

Погодин С. Н., Чжоу Цзюнь

Интеграционный проект: Великий Шелковый путь (к истории создания)

Погодин Сергей Николаевич

Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого
Заведующий кафедрой «Международные отношения»
Доктор исторических наук, профессор
pogodin56@mail.ru

Чжоу Цзюнь

Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого
Аспирант кафедры «Международные отношения»
kmo@imop.spbstu.ru

РЕФЕРАТ

В статье рассмотрены вопросы истории создания Великого Шелкового пути. Анализируются условия для развития интеграционного процесса. Сделан вывод о том, что Великий Шелковый путь стал связующим звеном между Востоком и Западом и сыграл большую роль в формировании культурных, экономических и политических связей между народами.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Китай, Россия, Шелковый путь, интеграция, экономическое, культурное, политическое сотрудничество, Восток, Запад

Pogodin S. N., Zhou Jun

Integration Project: the Great Silk Road (the History of Creation)

Pogodin Sergey Nikolaevich

Saint- Petersburg Polytechnic University Peter the Great (Russian Federation)
Head of Department "International relations"
Doctor of historical Sciences, Professor
pogodin56@mail.ru

Zhou Jun

Saint- Petersburg Polytechnic University Peter the Great (Russian Federation)
Postgraduate student, chair "International relations"
kmo@imop.spbstu.ru

ABSTRACT

In article questions of history of creation of the Great Silk way are considered. Conditions for development of integration process are analyzed. The conclusion is drawn that Great the Silk way became a link between the East and the West and played a big role in forming of cultural, commercial and political connections between the people.

KEYWORDS

China, Russia, Silk Road, integration, economic, cultural, political cooperation, East, West

Понятие «Великий Шелковый путь» впервые появилось в 1877 г. благодаря немецкому географу Фердинанду фон Рихтгофену. Однако еще в XIII в. венецианский купец Марко Поло проводил караванные пути, по которым перевозился шелк с Востока на Запад. Эти пути были названы «шелковыми».

История Великого Шелкового пути как торговой магистрали начинается во II в. до н. э. Во время правления Ханьской династии предпринималось множество по-

пытках поиска альтернативных путей в Среднюю Азию в обход территорий, заселенных племенами постоянного врага Ханьской династии народности сюнну (гунны). В 139 г. до н. э. с дипломатической миссией на Запад отправился Чжан Цянь, для заключения военного альянса с племенем Да Юэжи против гуннов [9, р. 47.]. Однако Чжан Цянь попал в плен, в котором находился около 10 лет. Он совершает побег и бежит на Запад. Пройдя высокие перевалы Тянь-Шаня, он выходит к Иссyk-Кулю, проходит вдоль р. Нарын и попадает в Ферганскую долину. На территории этой долины располагалось много городов, объединенных в одно государство. Предпринятая попытка заключить с правителем долины военный союз оказалась неудачной, он был вынужден вернуться домой. Представ перед императором, Чжан Цянь сделал доклад, в котором были описаны возможные торговые маршруты по территории Средней Азии. Эти торговые маршруты и стали в дальнейшем основой Великого Шелкового пути.

К концу II в. до н. э. началось последовательное распространение власти династии Хань на северо-запад. В подчинение династии попали коридор Ганьсу и город Дуньхуан. С покорением каждой новой области через определенные интервалы возводились сигнальные башни, на завоеванных территориях были развернуты постоянные гарнизоны. Торговля вдоль Великого Шелкового пути велась за счет китайских государственных расходов, а не за счет внешней торговли с дальними странами [5, с. 57.].

Угроза нападений гуннов была устранена. Однако гунны периодически вторгались на территорию Китая, также периодически на северо-западе страны вспыхивали восстания. В начале нашей эры было проведено несколько военных экспедиций в западные районы для подавления восстаний и восстановления протектората над западными регионами. Эти действия способствовали процветанию и увеличению популярности торговых маршрутов.

С этого времени начинается укрепление отношений между Китайским государством и Центральной Азией, ежегодно на территорию Средней Азии отправляются посольства с щедрыми дарами. Все государства, расположенные на западной окраине Китая, установили дипломатические отношения с династией Хань [5, с. 68].

Установление дипломатических отношений в последнее десятилетие второго тысячелетия до н. э. способствовало зарождению Великого Шелкового пути. Именно с этого момента он становится сквозным маршрутом, соединившим все крупные цивилизации Старого Света — Китай, Индию, Ближний Восток и Европу.

Основанием для Великого Шелкового пути стали две великие дороги. Первая была разведана во время походов эллинов и македонян, в период правления Александра Македонского и селевкидского полководца Демодама и шла из Средиземноморья в Среднюю Азию до Сырдарьи. Вторая дорога была разведана Чжан Цянем и начиналась в двух главных центрах Ханьской империи — Лоян и Чаньань. Миновав Великую Китайскую стену, караваны следовали через Ланьчжоу и доходили до Дуньхуана. Отсюда шли две основные дороги — Южная и Северная. Первая огибала безводную пустыню Такламакан с юга и через Хотан, Яркенд, Балх доходила до Мерва. Северная дорога пролегла через Турфан до Кашгара и шла далее до Самарканда и Мерва.

После Кашгара караваны переправлялись через Тянь-Шань и проникали в Среднюю Азию. Часть караванов шла в Индию, куда вел очень тяжелый путь, названный висячими перевалами. От Мерва, где соединялись Южная и Северная дороги, шла центральная магистраль Великого Шелкового пути. Основная ветвь его направлялась к Багдаду, достигала портов Сирии. Там товары перегружались на корабли и морем доставлялись в Египет, Византию, Италию и другие страны Средиземноморья [2, с. 73]. Другая ветвь проходила через земли современного Афганистана в Индию.

Третья ветвь шла до Волги и далее в Восточную Европу. По этому пути китайские, индийские и среднеазиатские товары достигали Древней Руси [2, с. 96]. Таким образом, торговля по Шелковому пути способствовала укреплению и расширению экономических и культурных связей государств Азии и Европы.

К Лояну, а позже к новой столице Китая Чанъаню сходились сухопутные дороги с северо-востока из Кореи и с юго-запада из провинции Сычуань. Важное значение имели и речные пути. Великие реки Китая Хуанхэ и Янцзы и их притоки образовывали удобную сеть водных дорог. Со временем сеть коммуникаций вокруг главных дорог становилась все более густой, создавались соединяющие и промежуточные маршруты.

На развитие и функционирование Великого Шелкового пути влияли не только экономические, но и политические факторы. Вся история его существования связана с непрерывным противоборством за контроль над важнейшими караванными путями. Междоусобные войны правителей государств Средней Азии приводили к упадку узловых городов на торговых путях и грабежу купеческих караванов. Это вело к нарушению торговых потоков от Китая до Восточного Средиземноморья и падению отдельных участков Великого Шелкового пути.

История этого пути насчитывает несколько кратковременных периодов, когда контроль над путями находился у одного государства: Тюркский каганат в последней трети шестого века, империя Чингисхана во второй четверти XIII в. и империя Тамерлана в последней трети XIV в. Это были периоды наибольшего расцвета Великого Шелкового пути.

С III в. н. э. до VI в. н. э. Великий Шелковый путь находился в состоянии упадка, что было связано с так называемым падением «квартета империй»: Римской (Средиземноморье), Парфянской (Ближний Восток), Кушанской (Индия, Афганистан, Средняя Азия) и Ханьской (Китай) [8, с. 67]. В VI в. территория Средней Азии и всех Евразийских степей от Северного Китая до Причерноморья были объединены под властью Тюркского каганата. Вскоре на его месте образовался ряд кочевых государств (Хазарский каганат, Западно-Тюркский и Восточно-Тюркский каганат, Уйгурский каганат), под контроль которых попали лишь отдельные участки пути.

В начале VII в. управление центральноазиатскими трассами Великого Шелкового пути оказалось в руках китайской империи Тан (618–907). Эта династия стала самой могущественной за всю историю Китая. Столица Чанъань стала международным мегаполисом того времени, в котором жили многие иностранные посланники, торговцы и миссионеры. Кроме того, во время правления династии Тан Великий Шелковый путь был значительно расширен. Были побеждены восточные тюрки, установлены дружественные отношения с западными тюрками. В это время появилась дорога в монгольское плато через Алтай, оказавшая влияние на укрепление контактов между монгольским плато и обширными западными регионами.

Благодаря открытию новой дороги между Цинхай-Тибетским Нагорьем и Южным Синьцзяном, в VII в. произошло расширение Великого Шелкового пути и увеличение культурных обменов между Китаем и Тибетом [8, с. 81]. Впоследствии многие западные регионы были объединены и Великий Шелковый путь начал обретать множество новых ответвлений в этих областях, образуя сложную сеть дорог. В это время значение Северного маршрута Великого Шелкового пути достигло своего пика, так как сокращалось расстояние между Востоком и Западом. Вдоль него появлялось множество городов и рыночных центров.

Восточная Римская империя, Персия, Арабская империя находились в состоянии стабильности и поддерживали хорошие отношения с Империей Тан. За почти полуторавековой период китайцам удалось поставить под свой контроль большую часть

территорий Средней Азии, а сама торговля на трансевразийских путях достигла наивысшего расцвета [4, с. 57]. За счет государственных дотаций на военные нужды, поступавших при династии Тан, вливались огромные деньги в местную экономику. Тем самым создавались благоприятные условия для формирования форtpостов Великого Шелкового пути [5, с. 165].

Вспыхнувший в Ань Лушаня в 755–763 гг. мятеж стал важным моментом для Китая. Танская династия не смогла больше выделять достаточного количества средств на содержание Великого Шелкового пути. Империи пришлось покинуть Среднюю Азию. Процветание маршрута стало снижаться, западные регионы постепенно перешли под контроль Тибетской империи, уйгуров и Караханской империи. С падением династии Тан торговые пути к бывшей столице оказались в изоляции и на Великом Шелковом пути наступила новая эпоха — эпоха делового застоя.

Наряду с ростом мощи Монгольской империи и созданием династии Юань (1271–1368), маршрут начал восстанавливать свою силу и заново процветать. Это была его последняя славная эра.

Во время правления Монгольской империи было уничтожено большое количество платных затворов, торговый маршрут стал удобнее, проще и безопаснее. Монгольские императоры приветствовали путешественников Запада, назначали их на высокие посты. Существовала так называемая «золотая карточка», по которой возможно было получить еду, лошадей, проводников по всему владению хана. Владельцы такой карты могли свободно передвигаться и осуществлять торговлю между Востоком и Западом [7, с. 87].

С распадом Монгольской империи, возрождением ислама и политикой изоляционизма династии Мин вновь образовался барьер между Востоком и Западом. Торговля с Западом пошла на убыль, как и все движение по Древнему Великому Шелковому пути. Начались поиски новых, более безопасных и надежных дорог. Началось освоение Морского Шелкового пути. Эпоха великих географических открытий способствовала утрате значения Великого Шелкового пути.

Древний Великий Шелковый путь представлял собой скорее отрезки маршрутов, пролегающие через громадные просторы пустынь и горных массивов, а не единую транспортную магистраль. Количество грузов, перевозившихся по нему, было небольшим, однако именно они послужили изменению культурных основ народов Востока и Запада [5, с. 231]. Сеть маршрутов Великого Шелкового пути служила своего рода артерией, по которой происходил обмен религиозными учениями, произведениями искусства, наукой, языками и техническими достижениями. Многие элементы цивилизации поступали к обмену в рамках Великого Шелкового пути вместе с коммерческими товарами, которые торговцы возили из страны в страну.

Шелк был не единственным товаром, перевозившимся вдоль этого пути. По дорогам следовали такие плоды человеческого труда, как химические препараты, пряности, металлы, седла и кожгалантерея, стекло и бумага, впервые изготовленная во II в. до н. э. в Китае и считающаяся более значимым изобретением, нежели шелк, который использовался в основном для пошива одежды. Бумага служила инструментом преобразования тех обществ, в пользование которых она попадала, и ее появление ознаменовало собой настоящий культурный прорыв.

В зону Великого Шелкового пути переселялись народы разных национальностей, и здесь постоянно происходил обмен языками задолго до того, как появились современные пособия типа словарей и учебников. Народы, прошедшие весь Великий Шелковый путь либо какую-то его часть, оставляли часть своих традиций в местах остановок. Частые переселения народа служили средством перемещения некоторых прикладных знаний на Восток, а других — на Запад. Так, например, технические приемы изготовления бумаги и ткачества шелка вывезли из Китая

в то же время, когда на территорию Китая завезли специальные приемы варки стекла [5, с. 304].

По северной ветви пути из Индии на территорию Китая проник буддизм. Буддийская вера стала прародительницей различных религиозных сообществ в Центральной Азии. Христианство начало проникать на Восток по Шелковому пути. После запрета деятельности Несторианской церкви в Европе в 432 г. н. э. ее последователи были изгнаны на Восток. В 638 г. н. э. была освящена первая несторианская церковь в Китае [3, с. 113]. Это направление христианства прочно укрепилось на Великом Шелковом пути. Во время правления Монгольской империи на территорию Китая начал проникать даосизм. Впоследствии даосизм и буддизм наряду с конфуцианством станут основой национальных культурных традиций Китая.

Необходимость возникновения Великого Шелкового пути диктовалась сложившимися политическими обстоятельствами и была подготовлена всем ходом развития народов Евразии [3, с. 186]. Великий Шелковый путь стал связующим звеном между Востоком и Западом и сыграл большую роль в формировании культурных, экономических и политических связей народов Китая, Средней Азии, Передней Азии, Кавказа и Европы [1]. Китай, исторически расположившийся на Великом Шелковом пути, внес не только значительный вклад в его открытие, но и на протяжении всего его существования как торговой магистрали оказывал решающее влияние на его развитие и процветание [6, с. 25–26].

Литература

1. Ли Ч. Центрально-Азиатские факторы в строительстве «Экономического пояса Шелкового пути» // *Мировое знание*. 2015. № 12. С. 42–43. (李中海.“丝绸之路经济带”建设中的中亚因素.《世界知识》.2015年第12期42–43.共2页.)
2. Радкевич В.А. Великий шелковый путь. М : Агропромиздат, 1990.
3. Ртвеладзе Э.В. Великий шелковый путь: энцикл. справ.: древность и ран. средневековье. Ташкент : Узбекистон миллий энциклопедияси, 1999.
4. *Формирование и развитие трасс великого шелкового пути в Центральной Азии в древности и средневековье*: тез. докл. междунар. семинара ЮНЕСКО, Самарканд, 1–6 окт. 1990 г / под общ. ред. А.А. Аскарова. Ташкент : Фан, 1990.
5. Хансен В. Великий шелковый путь: портовые маршруты через Среднюю Азию. Китай — Согдиана — Персия — Левант. М. : Центрполиграф, 2014.
6. Чжан Ц., Юань Е. Китайская среднеазиатская геополитическая стратегия и ее влияние на «Экономический пояс шелкового пути» // *Мировые региональные исследования*. 2016. № 1. С. 22–30. (张杰,袁野.中国的中亚地缘战略及其对“丝绸之路经济带”的影响.《世界地理研究》2016年第1期22-30.共9页.)
7. *Footprints of Foreign Explorers on the Silk Road* by Information Office of Xinjiang Uygur Autonomous Region People's government. 2007.
8. Wood F. *The Silk Road: Two Thousand Years in the Heart of Asia*. University of California Press, 2004.
9. Zhang Y. *Story of the Silk Road*. China Intercontinental Press, 2005.

References

1. Li Ch. *Central Asian factors in construction of «An economic belt of the Silk way»* [Tsentral'no-Aziatskie faktory v stroitel'stve «Ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti»] // *World knowledge* [Mirovooe znanie]. 2015. N 12. P. 42–43.
2. Radkevich V.A. *Great silk way* [Velikii shelkovyi put']. M. : Agropromizdat, 1990. 238 p.
3. Rtveldadze E.V. *Great silk way* [Velikii shelkovyi put']: *Encyclopedical directory: Antiquity and early Middle Ages*. Tashkent: Uzbek National Encyclopedia [Uzbekiston millii entsiklopediyasi], 1999. 277 p.
4. *Formation and development of routes of a great silk way in Central Asia in the ancient time and the Middle Ages* [Formirovanie i razvitie trass velikogo shelkovogo puti v Tsentral'noi Azii v drevnos-

- ti i srednevekov'e]: (Report thesis of UNESCO), Samarkand, 1–6 Oct. 1990 / Under a general edition of A. A. Askarov. Tashkent : Fan, 1990. 203 p.
5. Hansen V. *Great silk way: port routes through Central Asia. China – Sogdiana – Persia – Levant: [Velikii shelkovyi put': portovye marshruty cherez Srednyuyu Aziyu. Kitai — Sogdiana — Persiya — Levant]*. Moscow : Centrpoligraf, 2014. 475 p.
 6. Zhang Ts., Yuan E. *Chinese Central Asian geopolitical strategy and its influence on «An economic belt of a silk way»* [Kitaiskaya sredneaziatskaya geopoliticheskaya strategiya i ee vliyanie na «Ekonomicheskii poyas shelkovogo puti»] // World regional researches [Mirovye regional'nye issledovaniya]. 2016. N 1. P. 22–30.
 7. Footprints of Foreign Explorers on the Silk Road by Information Office of Xinjiang Uygur Autonomous Region People's government. 2007.
 8. Wood F. *The Silk Road: Two Thousand Years in the Heart of Asia*. University of California Press, 2004.
 9. Zhang Y. *Story of the Silk Road*. China Intercontinental Press, 2005.