

DOI: 10.15372/HSS20200216
УДК 94(100+574)

С.К. ЖЕТПЫСБАЕВ

ВЕЛИКИЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ: ИЗ ИСТОРИИ В БУДУЩЕЕ КАЗАХСТАНА

Павлодарский государственный университет,
Республика Казахстан, 146000, г. Павлодар, ул. Ломова, 64.

Актуальность статьи обусловлена необходимостью обобщения исторических этапов функционирования Великого Шелкового пути в связи с его возрождением в условиях глобализации. Выявлена важная роль этой трансконтинентальной торговой магистрали для развития международных связей народов Казахстана и государств Центральной Азии. Представлены инициативы и стратегии Казахстана, Китая, России по разработке и реализации перспективного для стран Азии проекта «Новый Шелковый путь». Дана характеристика его основных направлений по сотрудничеству в экономической и социокультурной сферах. Обращено внимание на популяризацию Великого Шелкового пути и его сибирской составляющей как самого протяженного объекта всемирного культурного наследия, значимого для развития туризма.

Ключевые слова: Великий Шелковый путь, караванный путь, торговля, Казахстан, Китай, дипломатические контакты, торгово-экономическая магистраль, Россия, Алтай, «Новый шелковый путь», интеграция, туризм.

S.K. ZHETPYSBAEV

THE GREAT SILK ROAD: FROM HISTORY TO THE FUTURE OF KAZAKHSTAN

Pavlodar State University
64 Lomova str., Pavlodar, 146000, Republic of Kazakhstan

The article relevance is due to the necessity to generalize historical stages of functioning of the Great Silk Road in relation to its revival in the context of globalization. It reveals the important role of this transcontinental trade route for the international relations development of the peoples in Kazakhstan and Central Asia states. The author represents initiatives and strategies of Kazakhstan, China, and Russia on the development and implementation of promising for Asian countries project “New Silk Road”; gives the characteristic of its main areas of cooperation in the economic and sociocultural spheres; pays attention to popularization of the Great Silk Road and its Siberian component as the longest object of world cultural heritage significant for tourism development.

Key words: Great Silk Road, caravan route, trade, Kazakhstan, China, diplomatic contacts, trade and economic highway, Russia, Altay, “New Silk Road”, integration, tourism.

Обращение к истории Великого Шелкового пути актуализируется в связи с разработкой и реализацией новационного глобального проекта «Новый шелковый путь». Сегодня мы становимся свидетелями и непосредственными участниками возрождения усилиями многих государств мира былой значимости древней транснациональной торговой магистрали. Объекты материального и нематериального наследия на всем его протяжении являются особенно яркими и значимыми из достижений человечества в мировой истории. Восстановление и приумножение в современных услови-

ях многофункциональной роли Шелкового пути будет способствовать созданию эффективных экономических и социокультурных мостов между странами Азии и Европы, расширению межкультурного диалога.

История Великого Шелкового пути, обеспечивавшего торгово-экономические, политико-дипломатические и культурные контакты Востока и Запада, насчитывает несколько тысяч лет. Его общая протяженность составляла около 7 тыс. км, он проходил по территории 21 современного государства. Чтобы преодолеть это расстояние караванам требовалось три года [1,

Сейсембай Калижанович Жетпысбаев – канд. экон. наук, ассоциированный профессор кафедры управления и политологии, Павлодарский государственный университет, e-mail: zhetpysbayevs@mail.ru; <https://orcid.org/0000-0001-2249-1256>

Seyssembay K. Zhetpysbaev – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Department of Management and Political Science, Pavlodar State University.

с. 4]. Великий Шелковый путь в греческих источниках с 120 г. до н.э. по 330 г. назван самым стратегически выгодным караванным путем [2, с. 144]. В середине II в. до н.э. Шелковый путь начинает функционировать как регулярная дипломатическая и торговая артерия [3, с. 49]. Венецианский купец и путешественник Марко Поло в своей «Книге о разнообразии мира» [4] назвал длинный путь «Шелковым». Главным товаром на всем его протяжении был шелк, который пользовался большим спросом и ввиду его легкости, а главное дороговизне идеально подходил для перевозок на дальние расстояния [5, с. 17]. В 1877 г. в работе «Китай. Результаты собственных путешествий» Ф. фон Рихтгофен, немецкий географ, первым использовал понятие «Шелковый путь» для описания дороги, предназначенной в основном для торговли шелком между южной и западной частью Центральной Азии, Индии и Китая в период династии Хань [6, с. 113].

Можно считать, что начало Шелковому пути (после протошелкового этапа) положил китайский путешественник и дипломат Чжан Цзянь. В 138 г. из ханьской столицы вышел посольский караван, насчитывающий более 100 чел., для сопровождения Чжан Цзяна – посланника императора У Ди, отправленного в неведомые страны Запада. Через тринадцать лет он вернулся назад. Преодолев Алтайские горы, отряд спустился в Ферганскую долину, смог добраться до районов современного Афганистана и первым прошел прямым путем из внутренних районов Китая в Центральную Азию. Им были установлены культурные и торговые связи с 36 странами Запада [7, с. 50]. Вслед за Чжан Цзяном по этому пути прошли купцы с караванами товаров; так зародился великий трансконтинентальный путь, на котором появлялись новые города, переплетались разные культуры, соединялись цивилизационными узлами народы и страны Евразии.

В функционировании Великого Шелкового пути можно выделить два этапа. Первый этап – «Протошелковый путь» – хронологически связан с формированием в Средней Азии и Казахстане первых государств (Бактрия, Хорезм, государства саков Жетысу и Приаралья). Китайский шелк и иранские ковры представлены в материалах из раскопок широко известных «царских» курганов Алтая. Данный этап датируется VI – первой половиной II в. до н.э. Второй этап Шелкового пути начинается с поездки Чжан Цзяня в 138 г. и заканчивается с приходом к власти династии Мин в 1405 г., когда сухопутный отрезок Великого Шелкового пути пришел в упадок из-за самоизоляции Китая и бурного развития морского пути.

На основе археологических открытий, анализа письменных источников установлено, что в середине I тыс. до н.э. функционировал «Степной путь», который начинался с Причерноморья, вел к берегам Дона, а затем в земли савроматов в Южное Приуралье, к Иртышу и далее на Алтай. Караванные пути связывали западную часть Казахстана с Дальним Востоком и Приамурьем. Известна так называемая Соболя дорога, по которой осуществлялись связи Византии, Ира-

на, тюркских каганатов и согдийских княжеств с государствами Бохай и Японией [8, с. 59]. В VI–VII вв. наиболее оживленным становится путь, который проходил из Китая на запад через Семиречье и Южный Казахстан [9, с. 60]. Именно в это время отмечается оживление участка Шелкового пути, который сыграл важную роль в развитии городской феодальной культуры Семиречья и Южного Казахстана. Объем торговли был настолько велик, что торговый путь являлся предметом раздоров и войн. Например, одной из причин экспансии империи Чингисхана (XIII в.) было стремление господствовать на этом пути. Вследствие монгольских завоеваний города Центрально-Азиатского региона были опустошены, но это не остановило движение караванов. Шелковый путь проходил по территории казахской степи до монгольского вторжения. В XIV в. караванная торговля по степи была восстановлена, это была важная и быстрая (для своего времени) линия распространения информации через купцов, путешественников, дипломатов.

Основная трасса Великого Шелкового пути по территории Казахстана пролегла через юг страны. От границы Китая торговые караваны двигались через города Сайрам, Яссы, Отрар, Тараз далее в Центральную Азию, Персию, на Кавказ и оттуда в Европу. А.Н. Нысанбаев и Г.Г. Барлыбаева считают: «Казахи, являющиеся наследниками великой кочевой культуры, на протяжении тысячелетий демонстрировали свои адаптационные возможности при постоянно меняющихся внешних условиях. Большую роль сыграл здесь Великий Шелковый путь, наиболее протяженный участок которого проходил через территорию Средней Азии и Казахстана. Караванные пути, с постоянно циркулирующими идеями, знаниями, вероисповеданиями и товарами, на протяжении тысячелетий влияли на менталитет народа древнего Казахстана» [10, с. 71]. Анализ природных ландшафтов, расположение основных мест кочевков, пастбищ, а затем и городищ казахов показывают их тесную связь с трассой Великого Шелкового пути на территории Казахстана. [8, с. 62].

Шелковый путь, или «Жибек жолы» (каз.), как торговая магистраль представляет собой уникальный комплекс исторических, археологических и архитектурных памятников, включая опыт планирования и строительства городов. Такие города, как Отрар (узел многих караванных путей), Сайрам, Сыгнак, Сауран, Сузак являлись центрами не только торговли, но также науки и культуры. В жизни средневековых городов Тараза, Испиджаба, Кулана, стоявших на Великом Шелковом пути, немаловажную роль играли купеческие колонии [11, с. 5].

За тысячелетия своего функционирования Великий Шелковый путь приобрел особое логистическое значение. Эта система дорог связывала в древности и раннем Средневековье, вплоть до Великих географических открытий XVI в., главные центры Китая, Индии, Среднего и Ближнего Востока [12, с. 166].

Перспективность идеи восстановления Шелкового пути была актуализирована Президентом Казахста-

на еще в середине 1990-х гг. Н.А. Назарбаев предлагал возродить Шелковый путь, полагая, что именно наземные транспортные маршруты между Китаем и Европой могут обеспечить экономическое развитие всем странам, находящимся на этом маршруте, сплотить страны Азиатско-Тихоокеанского региона. На 25-м пленарном заседании Совета иностранных инвесторов в 2012 г. Н.А. Назарбаев объявил о начале реализации проекта «Новый Шелковый путь»: «... Казахстан должен возродить свою историческую роль и стать крупнейшим деловым транзитным хабом Центрально-Азиатского региона, своеобразным мостом между Европой и Азией» [13, с. 30]. Год спустя Председатель Китайской Народной Республики Си Цзиньпин одобрил концепции развития континентального и морского Шелковых путей.

При возрождении Шелкового пути важное значение имеет, во-первых, то обстоятельство, что он может рассматриваться как многовекторная сеть для сотрудничества. Во-вторых, на древнем Шелковом пути не доминировала ни одна из стран, этот путь был совместно построен государствами и другими участниками, находящимися вдоль него. В-третьих, Шелковый путь был не только торговым маршрутом, но и сетью культурных коммуникаций, взаимовлияний [6, с. 114]. Глобальный проект «Новый Шелковый путь» будет охватывать такие сферы, как экономика, торговля, транспорт, инвестиции, финансы и культура.

Провозглашение континентальной программы «Экономического пояса Шелкового пути» состоялось в столице Казахстана Астане в сентябре 2013 г. [14, с. 128]. Казахстан является ключевым звеном в осуществлении инициативы «Пояса и пути». Путь Китая на Запад проходит главным образом через Казахстан. Весьма символично, что первым лауреатом премии мира «Шелковый путь» стал первый Президент Республики Казахстан Н.А. Назарбаев [13, с. 31]. В сентябре 2014 г. из Китая в Казахстан стартовал первый за многие годы караван из 136 верблюдов, 8 конных повозок, 25 автомашин и более 100 караванщиков. Караван вез чай и за 10 месяцев пути преодолел более 5 тыс. км пути [15, с. 10]. Старт каравана был посвящен реализации проекта «Экономическая зона Шелкового пути».

Для Казахстана, не имеющего выхода к морю, но обладающего уникальным географическим положением на стыке Европы и Азии, создание такого комплексного евразийского трансконтинентального моста стало вопросом стратегической важности. В настоящее время реализуется около 200 различных инициатив, связанных с модернизацией транспортной инфраструктуры. Созданная на границе с Китаем Специальная экономическая зона (СЭЗ) «Хоргос–Восточные ворота» является первым крупным прорывным проектом Казахстана в сфере развития транспортной логистики, которая работает по принципу «сухого порта» [13, с. 31]. Эксперты прогнозируют, что уже к 2020 г. транзитные перевозки через Казахстан возрастут в 2 раза,

в соответствии со «Стратегией-2050» Казахстан станет крупнейшим деловым транзитным хабом (узлом).

Согласно проекту, предложенному Китаем маршрут нового Шелкового пути будет проходить через весь Евразийский континент и соединит его крупнейшие экономические районы – Азиатско-Тихоокеанский, Западноевропейский и Ближневосточный. Одним из основных узлов данного проекта будет Казахстан. Кроме дорожного проекта Китаем предлагается проект морского Шелкового пути. Объединенные вместе сухопутная и морская траектории пути образуют новую стратегию Китая – «Один пояс-один путь». В соответствии с ней один из путей – Северный маршрут – пройдет из Центрального Китая через Казахстан и Россию в Западную Европу. Южный маршрут, начинающийся в Центральном Китае, через Казахстан, центрально-азиатские страны, Иран и Кавказ достигнет Черного моря, а оттуда Южной Европы [16, с. 64].

На современном этапе инициативы возрождения Великого Шелкового пути находят широкую поддержку и в международном сообществе. Так, решение о возрождении Шелкового пути, как важного канала международного сотрудничества в области дипломатии, культуры, науки, торговли и туризма, было одобрено Генеральной Ассамблеей ООН и ЮНЕСКО. Предусматривается организация широкомасштабных историко-археологических исследований на маршрутах Шелкового пути [7, с. 53].

Важнейшими составляющими современного этапа развития Шелкового пути стали транспортные связи и туризм. Разработаны и действуют сотни маршрутов на одном из самых привлекательных в мире и протяженных путей (до 12 800 км), являющимся культурным наследием человечества.

На сегодняшний день ведущую роль в возрождении древней магистрали играет Всемирная туристская организация (ВТО), выполняющая долгосрочный проект «Туризм на Великом Шелковом пути». Создана единая концепция трансконтинентального туризма, над которой работают туристские организации из 19 стран, входящих в регион Великого Шелкового пути [1, с. 4]. В связи с этим в мире значительно возрос интерес к развитию туризма в Казахстане, к культурному наследию казахского народа. Наибольший приток туристов прибывает из России, Германии, Великобритании, Японии, Кореи, Китая и других стран. [17, с. 37].

В период глобализации именно развитие международных транспортных связей может стать катализатором развития межрегиональных и трансконтинентальных торгового-экономических и социокультурных отношений.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Садыков Н. Великий Шелковый путь в миниатюре // Мысль. 2008. №10. С. 4–7.
2. Баумер К. Наследие Шелкового пути // Гео. М., 2009. Февраль. С. 130–151.
3. Манзул Г.Ж. Великий Шелковый путь на территории Казахстана // История Казахстана: преподавание в школах и вузах. 2009. № 4. С. 49–52.

4. Поло М. Книга о разнообразии мира. М.: ЭКСМО, 2005. 480 с.

5. Кыдырали Д. Диалог цивилизации на Шелковом пути // Мысль. 2016. № 5. С. 16–26.

6. Цзян Фэн, Ян Чэн. Экономический пояс Шелкового пути: региональное сообщество совместных интересов, совместной ответственности и совместного будущего // Дипломатия жаршысы. Вестник дипломатии. 2008. № 13. С. 110–118.

7. Султанова А.Т. Великий Шелковый путь и город Ош // Саясат Policy. 2012. № 7. С. 50–54.

8. Сарымсакова А. Домбровая музыка Великого Шелкового пути // Мысль. 2011. №1. С. 58–62.

9. Байпаков К.М., Ерзакович Л.Б. Древние города Казахстана. Алма-Ата: Наука, 1971. 210 с.

10. Нысанбаев А.Н., Барлыбаева Г.Г. Этика как ядро казахской философской мысли // Вопр. философии. 2012. № 10. С. 64–74.

11. Байпаков К.М. По следам древних городов Казахстана. Алма-Ата: Наука, 1990. 208 с.

12. Евразийская идея Н.А. Назарбаева и тюркское пространство / под. общ. ред. Ш.И. Ибраева. Астана: Сарыарка, 2011. 404 с.

13. Чжоу Лин, Казбеков Б.К. Казахстан – новый Шелковый путь // Саясат Policy. 2015. № 5. С. 30–32.

14. Амребаев А. Национальное региональное и глобальные измерения китайской инициативы «Пояса и пути» // Дипломатия жаршысы. Вестник дипломатии. 2018. №3. С. 128–135.

15. Потехина О. Возрождение древнего пути: караван Китай – Казахстан // Достык. Дружба. 2018. № 4. С. 10–17.

16. Бугаенко А. Экономический пояс Шелкового пути: цели и перспективы // Казахстан в глобальных процессах. 2015. №1. С. 64–73.

17. Болевских Е. Казахстан – страна величественной природы, богатой духовности и стремительного экономического развития // Вестник промышленности и торговли. 2011. № 4. С. 37–39.

REFERENCES

1. Sadykov N. The Great Silk Road in miniature. *Mysl'*, 2008, no. 10, pp. 4–7. (In Russ.)

2. Vaumer C. The heritage of the Silk Road. *Geo*. Moscow, 2009, february, pp. 130–151. (In Russ.)

3. Manzul G. Zh. The Great Silk Road in the territory of Kazakhstan. *Istoriya Kazakhstana: prepodavanie v shkolakh i vuzakh*, 2009, no. 4, pp.49–52. (In Russ.)

4. Polo M. The book about the world diversity. Moscow, EKSMO, 2005, 480 p. (In Russ.)

5. Kydyrali D. Dialogue of civilization on the Silk Road. *Mysl'*, 2016, no. 5, Almaty, pp. 16–26. (In Russ.)

6. Feng J., Cheng Ya. The Silk Road economic belt: regional community of shared interests, shared responsibility and shared future. *Vestnik diplomatii*, 2008, no. 13, pp. 110–118. (In Russ.)

7. Sultanova A. T. The Great Silk Road and Osh city. *Sayasat Policy*, 2012, no. 7, pp. 50–54. (In Russ.)

8. Sarymsakov A. Dombra music of the Great Silk Road. *Mysl*. 2011. №1. pp. 58–62 (In Russ.)

9. Baypakov K. M., Erzakovich L. B. The ancient cities of Kazakhstan. Alma-Ata, Science, 1971, 210 p. (In Russ.)

10. Nysanbaev A. N., Barlybaeva G. G. Ethics as the core of Kazakh philosophical thought. *Voprosy filosofii*, 2012, no. 10, pp. 64–74. (In Russ.)

11. Baypakov K. M. In the footsteps of ancient cities of Kazakhstan. Alma-Ata: Science, 1990, 208 p. (In Russ.)

12. Ibraev Sh. I. (ed.) The Eurasian idea of N. Nazarbayev and the Turkic space. Astana, Saryarka, 2011, 404 p. (In Russ.)

13. Zhou Lin, Kazbekov B. K. Kazakhstan – new Silk Road. *Sayasat Policy*, 2015, no. 5, pp. 30–32. (In Russ.)

14. Amrebaev A. National regional and global dimensions of the Chinese initiative “Belts and ways”. *Vestnik diplomatii*, 2018, no. 3, pp.128–135. (In Russ.)

15. Potekhina O. Revival of the ancient way: the caravan of China-Kazakhstan. *Dostyk. Druzhiba*, 2015, no. 4, pp. 10–17. (In Russ.)

16. Bugayenko A. The Silk road economic belt: goals and prospects. *Kazakhstan v global'nykh protsessakh*, 2015, no. 1, pp. 64–73. (In Russ.)

17. Boletskikh E. Kazakhstan is a country of majestic nature, rich spirituality and rapid economic development. *Vestnik promyshlennosti i trgovli*, 2011, no. 4, pp. 37–39. (In Russ.)

Статья поступила в редакцию 10.01.2020

Дата рецензирования 24.01.2020

Статья принята к публикации 30.03.2020