

Конырбай А.Р.

Влияние пространственной организации Великого Шелкового пути на развитие цивилизаций вдоль торговых магистралей: прошлое и будущее

Более 95% перевозок грузов между Китаем и Европой производится морским видом транспортировки. Увеличение загруженности и времени следования заставляет участников международной торговли и морского логистического сектора искать новые маршруты транспортировок. В последнее десятилетие сухопутный мост через Казахстан (станция Достык) подтверждает свое устойчивое развитие. В настоящее время ежедневно три контейнерных поезда ездят в разных направлениях вдоль коридора из Китая в Европу, который имеет потенциал для дальнейшего развития, так как западные регионы Китая развиваются в рамках программы «Go West», что имеет позитивное воздействие на развитие торговли и перевозок.

Ключевые слова: Великий Шелковый путь, Новый Шелковый путь, Центральная Азия, препятствия для транспортных коридоров, транспортная инфраструктура.

Konyrbai A.R.

The influence of the spatial organization of the great silk way on the development of the civilizations along the trade routes: the past and future

More than 95% of cargo freight between China and Europe are shipped by maritime mode. The increase of the overloads and extension of leading time of the shipments make the participants of international trade and global logistic sector to seek for new routes of transportation. In the last decade the land bridge via Kazakhstan (Dostyk station) has been confirming its sustainable development. Contemporarily about three container trains daily run between different locations along the corridor between China and Europe. The given corridor has a potential for further development, because the western regions of China are developing within the framework of "Go West" program, which will positively influence on the increase of trade and shipments.

Key words: Great Silk Road, New Silk Road, Central Asia, hurdles for transport corridors, transport infrastructure.

Конырбай А.Р.

Ұлы Жібек жолы магистралінің кеңістіктегі ұйымдасуының цивилизация дамуына әсері: өткен шақ және болашағы

Қытай мен Еуропа арасындағы жүк тасымалдауының 95 пайызынан көбі теңіз жолымен жүргізіледі. Тасымалдау көлемінің көбеюі мен оның уақытының ұзақтығы халықаралық сауда мен әлемдік логистикалық саланың қатысушыларын жаңа тасымалдау жолдарын іздеуге ынталандырады. Соңғы он жылда Қазақстан арқылы өтетін Достық (станциясы) жол өзінің тұрақты дамуын белгіледі. Қазіргі кезде Қытай мен Еуропа арасындағы коридордың бойымен күніне 3 контейнерлық поезд әртүрлі бағыттармен жүріп тұрады. Бұл коридордың даму әлеуеті зор, себебі Қытайдың батыс аймақтары «Go West» бағдарламасы аясында қарқынды дамып жатыр, бұл үрдіс сауда және жүк тасымалдау дамуына жақсы әсер тигізеді.

Түйін сөздер: Ұлы Жібек жолы, Жаңа Жібек жолы, Орта Азия, тасымалдау коридорлары үшін бөгеттер, тасымалдау инфраструктурасы.

**ВЛИЯНИЕ
ПРОСТРАНСТВЕННОЙ
ОРГАНИЗАЦИИ
ВЕЛИКОГО
ШЕЛКОВОГО ПУТИ
НА РАЗВИТИЕ
ЦИВИЛИЗАЦИЙ
ВДОЛЬ ТОРГОВЫХ
МАГИСТРАЛЕЙ:
ПРОШЛОЕ И
БУДУЩЕЕ**

Введение

Крупные города Центральной Азии находились на маршруте Шелкового Пути, именно на этой территории впервые проявились религиозная терпимость, гуманность представителей разных вероисповеданий по отношению друг к другу. В Центральной Азии в разные периоды получили широкое распространение религии тенгрианства, зороастризма и ислама. Сама по себе религия Ислама полна мира, любви и добродетели. Исламская культура всегда учила своих последователей уважать старших, любить родителей, почитать науку, трудиться во имя отечества.

История

Шелковый путь был сетью торговых путей, формально установленных в эпоху династии Хань в Китае, которая связывала регионы древнего мира для торговли. В истории не существовало ни одной магистрали с востока на запад наподобие Шелковому Пути, термин «Шелковый путь» очень полюбился историками, хотя «Шелковый путь» является общим и известным наименованием. Термин для этой сети дорог был впервые применен немецким географом и путешественником Фердинандом фон Рихтгофеном в 1877 году, который сформулировал его как «Seidenstrasse» (шелковый путь) или «Seidenstrasse» (шелковый маршрут). Данная сеть регулярно использовалась с 130 г. до н.э., когда династия Хань официально открыла торговлю с западом вплоть до 1453 года, того момента, когда Османская империя бойкотировала торговлю с Западом и закрыла маршрут [1].

Если провести более глубокое исследование, история Шелкового пути на самом деле имела место еще до династии Хань, тогда маршрут именовался как Персидская Царская дорога, которая служила в качестве одной из главных артерий Шелкового пути, она была создана во время империи Ахеменидов (500-330 г. до н.э.). Персидская Царская дорога начиналась в Сузах, в Северной Персии (современном Иране) до Средиземного моря в Малой Азии (современной Турции) и имела

признаки почтовых станций на маршруте со свежими лошадьми для посланников, которые быстро доставляли сообщения по всей империи. Геродот, писавший о скорости и эффективности персидских посланников, заявлял: «Нет ничего в мире, что движется быстрее, чем эти персидские курьеры. ни снег, ни дождь, ни жара, ни мрак ночи не мешает этим курьерам от доставки в срок с предельной скоростью» (этих строки сегодня являются кредо государственной почтовой службы США). Персы тщательно придерживались царской дороги, а со временем, расширили ее через меньшие огибающие дороги. Эти пути в конечном итоге пересекли Индийский субконтинент, через Месопотамию, и Египет [2].

После того Александр Великий завоевал персов, он основал город Александрия (Эсхат) в 339 г. до н.э. в Ферганской долине (современный Таджикистан). Оставив здесь своих раненых ветеранов в городе, Александр двинулся дальше. Со временем эти македонские воины вступили в брак с коренным населением, создали греко-бактрийскую культуру, которая процветала в период Селевкидов после смерти Александра. В период греко-бактрийского царя Евтида I (260-195 до н.э.) греко-бактрийцы расширили свои земли. Согласно греческому историку Страбону (63-24 гг. н.э.) греки «расширили свою империю до Сереса». Серес был названием, под которым греки и римляне называли Китай, а это означало «землю, откуда привозили шелк». Считается, что первый контакт между Китаем и Западом произошел около 200-го года до нашей эры [3].

Династия Хань из Китая (202 г. до н.э. – 220 н.э.) регулярно подвергалась нападениям со стороны кочевых племен хунну на своих северных и западных границах. В 138 г. до н.э., император Ву послал своего посланника Чжан Цянь на запад, чтобы он провел переговоры с людьми Юежи для помощи в борьбе с хунну. Экспедиция Чжан Цяня помогла наладить контакт со многими различными культурами и цивилизациями в Центральной Азии, среди них те, кого он назвал «даюань» или «великими ионийцами», которые были греко-бактрийскими потомками армии Александра Великого. У Даюань были сильные лошади, Чжан Цянь вернулся и доложил об этом Ву, и это было эффективно использовано против воинов хунну. Последствиями поездки Чжан Цяня стали не только дальнейший контакт между Китаем и Западом, но и организованная и эффективная технология коневодства по всем их землям для снаряжения кавалерии. Лошади

давно были известны в Китае и были использованы в войне кавалериями и колесницами еще в династии Шан (1600 – 1046 до н.э.), но китайцы восхищались западными лошадьми из-за размера и скорости. С западными лошадьми Даюань династия Хань победила хунну. Этот успех вдохновил императора Ву на то, чтобы найти еще что-либо выгодное за счет торговли с Западом и так был открыт Великий Шелковый Путь в 130 г. до н.э.

Между 171-138 гг. до н.э. Митридат из Парфии совершил кампанию по расширению и консолидации своего царства в Месопотамии. Царь Селевкидов Антиох VII Сидет (138-129 гг. до н.э.) выступил против этой экспансии и, желая отомстить за смерть своего брата, Димитрия, вел войну против Парфии и сил Прата II, преемника Митридата. При поражении Антиоха, Месопотамия попала под контроль Парфии, а вместе с ней и был получен контроль над Шелковым путем. Парфяне затем стали основными посредниками между Китаем и Западом [4].

В то время как много различных видов товаров перевозилось вдоль Шелкового пути, само название происходит от популярности китайского шелка на западе, особенно в Риме. Маршруты Шелкового пути простирались от Китая через Индию, Малую Азию, по всей Месопотамии, Египту, по Африканскому континенту, Греции, Риму и Британии. Регион Северной Месопотамии (нынешний Иран) стал ближайшим партнером Китая в торговле, который входил состав в Парфянской империи, иницируя важные культурные обмены. В действительности бумага, которая была изобретена китайцами во время династии Хань, и порох, также китайское изобретение, имели гораздо большее влияние на культуру, чем шелк. Богатые специи Востока, также способствовали развитию торговли, чем шелковая промышленность. Тем не менее, ко времени римского императора Августа (27 г. до н.э. – 14 н.э.) торговля между Китаем и Западом была хорошо организованной и шелк был самым популярным товаром в Египте, Греции, и особенно в Риме [5].

До того как Август стал императором, Октавиан Цезарь применил использование шелковой одежды, чтобы осудить своих противников Марка Антония и Клеопатру VII как безнравственных. Так как они оба любили китайский шелк, который все больше становился связанным с распущенностью, Октавиан использовал это, чтобы осуждать своих врагов. Хотя Октавиан и одержал победу над Антонием и Клеопатрой, он ничего

не мог сделать, чтобы устранить популярность шелка. Историк Дюран писал: «Римляне считали шелк растительным продуктом, собранным с деревьев, и ценили его на вес золота. Большая часть шелка привозилась на остров Кос, где из него изготавливали платья для дам Рима и других городов; в 91 году н.э. по причине ухудшившегося положения в Мессении пришлось запретить своим женщинам носить прозрачные шелковые платья по религиозным помыслам» (329).

Во времена Сенеки Младшего (4 г. до н.э. – 65 г.н.э.) консервативные римляне были более пылкими, как при доводе Августа, что платья из китайского шелка аморальны для женщин и одежда для мужчин из шелка делает их женподобными. Эти попытки не сделали ничего критичного, что могло бы остановить торговлю шелком с Римом, однако, остров Кос становился все богаче и роскошнее благодаря изготовлению шелковой одежды. Как пишет Дюран: «Италия пользовалась «неблагоприятным» торговым балансом, «покупая больше, чем она продавала», но в то же время экспортировала богатые товары в Китай, такие как «ковры, ювелирные изделия, янтарь, металлы, красители, лекарственные препараты, и стекло» (328-329 годы). Вплоть до времени императора Марка Аврелия (161-180 гг.н.э.), шелк был самым ценным товаром в Риме и никакая консервативная критика, казалось, не могла замедлить или остановить торговлю шелком и моду на него [6].

Даже после Аврелия шелк оставался популярным, хотя он стал более дорогим, вплоть до падения Римской империи в 476 г. н. Жизнь Рима продолжилась в его восточной половине, которая стала известна как Византия, в ней осталось римское увлечение шелком. В около 60 г.н.э. Западу стало известно, что шелк не выращивался на деревьях в Китае, а на самом деле выходил из шелкопрядов. Китайцы очень целенаправленно держали происхождение шелка в секрете, чтобы он не раскрылся, и тщательно охраняли своих шелковых червей в процессе уборки шелка. Византийский император Юстиниан (527- 565 гг. н.э.) устал платить непомерные цены китайцам за шелк, и послал двух эмиссаров под видом монахов в Китай, чтобы они украли шелкопряды и привезли их на запад. План был успешным и инициировал византийскую шелковую промышленность. Когда Византия пала перед турками в 1453 году, Османская империя закрыла Шелковый путь и разорвала все связи с Западом.

Наибольшее значение Шелкового пути было в обмене культурой. Искусство, ре-

лигия, философия, технология, язык, наука, архитектура, и любые другие элементы цивилизации были в процессе обмена товаров через Шелковый Путь. Вдоль сети маршрутов также переносились болезни, о чем свидетельствует распространение бубонной чумы в 542 году, которая, как полагается, прибыла в Константинополь через Шелковый путь и опустошила Византию. Закрытие Шелкового Пути вынудило продавцов начать морскую торговлю, тем самым положив начало эпохи Великих географических открытий (1453-1660 гг.), что привело к всемирному взаимодействию и началу формирования мирового сообщества.

Феномен Великого шелкового пути очень популярен, но еще не слишком глубоко изучен. Чаще всего Великий Шелковый Путь рассматривают в плане истории торговли или культурных связей. Автор предлагает взглянуть на Великий Шелковый путь с точки зрения институциональной экономической истории. Анализ тех закономерностей, по которым он функционировал, позволяет сделать важные заключения о правилах развития отношений мировой экономики.

Со слов Ф. Куртина, «со сравнительной внезапностью между приблизительно 200 г. до н.э. и началом христианской эры родилась регулярная сухопутная торговля, трасы которой пересекали Центральную Азию от Китая до восточного Средиземноморья».

Таким образом, в 2011 г. нужно отметить (конечно, с большой долей условности) 2130-летие «открытия» этой системы караванных путей. С течением времени сеть связей становилась все более густой, включала все больше ответвлений (рис.1).

Клиометрическое моделирование, проведенное А.С. Малковым, подтвердило высокую зависимость объема товарооборота на Великом Шелковом пути от политической стабильности вдоль его маршрута.

Текущая ситуация. Международный транспортный коридор «Западный Китай – Западная Европа» также будет иметь мультипликативный эффект не только на экономику Казахстана, но и Центральной Азии. Существуют так называемые «зоны влияния», Алматы будет охватывать зону влияния в 53 миллиона человек, Ташкент в 44 миллиона человек, Атырау в 14 миллионов человек, Актобе в 12 миллионов человек и Уральск в 28 миллионов человек.

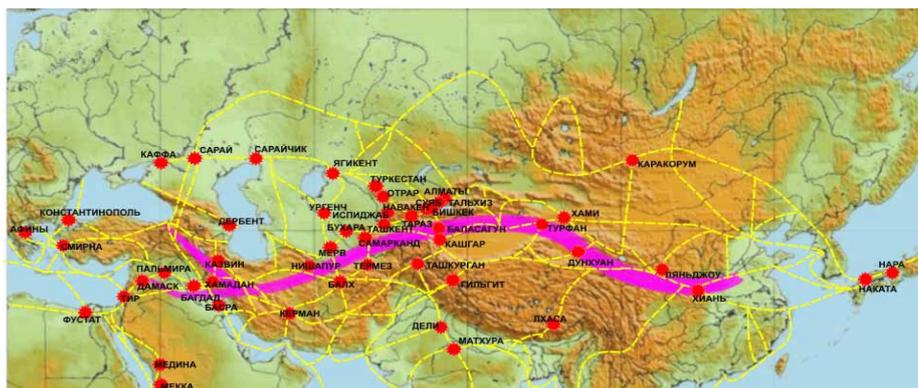


Рисунок 1 – Карта Великого Шелкового пути [7]



Рисунок 2 – Зоны влияния на экономическую деятельность населения вдоль международного транспортного коридора «Западный Китай – Западная Европа» [8]

Великий Шелковый путь – пролог мировой экономики и глобализации. Современная экономическая история часто рассматривается как собрание экономических историй отдельных стран (США, России, Китая и т.д.) или, в лучшем случае, регионов (Западной Европы, Латинской Америки). Данная ситуация стала результатом эпохи XVIII–XIX вв., когда развитие исторических знаний было во многих аспектах видом развития национального самосознания (особенно, в странах Восточной Европы). В современном мире выделение национальной самобытности постепенно уступает место акцентированию на единство человеческой цивилизации. Поэтому активно развиваются новые направления исторической науки, которые изучают страны и реги-

оны в отдельности, а не системы их взаимосвязи и взаимовлияния (это относится, прежде всего, к основанному И. Валлерстайном мир-системному анализу). Однако изучение глобальных социально-экономических взаимосвязей чаще всего основывается на материалах истории нового и новейшего времени. Что касается истории экономики более ранних эпох, то она все еще остается объектом национально-ориентированных подходов.

В результате этого не хватает глубокого анализа многих феноменов ранней истории мировой экономики или она анализируется очень односторонне. Этот торговый путь был самым протяженным (более 7 тысячи км) и самым «долгоживущим» в доиндустриальном обществе.

Литературы

- 1 Азовский И. Шелковый путь накануне XXI века. // Центральная Азия и Кавказ. – Швеция, 1999. – № 2 (3). – С. 12–17.
- 2 Акаев А. А. Шелковый путь в измерении XXI века. // Диалог Цивилизаций. – Вып. 2. Развитие государственности в условиях кочевых обществ и оседлых оазисов в зоне Великого Шелкового пути. – Бишкек, 2003.
- 3 Горячева В. Д. Великий Шелковый путь как ретранслятор религиозных учений и традиций (На примере памятников материальной и духовной культуры Кыргызстана). // Диалог Цивилизаций. Вып. 2. Развитие государственности в условиях кочевых обществ и оседлых оазисов в зоне Великого Шелкового пути. – Бишкек, 2003.
- 4 Замятин Д. Н. Геополитика образов и структурирование метапространства. // Полис (Политические исследования). – М., 2013. – № 1. – С. 21–36.
- 5 Ауэзов, М. М. (2006) Перспективы региональной интеграции в Центральной Азии // Жаңа Дәуір – Новая эпоха. Международный журнал общественных исследований. – №4. – С. 80–84.
- 6 Байдаров, Е. У. (2012) Глобализация и Шелковый путь // Диалог культур в условиях глобализации. Материалы Бакинского форума, посвященного памяти Гейдара Алиева / под общ. ред. Мамедова Н. М., Чумакова А.Н.; отв. ред. Гезалов А. А., Мамед-заде И. Р. – М.: «Канон+» ; РООИ «Реабилитация». – С.161–168.
- 7 http://retrobazar.com/journal/interesting/912_istorija-shelkovogo-puti.html.
- 8 https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/speca/docs/13th_presentation04_r.pdf.

References

- 1 Azovskij I. Shelkovyj put' nakanune XXI veka. // Central'naja Azija i Kavkaz. – Shvecija, 1999. – № 2 (3). – S. 12–17.
- 2 Akaev A. A. Shelkovyj put' v izmerenii XXI veka. // Dialog Civilizacij. – Vyp. 2. Razvitie gosudarstvennosti v uslovijah kochevyh obshhestv i osedlyh oazisov v zone Velikogo Shelkovogo puti. – Bishkek, 2003.
- 3 Gorjacheva V. D. Velikij Shelkovyj put' kak retransljator religioznyh uchenij i tradicij (Na primere pamjatnikov material'noj i duhovnoj kul'tury Kyrgyzstana). // Dialog Civilizacij. Vyp. 2. Razvitie gosudarstvennosti v uslovijah kochevyh obshhestv i osedlyh oazisov v zone Velikogo Shelkovogo puti. – Bishkek, 2003.
- 4 Zamjatin D. N. Geopolitika obrazov i strukturirovanie metaprostranstva. // Polis (Politicheskie issledovanija). – M., 2013. – № 1. – S. 21–36.
- 5 Aujezov, M. M. (2006) Perspektivy regional'noj integracii v Central'noj Azii // Zhaңa Dәuір – Novaja jepoha. Mezh-dunarodnyj zhurnal obshhestvennyh issledovanij. – №4. – S. 80–84.
- 6 Bajdarov, E. U. (2012) Globalizacija i Shelkovyj put' // Dialog kul'tur v uslovijah globalizacii. Materialy Bakinskogo fo-ruma, posvjashhennogo pamjati Gejdara Alieva / pod obshh. red. Mamedova N. M., Chumakova A.N.; отв. red. Gezalov A. A., Mamed-zade I. R. – M.: «Kanon+» ; ROOI «Reabilitacija». – S.161–168.
- 7 http://retrobazar.com/journal/interesting/912_istorija-shelkovogo-puti.html.
- 8 https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/speca/docs/13th_presentation04_r.pdf.