развития процессов интеграции между странами и целыми регионами, реализация идеи возрождения Великого шелкового пути бесспорно служит делу укрепления мира и стабильности, развитию общественного прогресса, экономического роста и повышения благополучия людей.

Создание современного транспортного коридора Европа - Кавказ - Азия открывает новые перспективы для развития экономического, научно-технического, культурного и духовного сотрудничества между многими странами и народами Евразии. Открывает исключительную возможность альтернативного, более устойчивого доступа стран к трансевропейским и трансазиатским транспортным сетям. Открывает новые возможности в активизации взаимовыгодной внешнеторговой деятельности стран-участниц проекта.

И что особенно важно, осуществление этого грандиозного проекта будет способствовать укреплению взаимопонимания и взаимного доверия между людьми, принадлежащим к разным национальностям и конфессиям, что служит гарантом мира и безопасности в нашем общем доме - на планете Земля. Узбекистан придает огромное значение участию в реализации проектов по возрождению Великого шелкового пути. Целенаправленно ведутся работы по строительству и реконструкции всех участков транзитных автомобильных дорог, связывающих восточные и северо-западные регионы республики. В рекордно короткие сроки уже в текущем году заканчивается строительство двух высокоскоростных тоннелей на перевалах Камчик и Резак.

Уверен, что предпринимаемые странами-участницами проекта совместные усилия по развитию транспортного коридора Европа - Кавказ - Азия дадут свои плоды в самое ближайшее время.

Уверен, что настоящая конференция, обсуждаемые на ней вопросы придадут новый импульс в реализации имеющего исключительно важное значение для судеб наших народов транснационального проекта по восстановлению и развитию древнего Великого шелкового пути.

Желаю всем участникам конференции успешной и плодотворной работы. Интерес и внимание к восстановлению Великого шелкового пути стал еще более возрастать после обретения Узбекистаном независимости. Ибо Узбекистан в прошлом считался и поныне остается сердцем этого

древнего караванного пути. И поэтому наше государство является главным инициатором международных мероприятий по восстановлению древнего пути.

В нашей стране под руководством Президента ускоренно ведутся экономические реформы, процесс международной интеграции. А такую актуальную задачу трудно осуществить, не развивая местные и международные пути сообщения. Потому что процесс ускоренной интеграции нашего государства в мировую экономику непосредственно связан с эффективной работой дорожной системы. На сегодняшний день в Узбекистане имеется 138 тысяч километров автомобильных дорог с твердым покрытием, соединяющих друг с другом все населенные пункты, народнохозяйственные объекты нашей республики. В этом Узбекистан занимает ведущее место среди стран СНГ. Восстановление Великого шелкового пути было начато в 1993 году на Брюссельской встрече созданием ТРАСЕКА - Транспортного коридора Европа - Кавказ - Азия. Тогда была принята и декларация по данному вопросу.

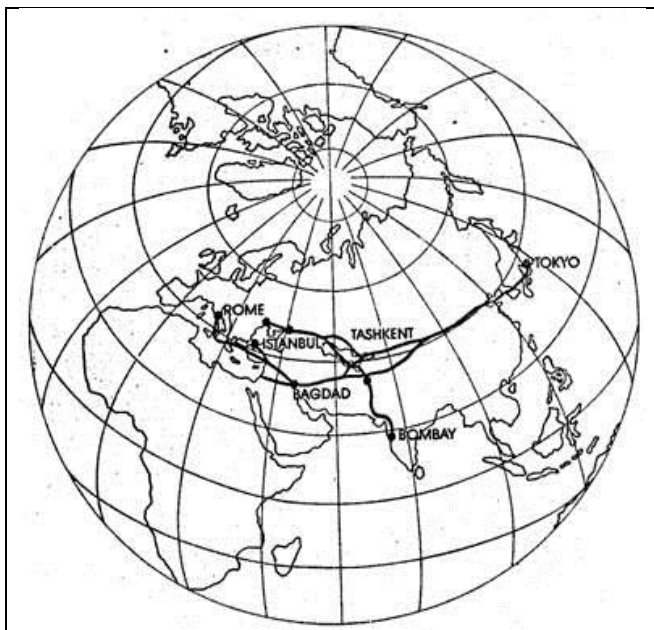
Восстановление Великого шелкового пути стало одной из самых актуальных задач нашего времени. И Узбекистан активно участвует в укреплении этого крупного международного проекта. В первый день конференции был заслушан отчет стран-участниц об общем развитии сети дорожного транспорта, а также дана оценка существующей инфраструктуре. Информация показывает, что восстановление Великого шелкового пути одинаково важно для всех государств, и они намерены активно сотрудничать. Одним словом, все более увеличивается уверенность в том, что возрождение Великого шелкового пути это не только идея, а международная программа, которая в скором времени будет осуществлена. Дороги, по которым тысячу лет тому назад шли караваны, на пороге XXI века заново привлекают внимание человечества. Мировое сообщество вновь ощущает потребность в этих древних дорогах. Потребность, в свою очередь, дает толчок развитию. Возрождение Великого шелкового пути, безусловно, даст возможность поднять на новый уровень развитие экономики государств региона, увеличить благосостояние народов, использовать плоды прогресса. Нет сомнения, что прошедшая в Ташкенте конференция станет достойным вкладом в осуществление этого масштабного дела.

С XVI в. торгово-дипломатические связи Средней Азии и Китая начали заметно ослабевать. Причинами тому явилось открытие морских путей, усиление межфеодалных войн, обострение политических отношений между

государствами Шейбанидов в Средней Азии и Сефевидов в Иране, междоусобицы в Семиречье. Изоляция среднеазиатских городов от торговых центров других стран имела последствием значительный упадок караванной торговли.

В XIX в. когда внимание Европы было обращено на Туркестан, Великий шёлковый путь уже давно стал легендой. Его "повторное открытие" было случайным результатом политических обстоятельств. В этот раз с тайной миссией по заданию королевы Англии, через заснеженные перевалы Каракорума в Среднюю Азию был отправлен индиец Мухаммад-и Хамид.

Он должен был разведать оазисы в Такла-Макане. Это был период



столкновения интересов колониальных держав - России и Англии, которые соперничали в укреплении своих владений и расширении сферы влияния в Азии. И первой задачей была разведка местности и составление карт. У англичан появилась интересная идея: использовать индийцев, которые под видом купцов могли без особого труда пересекать границы по пути в Туркестан. Так Мухаммад Хамид получил своё

задание и отправился в Яркенд. Он не смог довести своё задание до конца, так как заболел и скончался. Однако, ему удалось сделать кое-какие записи, в которых содержались сведения о маршруте через Такла Макан, считавшемся легендой, и о заброшенных, засыпанных песчаными дюнами, городах в пустыне, недалеко от Хотана.

В это время возвышается другой могущественный завоеватель – Амир Тимур, основавший империю, которая вмещала практически всю Центральную Азию и Персию. У него были свои счеты с Золотой Ордой: пока существовала караванная дорога из Китая в Европу через Крым, Нижнее Поволжье и Хорезм, нечего было и рассчитывать на экономическое процветание главных владений Тимура. Свой план Тимур осуществляет захватом Астрахани и Сарая Берке. Разграбление и полное уничтожение этих городов полностью остановили торговлю. Золотая Орда оказалась изолированной и зачахла, а после последнего похода золотоордынских ханов

на Москву, закончившегося и вовсе провалом, она приходит в полное запустение.

С уничтожением Сарая Берке и сокрушением силы Золотой Орды, северная торговая дорога, связывавшая Ближний и Дальний Восток, была ликвидирована и вся караванная торговля переориентирована на юг. Караваны из Китая на Ближний Восток вновь взяли курс через Отрар, Ташкент, Самарканд, Балх, Герат. Теперь весь поток грузов хлынул по дорогам, проходящим через Мавераннахр. На дорогах был установлен полный порядок, и купцы могли без опасений путешествовать по ней. Отсюда шел поток тканей, стекла, металлических изделий. Из Индии шла дорога через Гиндукуш, Балх. По ней привозили мускатный орех, гвоздику, имбирь и корицу. Из кипчакских земель, через Сырдарью везли меха, кожаные изделия, холст. По караванному пути с востока, с реки Хуанхэ, по краю Таримского бассейна везли из Китая самые дорогие из иностранных товаров - шелка, драгоценные камни, включая агат и жемчуг, лекарства и фарфоровые изделия.

Таможенные пошлины и налоги взимались во всех караванных городах и узлах дорог.

В случае, если товары были разграблены на территории его империи, вся провинция, где был ограблен купец, должна была компенсировать ему потери в двойном размере, а самому Тимуру уплатить в пятикратном размере от потерянной суммы.

Все караванные торговые пути сходились в Самарканде, столице империи. Город стал перекрестком Азии, центром континента. По замыслу Тимура, Самарканд должен был достойно представлять его могущественную империю и стать самым красивым городом мира. По величине и роскоши он должен был превосходить все то, что могло придумать человеческое воображение и донести до потомков силу и могущество его империи.

Через пустыни и горные перевалы спешили к Самарканду обозы, груженные всем, что можно было вывезти для его украшения. Из Индии шли караваны слонов с сокровищами из опустошенных и разграбленных храмов и дворцов Пенджаба и Делийского султаната. Из Дамаска и Багдада, из Анатолии и Ормузда, с берегов Волги и с Кавказа день и ночь двигались телеги, перевозившие с руин непокорных городов строительные материалы и произведения искусства.

В конце XIV века Тимур начал готовиться к завоеванию восточного отрезка Великого Шелкового Пути – Китая и Индокитая, но не успел.

Его потомки разделили между собой державу, которая больше уже не возродилась.

Узбекский хан Шейбани-хан, используя дипломатию и силу, постепенно прибрал к рукам земли Мавераннахра. Хозяйственная жизнь городов стала постепенно восстанавливаться. В XVI в. широких размеров достигла ремесленная и торговая деятельность городов Бухары, Самарканда и Ташкента. До наших дней сохранились построенные при Абдулле-хане чорсу – купольные здания, караван-сарай, мечети и другие здания в Бухаре.

С развитием ремесла оживилась торговля.

В XVI в. бухарские и хивинские посольства вместе с торговыми караванами направлялись в Москву, Индию, Иран, Кашгар, в Сибирь, казахские степи. Ответные посольства прибывали и в Бухару. После присоединения Казанского, а затем Астраханского ханств к Московскому государству, здесь появились в 1557 г. купцы из Хорезма, а в Бухаре – купцы из Московии.

В 1558 г. в Бухару **прибыл англичанин Дженкинсон**, как официальный посол Ивана Грозного. В 1559 г. с ним приехали в Москву посольства из Бухары, Балха и Ургенча для заключения торгового договора. В дальнейшем Абдулла-хан направлял несколько раз послов к Ивану Грозному и его сыну. Из Московского государства доставлялись «рыбий зуб» (моржовые клыки), меха, выделанные кожи, мед и воск, деревянная посуда, металлические изделия, соколы и кречеты.

Из Западной Европы через Московию возили сукно, бархат, зеркала, оружие (тайком, оно было запрещено к вывозу). По особым царским разрешениям в Бухару ввозились серебро и монета.

Из Средней Азии в Московскую Русь шли шелковые, шерстяные и хлопчатобумажные ткани, мерлушка, шелк-сырец, ковры, разные пряности, сушеные фрукты и пр.

В Средней Азии торговали рабами, в основном иранцами, захваченными узбеками при набегах на Хорасан, и русскими, которых они покупали у кочевников Дашти-Кипчака ([исторический регион Евразии](#), представляющий собой [Великую Степь](#) от низовий [Дуная](#) до [Иртыша](#) и озера [Балхаш](#). И от Нижней Сырдарьи и Крыма до [Булгарии Волжско-Камской](#)).

Должно было пройти ещё три десятилетия, прежде чем этим сведениям было уделено более серьезное внимание. С 1900 г. начинаются археологические исследования на Шёлковом пути (на "Южном шёлковом пути", в Хотане). В них участвовали английские, немецкие, французские, русские и японские ученые. Были найдены многочисленные шедевры искусства, рукописи, на не

менее, чем семнадцати языках, и двадцати четырёх шрифтах, хранящиеся в настоящее время в самых известных музеях мира. Начало первой мировой войны внезапно оборвало эти исследования. Конец XX века характеризуется уникальными по геополитической значимости и масштабам изменениями в мире, Весь мир становится целостной и взаимозависимой системой.

XXI век, очевидно, будет веком **глобализации** в международных отношениях. В этих условиях процесс интеграции государств Центральной Азии, расширения участия в международных программах необходимо рассматривать не только, как историческую неизбежность, но и как мощный фактор устойчивости, стабильности, как отдельных регионов, так и всей планеты.

Одним из неперенных условий развития общества является **активный обмен информацией между народами** и цивилизациями. Достижения культуры распространялись благодаря контактам между народами - через торговлю, завоевание, переселение. На благодатную почву пересаживались целые культурные пласты, и здесь начинался новый цикл развития в условиях новой исторической действительности: изменение, приспособление, приобретение местных черт, дополнение новым содержанием, развитие новых форм.

Особую роль в этом процессе **играют караванные дороги**, в частности Великий: шёлковый путь, который связывает в древние отработанные в раннем средневековье отношения между такими странами, как Китай, Индия, Средняя Азия, Средний и Ближний Восток, Средиземноморье. На пороге третьего тысячелетия человечество столкнулось с необходимостью искать новые пути сотрудничества, или восстанавливать забытые, занесенные песками времен. Всеобъемлющие, комплексное изучение и восстановление Великого шёлкового пути, как "пути диалога" вполне соответствует такой необходимости.

Великий шёлковый путь на протяжении многих столетий служил сближению различных народов, обмену идеями и знаниями, взаимному обогащению языков и культур. Конечно, и в те далёкие времена случались политические конфликты, вспыхивали войны, но Шёлковый путь неизменно возрождался. Неистребимая тяга к общению, к разумной выгоде и более высокому благосостоянию постоянно брала верх над политической и религиозной конфронтацией.

Поэтому при создании модели будущих взаимоотношений народов и сотрудничества, необходимо использовать столь убедительный пример.

История Великого шёлкового пути - это история широкого культурного взаимодействия и взаимообмена между народами Востока и Запада. Она доказывает, что только тесное сотрудничество и взаимообогащение культур являются основой мира и прогресса для всего человечества.

<http://www.advantour.com/img/uzbekistan/great-slk-road.jpg>

Специальная долгосрочная программа, которая включает предложения о возрождении исторического наследия, была создана совместно с ЮНЕСКО. В 1994 году была принята самаркандская декларация "О возрождении Великого шелкового пути".

Главный туристический путь пересекается с 32 большими и малыми городами Центральной Азии. Жемчужинами Великого шелкового пути являются **Ташкент, Самарканд, Бухара, Хива и города Ферганской долины**. https://revolution.allbest.ru/radio/00948632_1.html

Таким образом, такие известные узбекские города, как Самарканд, Бухара, Хива, Ташкент, Термез, Ургенч, Фергана служили наземными маяками на Великом Шелковом Пути.

Цветущие города-оазисы, выраставшие вдоль Шелкового пути, становились международными перевалочными пунктами для товаров, являлись жизненно важными центрами торговли, ремесел, распространения различных культур.

История легендарного Шелкового пути полна загадок и тайн. Здесь возникали и исчезали древние цивилизации, зарождались новые этносы и гибли в результате нашествий захватчиков целые народы, неизвестные мастера создавали бесценные памятники культуры, буддийские проповедники непостижимым образом поддерживали атмосферу высокой духовности и религиозной корректности, прославленные путешественники делали удивительные открытия.

Великий шелковый путь на протяжении многих столетий служил сближению различных народов, обмену идеями и знаниями, взаимному обогащению языков и культур. Конечно, и в те далекие времена случались политические конфликты, вспыхивали войны, но Великий шелковый путь неизменно возрождался. В свете этой концепции возрождение традиций Великого шелкового пути имеет важное значение, не только для Центральной Азии, но и для всего мира.

Вопрос о возрождении Великого шелкового пути является весьма актуальным на сегодняшний день, и поэтому уделяется большое внимание трудам авторов по этому вопросу.

Возрождение Великого шелкового пути имеет важное место в жизни Узбекистана, так как Узбекистан не окружен, ни морем, ни океаном. Перевозить свои товары в другие страны путем Великого шелкового пути это удобно и дешевле, чем морскими путями. Из-за этого Узбекистан придает очень большое значение возрождению Великого шелкового пути. Также Узбекистан присоединился к международному транспортному коридору Европа-Кавказ-Азия - ТРАСЕКА.

Над этой темой работали такие авторы как: Радкевич В.А., Озерова Н.Г., Петров А.М., Ртвеладзе Э.В., Петров Л.М. , Лубо-Лесниченко Е.И., Григорьев В.В. и многие другие.

Непосредственно изучение возрождения Великого шелкового пути в Узбекистане нашли свое место в работах Президента Республики Узбекистан И.А. Каримова и таких авторов, как Ахметшин Н.Х. , Кобзева О.П., Кусанбаев Б.М., а также немало информации мы можем узнать из материалов интернета.

Объектом исследования является: Великий шелковый путь и роль Узбекистана в возрождении.

Предметом исторического анализа являются: роль и место Узбекистана в возрождении Великого шелкового пути в современных условиях.

Методы исследования: методами исследования послужили историко-сравнительный, проблемно - хронологический и ретроспективный методы. При подготовке настоящей темы особое значение придавалось осмыслению проблемы с концептуальных позиций нового исторического мышления.

Проект «Один пояс, один путь» является важной частью борьбы Китая за новый мировой экономический и финансовый порядок.

Идея возрождения древнего Шелкового пути была впервые высказана нынешним руководителем Китая Си Цзиньпином в сентябре 2013 года во время визита в Казахстан и выступления перед студентами в Астане. То есть через год после того, как он стал новым лидером китайской компартии и через полгода после того, как занял пост председателя КНР – высший в стране.

Первоначально она имела в виду создание транспортных коридоров между странами Азиатско-тихоокеанского региона, прежде всего Китаем, и Западной Европой как одним из главных потребителей производимой в Китае и других странах АТР продукции. При этом вдоль указанных транспортных коридоров предполагалось сформировать соответствующую

инфраструктуру, отчего идея получила название «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП).

В октябре **2013** года, тот же **Си Цзиньпин** на саммите Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС), который состоялся на индонезийском острове **Бали**, предложил еще одну инициативу – **«Морского шёлкового пути XXI века»**. Этот маршрут призван состыковать сухопутную транспортную сеть **южных провинций Китая** и **стран ЮВА** (юго-восточной Азии) с основными портами региона. Таким образом, создается или расширяется существующий морской транспортный мост для выхода продукции Китая и стран ЮВА на мировые рынки.

Заметим, что отсылка к существовавшему ранее **Великому Шелковому пути**, отнюдь не случайна.

Маршруты экономического пояса шёлкового пути (ЭПШП) во многом повторяют древние караванные пути, шедшие из **Сианя** через **Среднюю Азию** в **Европу**. **«Морской шелковый путь XXI века»** идет по тому пути, который сменил сухопутный **Великий Шелковый путь в XV–XVI веков**. Развитие мореплавания сделало более выгодным доставку товаров по морю. Направление основного потока товаров с тех пор, также не изменилось, – из Азии в Европу.

Выдвинутая председателем **Си Цзиньпином** идея, поначалу была воспринята, в том числе и в нашей стране, как лозунг или очередная пропагандистская кампания. Однако, спустя самое короткое время стало ясно, что и ЭПШП, и «Морской Шелковый путь XXI века», объединенные в общий проект **«Один пояс, один путь»** («идай илу») – это серьезная программа экономической и политической **экспансии Китая**.

Программа («идай илу») способна изменить экономико-политический ландшафт Евразии. Изменится баланс сил на мировой арене в целом.

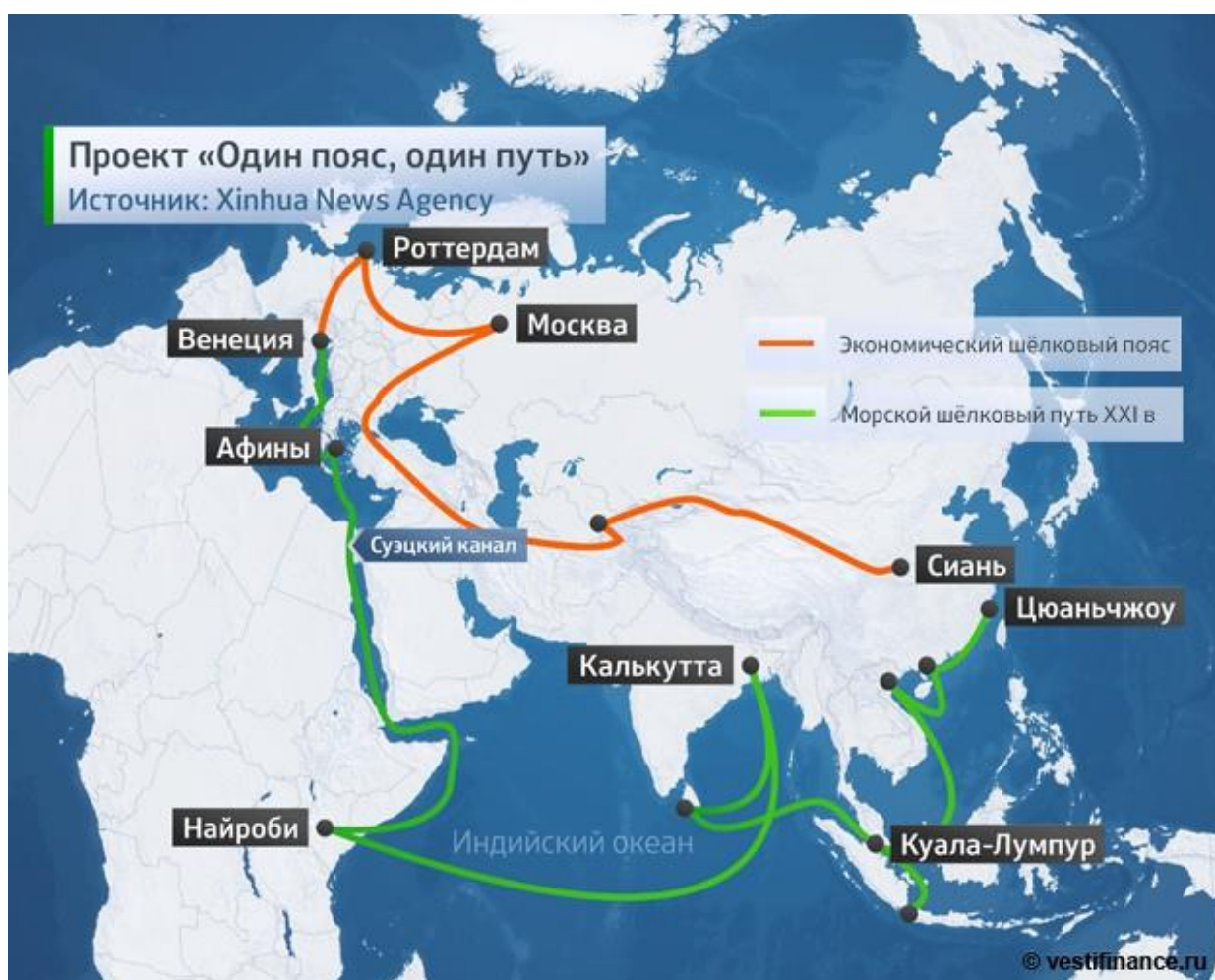
И именно эта программа, которую вполне можно охарактеризовать, как **«ассиметричный ответ»** Китая своему главному партнеру и противнику – США – становится стержнем усилий, предпринимаемых нынешним китайским руководством на мировой арене.

К концу первого десятилетия XXI века Китай столкнулся сразу с несколькими внутренними серьезными проблемами.

Эти вопросы связаны с экстенсивной <https://mostovoy.livejournal.com/55704.html> моделью экономического развития, главными из которых считаются **неравномерность развития** западных и восточных областей, а также появление значительных избыточных производственных мощностей.

Развитие за счёт увеличения физического объема деятельности. Нарращивание объёмов производства при низкой эффективности. За счёт экстенсивного развития производства возникают **значительные издержки**.

В результате восточные приморские районы Китая, и без того находившиеся в более благоприятной ситуации, сделали огромный **рывок** вперед в своем экономическом развитии. В то время, как *западные и внутренние бедные провинции Китая*, где ситуация и без того была тяжелой, все более *отставали*. Что, естественно, вызывало недовольство их населения и обеспокоенность со стороны властей.



Проект «*Один пояс, один путь*» преследует сразу несколько целей, как внутренних, так и внешних.

Неравномерность развития **приморских областей** в начале реформ и привлечение именно сюда **иностранного капитала**, прежде всего, капитала хуацяо (**инвестиции зарубежных китайцев**) для последующего распространения этого опыта на остальные провинции Китая. Именно в

приморских областях были открыты, так называемые, **особые экономические зоны**, здесь были предоставлены **льготы совместным предприятиям**, сюда шли деньги. **Издержки** экстенсивного пути развития обусловлены объёмами производства. Китай поставляет на мировой рынок более дешёвую одноимённую продукцию и сбивает высокие цены на товар, производимый западными международными компаниями.

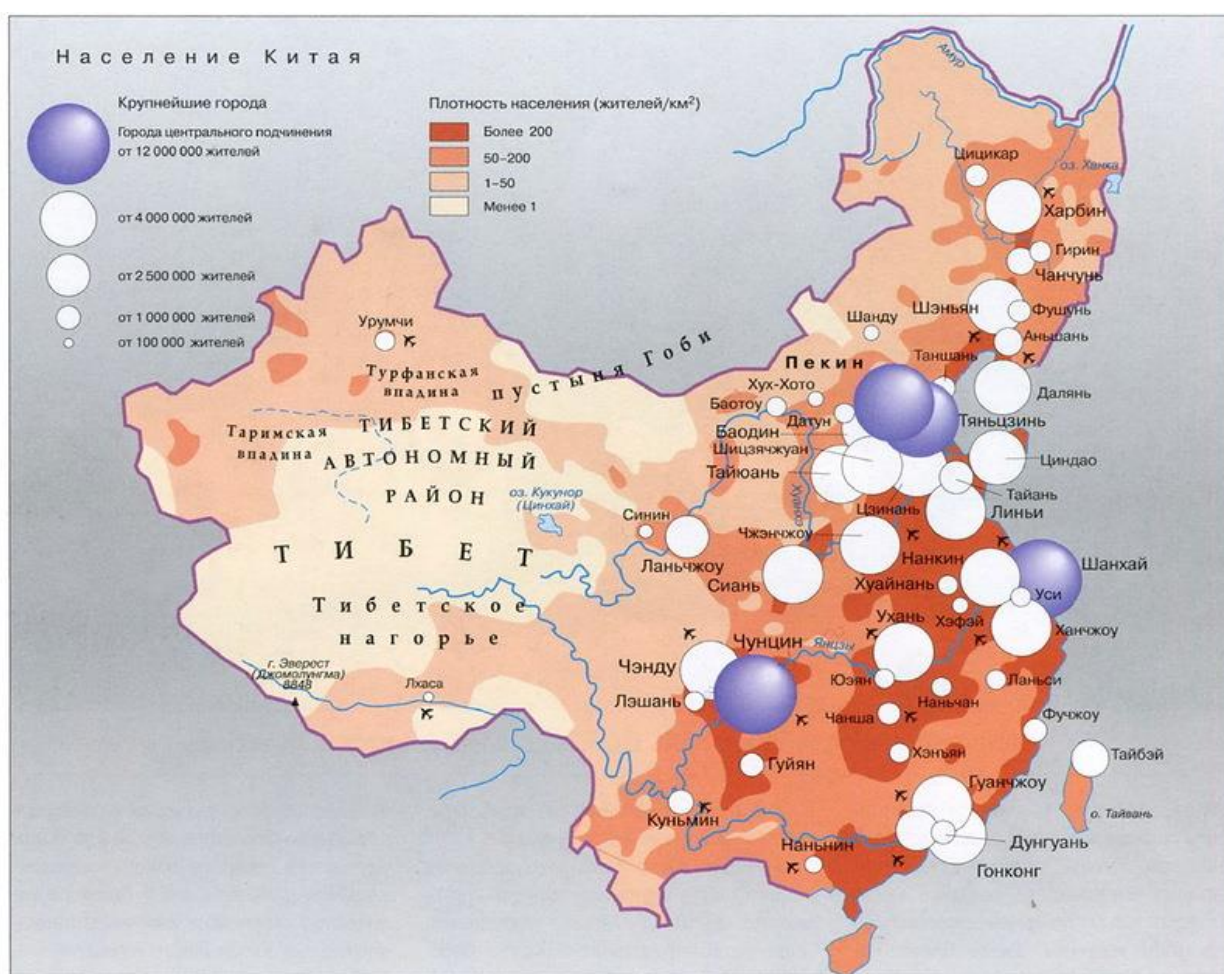
Особые экономические районы были созданы для привлечения в Китай иностранного капитала и технологий. Дэн Сяопин, официально является «архитектором китайских реформ». Особый статус означал введение рыночных элементов хозяйствования (не дожидаясь, пока они возникнут и укрепятся на остальной части страны), частной собственности и предоставление значительных льгот иностранцам, которые захотят построить предприятия или вести хозяйство на уже имеющихся объектах в Китае.

При этом **свободный доступ** в эти Особые экономические районы был **запрещен**. Особые экономические районы были созданы, в первую очередь, для привлечения капиталов со стороны китайцев, проживающих за рубежом – хуацяо, численность которых, по разным оценкам, достигает сегодня 50 млн. человек.



Схема железных дорог республики Узбекистан

Этим определялось местоположение первых 4-х особых зон. К ним относятся районы в **Шэньчжэне** на границе с Гонконгом; в **Чжухае** рядом с Макао; в **Шаньтоу** – еще одном городке провинции Гуандун; родине большинства выходцев из Китая, проживающих по миру, особенно в США; в городе **Сямэне** провинции Фуцзянь, находящейся вблизи Тайваня. По мнению Дэна, привлечение инвестиций хуацяо отличается от существовавших ранее в старом Китае иностранных селтльментов, и не вредит делу социализма. В 1984 году ещё в 14 приморских городах и районах были открыты ОЭЗ, которые уже не представляли собой отдельные анклавов внутри Китая.



Восточное побережье Китая — наиболее развитая часть страны, именно здесь сосредоточены самые современные предприятия и построены города с многомиллионным населением. Здесь же живет и большая часть граждан страны.

Меры, предпринимавшиеся руководством во главе с Ху Цзиньтао для выравнивания темпов развития восточных и западных областей Китая (различные льготы и субсидии отсталым и национальным районам КНР,

улучшение их транспортной инфраструктуры и т.п.), оказались недостаточными и не смогли существенно поменять логику развития. В то время как огромные финансовые инвестиции в развитие внутреннего рынка, предпринятые на последнем этапе правления Ху Цзиньтао для борьбы с последствиями мирового финансового кризиса, привели к обострению выше упомянутой проблемы избыточных мощностей.

Начиная со второй половины первого десятилетия нынешнего века Китай вложил в развитие собственной инфраструктуры огромные средства. Особенно в последние три года руководства Ху Цзиньтао, то есть 2009 – 2012, последовавшие вслед за мировым финансовым и экономическим кризисом и падением мирового спроса на китайский экспорт.

Внутри страны было построено огромное количество дорог.

Это - шосейные и железные дороги, в том числе высокоскоростные.

По протяжённости дорог Китай вышел на первое место в мире – по утверждению китайцев, 60% от общей протяженности ВСЖД в мире, а также первое место по количеству высокоскоростных поездов.

По строительству жилых и офисных зданий, портов и аэропортов на душу населения Китай сегодня обогнал РФ.

О проблеме, так называемых, «плохих долгов». Это проблема возврата многочисленных кредитов, взятых местными правительствами и предприятиями на строительство жилья и инфраструктуры.

Это привело к значительному росту мощностей по производству продукции, необходимой в строительстве, таких как: цемент, сталелитейные конструкции, стекло, строительная техника и т.п. По производству подвижного состава железных дорог, производству автомобилей, судов и комплектующих Китай сегодня находится на первом месте в мире.

По производству цемента Китай занимает первое место в мире, и производит больше продукции, чем весь остальной мир, вместе взятый.

Однако, строить постоянно в таких объемах нельзя. В городах стоят не занятые отели и дома. Сегодня возникают трудности с отдачей вложенных средств. Есть проблема «пустых городов» и отмечаемая специалистами проблема убыточности большей части построенных высокоскоростных железных дорог в Китае. Поставки избыточной продукции за рубеж наталкиваются на санкции и обвинения Китая в демпинге. Это касается сталелитейной продукции. Антидемпинговые расследования со стороны европейских партнеров Китая и США инициируются постоянно.

Инициатива нынешнего руководства Китая нацелена на то, чтобы уменьшить давление избыточных мощностей внутри Китая, одновременно способствуя развитию западных областей страны.

В «*Экономический пояс Шелкового пути*» (ЭПШП) включены *двенадцать западных провинций* и автономных районов страны, на долю которых приходится 72% территории КНР и 84% протяженности границ Китая. Идея проекта «*Один пояс, один путь*» предполагает решить проблему неравномерности регионального развития за счет привлечения западных районов к участию в мировой экономике и их выхода на мировой рынок через *строительство транспортных коридоров на Запад*. В рамках этой стратегии «выхода за рубеж» Госсовет КНР в декабре 2016 года утвердил «Программу экономического развития западных регионов страны на период 2016 – 2020 гг.», призванную обеспечить их выход на уровень «*общества умеренного процветания*».

Разумеется, что строительство упомянутых транспортных коридоров предполагается вести с использованием китайских производственных мощностей и китайской рабочей силы. Вместе с тем в странах, расположенных вдоль маршрутов «*пояса и пути*», активизируются процессы индустриализации и урбанизации (также как и в западных районах самого Китая). Это принуждает эти страны создавать новые инфраструктурные мощности на основе китайских технологий, китайских инвестиций и с использованием китайского квалифицированного персонала. За три года реализации проекта «Пояс и путь» Китай заключил соглашения о перемещении, либо строительстве предприятий по производству стали и цемента с двадцатью (20) странами, расположенными вдоль маршрутов ЭПШП. Например, только из одной провинции Хэбэй более 700 компаний по производству стали и цемента перевели мощности в соседние страны ЦА и ЮВА. Одна из компаний выкупила активы убыточного сталелитейного завода в Сербии и намерена инвестировать 300 млн долларов в его реконструкцию. С Казахстаном у Китая заключено соглашений на более чем 20 млрд долларов об условиях и объемах кредитов при переносе производственных предприятий на территорию Казахстана или строительстве новых.

Заметим, что Китай таким образом одновременно решает и собственные экологические проблемы, поскольку именно цементные и сталелитейные заводы являются одними из основных объектов, загрязняющих атмосферу.

Особо стоит сказать об уже вышеупомянутых «китайских технологиях». Вопреки устоявшемуся в России мнению о китайской «отсталости», Китай уже давно не является исключительно поставщиком на мировой рынок носков, одежды, обуви и товаров «массового потребления».

Большую часть экспорта КНР (почти 60 процентов) составляет самая разнообразная продукция машиностроения, включая станки, строительную технику, автомобили, автобусы, экскаваторы, грузовики, бытовую технику, электронику, оборудование для высоковольтных линий электропередач и т.д. Своеобразной «визитной карточкой» Китая в последние годы стали высокоскоростные железнодорожные магистрали, в строительстве и оснащении которых китайцы уже более 10 лет назад ушли от использования заимствованных технологий (немецких и японских) и разработали собственные.

В результате к началу 2016 года общая сумма контрактов на постройку Китаем железных дорог за рубежом составляла уже около 25 млрд. долларов. К началу 2017 года она возросла еще больше, Китай в настоящее время проектирует и строит ВСЖД в самых разных районах мира – в США, Великобритании, Европе, в ЮВА (Джакарта – Бандунг, Малайзия – Сингапур и др.)

Проект «Один пояс, один путь» вовлекает в строительство ВСЖД все больше европейских и азиатских стран, что способствует бурному росту спроса на прокладку железных дорог по китайским технологиям и закупку подвижного состава для ВСЖД в КНР. В 2015 году, при том, что общий экспорт китайских товаров за рубеж сократился на 6%, объем экспорта высокотехнологичного подвижного состава вырос на 66,7% (более 4 млрд долларов). При этом в общем объеме экспорта высокотехнологичной продукции Китай далеко обогнал и Японию, и Южную Корею – его доля в азиатском экспорте таковой в 2015 году составила более 45%, в основном за счет поставок подвижного состава для ВСЖД. Общий объем китайского экспорта подвижного состава и объем контрактов на строительство ВСЖД за рубежом вполне сравним сегодня с российским экспортом вооружений, а в ближайшие пять лет, по прогнозам, значительно превысит его. Если китайскому руководству удастся реализовать амбициозный план «Сделано в Китае 2025», в соответствии с которым объем продаж подвижного состава должен превысить 100 млрд. долларов, это будет уже значительно больше стоимости мирового экспорта на рынке вооружений.

Реализация проектов в рамках ОПОП должна также решить еще одну важную проблему КНР – проблему обеспечения энергетической

безопасности. Быстрый рост экономики вкупе с урбанизацией страны привели к резкому увеличению потребности Китая в импорте углеводородов. В 2016 году степень зависимости КНР от импорта нефти и газа, по признанию самих китайцев, достигла 65%. Хотя, еще за год до этого она составляла 60,6%. Рост потребления углеводородов в Китае продолжает опережать рост их добычи внутри страны и в ближайшее время импорт углеводородов составит около 75% от общего потребления.

Столь высокая зависимость диктует необходимость диверсификации и источников импорта, и, особенно, каналов поставки углеводородов, поскольку довольно значительная их часть поступает в Китай по морю. Путь через Малаккский пролив контролируется США, а большая часть сухопутных каналов проходит через нестабильные регионы.



В связи с этим в рамках проектов «*Один пояс, один путь*» Китай строит нефтяные и газовые магистрали из России и стран Центральной Азии. Внутри Китая эти магистрали из западных районов на восток уже построены, через Пакистан и Мьянму (в обход Малаккского пролива), а также

терминалы для нефтяных танкеров и регазификации СПГ из стран Персидского залива, Австралии, РФ, стран ЮВА. В целом эта программа должна снизить уязвимость поставок и обеспечить достаточное предложение углеводородов по приемлемой для Китая цене.

Теперь что касается внешних целей (при всей условности подобного деления). Как уже было сказано, это, прежде всего, обеспечение рынков сбыта для китайской продукции и расширение путей поставки этой продукции за рубеж.

Заметим, что борьба за рынки сбыта, вопреки расхожему мнению, важнее, чем борьба за доступ к ресурсам, именно ограниченность рынков сбыта, а не ограниченность ресурсов, по мнению многих видных экономистов, является главным препятствием для роста экономики.

Китай сегодня, по сути, является главным мировым лоббистом либерализации мировой торговли и активно пропагандирует повсеместное создание разнообразных ЗСТ – зон свободной торговли. Выступая в январе этого года на Всемирном экономическом форуме в Давосе, председатель Си Цзиньпин пытался убедить слушателей в том, что выгодополучателем дальнейших процессов глобализации и либерализации мировой торговли является не только Китай, но весь остальной мир. Что явилось разительным контрастом настроений в пользу протекционизма и регионализма, все более распространяющихся в различных странах, в том числе в США и странах ЕС. Второе – это то, что сегодня называется геоэкономикой и все больше приходит на смену традиционной геополитики. Это формирование в рамках евразийского континента пространства, в экономическом и финансовом смысле завязанного на Китай. Включая, например, такие интересные вещи, как требования перехода некоторых бывших стран СССР в железнодорожном строительстве на китайскую колею.

Впрочем, присутствует и геополитика в более традиционном смысле – формирование на евразийском пространстве группы или групп стран, в силу экономических или других причин поддерживающих Китай и зависимых от него. Наиболее яркий пример, на наш взгляд – формат 16+1, объединяющий Китай и страны Центральной и Восточной Европы и независимый от руководства Евросоюза (его представителей до последнего времени даже не приглашали на встречи в рамках данного формата). Данное объединение (со штаб-квартирой в Пекине и представительствами всех 16 стран ЦВЕ там же) позволяет Китаю проводить в Европе собственную политику и формировать круг лоббистов его интересов на европейском континенте и в рамках ЕС.

На пространстве Центральной Азии Китай пока ведет себя осторожнее, не желая вступать в конфронтацию с дружественной Россией. Однако недавнее образование в регионе отдельной структуры по борьбе с терроризмом, включающей Китай, Пакистан, Афганистан и Таджикистан и никак не связанной ни с ШОС, ни с Россией, должно заставить задуматься.

При этом в опубликованной в январе этого года Белой книге КНР по сотрудничеству в сфере безопасности в АТР, данная структура в перечне «важных механизмов в сфере безопасности» стоит выше ШОС.

В тоже время, РАТС (Региональная антитеррористическая структура, созданная в рамках ШОС), не упомянута вообще.

Нет сомнения в том, что проект «Один пояс, один путь» является важной частью борьбы Китая за новый мировой экономический и финансовый порядок. Это асимметричный ответ КНР в рамках продолжающегося глобального противостояния с США.

И здесь важно уже не только обеспечение проблем безопасности путей доставки в Китай углеводородов, но и создание международных финансовых институтов, независимых от США и стран Запада, но подконтрольных Китаю и опирающихся на его возросшую финансовую мощь. Таких как Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, к которому на сегодняшний день присоединились уже почти 60 стран (при этом, несмотря на возражения со стороны США, все ведущие европейские страны), фонд Шелкового пути, Банк ШОС и другие.

К подобным структурам отчасти можно отнести и банк БРИКС, однако он, при всей своей декларативности, выходит за рамки ОПОП и рассматривается в Китае, прежде всего, как инструмент давления на МВФ и Мировой Банк в попытках преодолеть вето США на увеличение в этих структурах квоты (и голосов при принятии решений) так называемых развивающихся стран, прежде всего самого Китая.

Предпринятый обзор причин выдвижения китайского проекта и целей, которых предполагается достичь с его помощью, достаточно выпукло показывает трудности и пределы упомянутого в заголовке «сопряжения» проекта «Один пояс, один путь» с российским проектом Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Российский проект единого экономического пространства в рамках России, Белоруссии и Казахстана, а также присоединившихся позднее Киргизии и Армении с самого начала был нацелен на создание тесного экономического объединения стран, входивших ранее в СССР и глубоко завязанных на экономическое (и политическое)

сотрудничество с Россией. При этом он включал в себя формирование единой относительно замкнутой таможенной зоны, призванной обеспечить защиту рынка стран-членов ЕАЭС от беспрепятственного проникновения товаров извне, своего рода региональный протекционизм.

Понятно, что такая концепция противоречит целям Китая, пытающегося с помощью ОПОП, обеспечить существенное расширение рынков сбыта собственных товаров. Недаром существенной составляющей китайского проекта является повсеместное создание зон свободной торговли (в рамках ШОС КНР предлагает создать подобную зону с 2003 года, однако до сих пор наталкивался на противодействие со стороны РФ). При этом Китай оказывает серьезное давление на соседей и партнеров, желающих участвовать в проекте «Один пояс, один путь» - формирование тех или иных форм ЗСТ с Китаем (на двусторонней или коллективной основе) является, по сути, одним из условий участия и получения инвестиций со стороны КНР.

Поскольку Казахстан, где и был впервые презентован проект ОПОП, а вслед за ним и Белоруссия активно включились в китайский проект. Наряду с другими странами наперебой предлагая себя, в качестве «главного хаба» или главного партнера Китая, в рамках продвижения проекта ОПОП, то перспективы ЕАЭС в том виде, в котором он задумывался, представляются, мягко говоря, туманными.

Заметим, что Казахстан и Белоруссия в стремлении стать основными или одними из основных выгодополучателей китайского проекта – далеко не одиноки. В этой очереди стоят самые разные страны, от маленькой Латвии до вполне солидной Великобритании, не говоря уже об Украине, Греции, Венгрии и др. Привлекательность китайского проекта для элиты этих стран – в возможности получения кредитов, привлечения инвестиций со стороны Китая, развития инфраструктуры и т.д. Недаром с китайской стороны всемерно подчеркивается выгода данного проекта для всех стран, в нем участвующих, а сам он позиционируется в рамках концепции «общей судьбы» для всего человечества. Постулат о том, что всем странам выгодно присоединение к китайскому «экономическому локомотиву» - постоянный рефрен выступлений китайских руководителей на международной арене.



Однако при этом не стоит забывать о том, что проект ОПОП одновременно является частью т.н. «китайской мечты», под которой подразумевается прежде всего идея «великого возрождения великой китайской нации». И, несмотря на то, что к «китайской мечте» предлагается присоединиться (в рамках «общей судьбы») всем странам, она предполагает обеспечение в первую очередь национальных интересов Китая, а не «облагодетельствование» соседних стран (иероглиф с таким значением был использован в Отчетном докладе на последнем партийном съезде предыдущим руководителем КНР Ху Цзиньтао).

Справка:

Лозунг «китайской мечты» («чжунго мэн») о «великом возрождении китайской нации» был выдвинут нынешним китайским руководителем Си Цзиньпином почти сразу после его избрания на пост Генерального секретаря КПК в ноябре 2012 года и стал центром пропаганды нового руководства. Однако на самом деле он, так же как и остальные идейные новации китайского руководства, отсылает к истории страны – сам Си Цзиньпин неоднократно подчеркивал, что мечта о «возрождении» возникла в Китае еще в середине XIX века, после поражения в Опиумных войнах и превращения страны в полуколонию.

Это действительно так – идея возрождения китайской нации присутствует и в работах Сунь Ятсена, первого президента Китайской республики после свержения монархии, и в работах его наследника Чан Кайши, и в трудах Мао Цзэдуна и Дэн Сяопина. При этом особо подчеркивается, что речь идет не об экспансии, а о

возрождении, о возврате к тем временам, когда Китай, по некоторым подсчетам, причем не только китайским, производил от четверти до трети мирового валового продукта и являлся, по сути, ведущей страной мира (до начала XIX века).

О том, насколько выгодно экономическое сотрудничество с Китаем в стратегическом плане, может сказать динамика любой двусторонней торговли КНР с партнерами – рано или поздно структура торговли скатывается к тому, что страна-партнер начинает поставлять в Китай сырье и энергоресурсы (или монокультуру), покупая в КНР готовую продукцию, прежде всего продукцию машиностроения и технологии. То есть, по сути, становясь на позиции неоколониальных стран и испытывая все недостатки подобного положения. При этом собственное производство стагнирует и приходит в упадок. В качестве примера можно привести и РФ, и Бразилию, и Аргентину, и множество других стран мира, не являющихся настолько сильными в экономическом и технологическом отношении, чтобы противостоять давлению Китая. В несколько лучшем положении находятся США, ЕС, Япония и Южная Корея, однако общая тенденция, особенно в отношении ЕС, и здесь налицо – их структура торговли с Китаем постоянно ухудшается, при этом растет дефицит платежного баланса.

Тем не менее, на данном этапе сотрудничество с Китаем представляется большинству стран однозначно выгодным. Возражения со стороны общественности и отдельных экономистов, особенно сильные в США и странах ЕС, во внимание не принимаются. Исключением может показаться новый президент США Трамп, объявивший в рамках предвыборной борьбы что-то вроде крестового похода против КНР и обещавший поднять таможенный пошлины на китайские товары на 40% (от этих обещаний он впоследствии, после переговоров с Си Цзиньпином и встреч с главой Алибабы Джеком Ма, пообещавшим Трампу оказать помощь в создании 1 млн рабочих мест в США, отказался). Однако эти заявления представляются скорее аррьергардными боями, призванными прикрыть отступление. Впрочем, то же самое можно сказать на самом деле и про разговоры о сопряжении проектов ЕАЭС и ОПОП. Недаром в переговорах с Китаем о «сопряжении» партнеры РФ по ЕАЭС, по сути, не участвуют, предпочитая договариваться с Китаем напрямую, а не в качестве членов ЕАЭС.

В этой ситуации Россия делает то, что может – пытается как-то сохранить лицо, перейдя к декларациям о расширения рамок ЕАЭС и создании Большого Евразийского партнерства, включающего в себя и Китай, и ЕАЭС, Иран, Индию, Пакистан и т.д. Предполагается, что в рамках уже этого, более

широкого, объединения удастся как-то отстоять свои интересы. В противном случае РФ может вообще быть выкинута из процесса интеграции в Евразии и оказаться в изоляции.

Впрочем, ход переговоров, как по проблеме «сопряжения», так и по другим проблемам российско-китайских отношений, показывает, что китайцы в большинстве случаев скорее тянут время, создавая все новые и новые «площадки» или «форматы» двустороннего сотрудничества, что ведет скорее к «забалтыванию» проблем, а не обсуждению их по существу. Поскольку понимают, что сложившаяся ситуация их в целом устраивает, а время целиком работает на них.

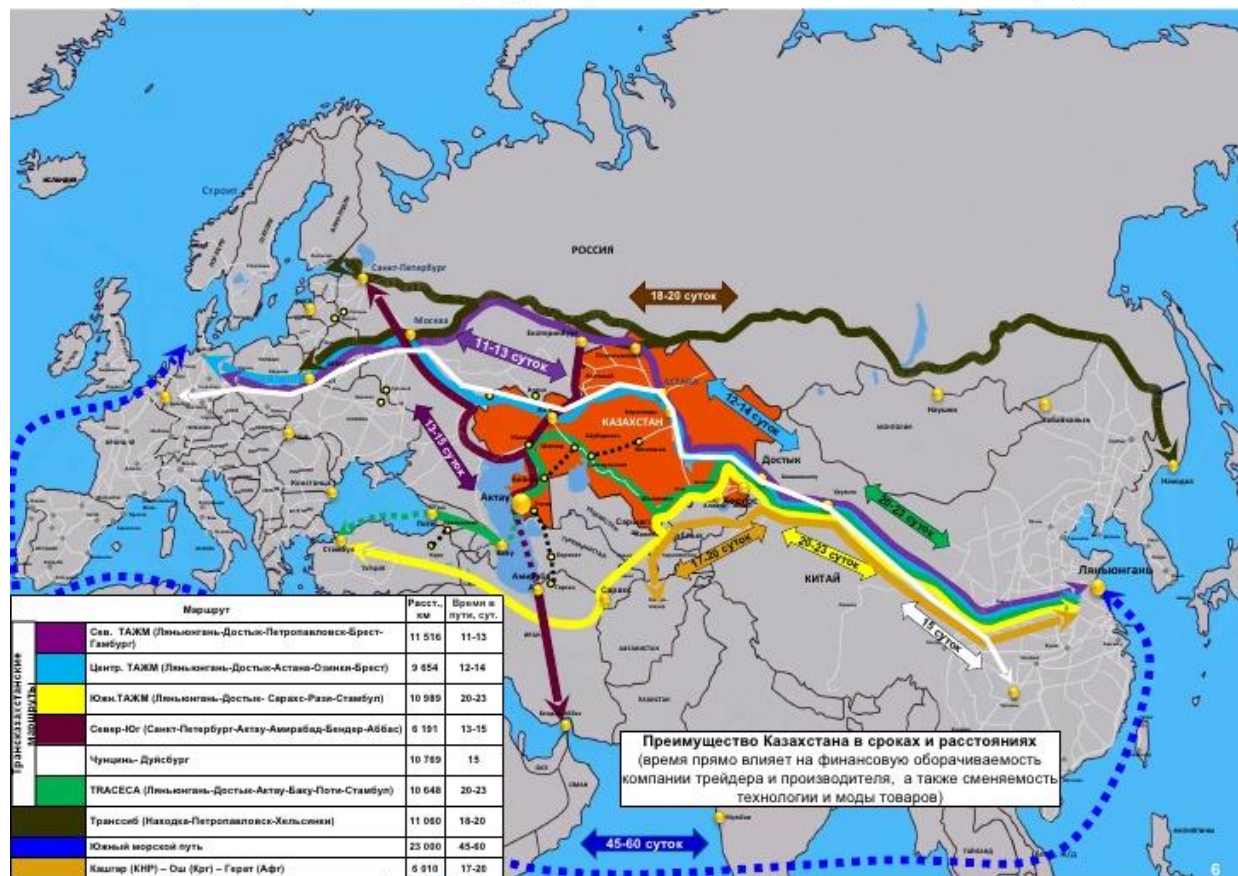
Совпадение интересов России и Китая на глобальном уровне, важность РФ для Китая, как союзника в глобальном противостоянии с США есть основание для совместных усилий в решении мировых вопросов, таких как, борьба за новый мировой экономический и финансовый порядок. Российская Федерация есть надежный партнёр в деле поставленных задач. РФ основной поставщик энергоресурсов в случае крайнего обострения ситуации в мире. Российская Федерация и Китайская Народная Республика есть главные игроки в реализации программы: «Один пояс, один торговый путь».



Есть несоответствия интересов между нашими странами на уровне региональном, прежде всего в сфере экономики. А потому РФ, на наш взгляд,

может и должна более жестко настаивать на том, чтобы дружественный Китай в большей степени уважал, национальные интересы России и учитывал их в своей политике. Впрочем, для этого данные национальные интересы нужно сначала ясно осознавать самим и понимать, что никто за нас наши проблемы не решит.

Трансевразийские маршруты (Казахстан – новый Шелковый путь)



ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ!