

**МИНИСТЕРСТВО ВЫСШЕГО И СРЕДНЕСПЕЦИАЛЬНОГО
ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

**Исторический факультет
Кафедра «История Узбекистана»**

**РОЛЬ И МЕСТО УЗБЕКИСТАНА В ВОЗРОЖДЕНИИ ВЕЛИКОГО
ШЕЛКОВОГО ПУТИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ**

Выпускная квалификационная работа

Выполнил: студент 405 группы
Тоирова Дурдона
Научный руководитель: **Хасанова Шохиста Хасановна**

*Выпускная квалификационная работа выполнена на кафедре “История Узбекистана”.
Одобрено и рекомендован к защите на заседании кафедры от _____ 2016 года
(Протокол №__)*

Заведующий кафедрой: _____

*Выпускная квалификационная работа защищена на заседании ГАК _____ 2016 года
и оценена на _____ баллов. (Протокол №__).*

Председатель ГАК: _____

Члены ГАК:

Самарканд – 2016

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА I. ВОЗНИКНОВЕНИЕ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ.....	6
<i>I.1. Формирование древнейших путей.....</i>	<i>6</i>
<i>I.2. Великий шелковый путь и его место в развитии нашей страны.....</i>	<i>21</i>
<i>I.3. Великий шелковый путь в период Амира Темура..</i>	<i>28</i>
<i>I.4. Снижение роли и значения Великий шелковый пути.....</i>	<i>30</i>
ГЛАВА II. ВОЗРОЖДЕНИЕ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ В РЕСПУБЛИКЕ УЗБЕКИСТАН	33
<i>II.1. Условия возрождения Великого Шелкового пути.....</i>	<i>33</i>
<i>II.2. Программа ЮНЕСКО - Великий Шелковый путь. Разработка проекта ТРАСЕКА.....</i>	<i>36</i>
<i>II.3. Участие Узбекистана в возрождении Великого шелкового пути.....</i>	<i>51</i>
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	58
ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА.....	60

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы выпускной квалификационной работы. Шелковый путь оказал огромное влияние на формирование политического, экономического, культурного устройства стран, через которые он проходил. Здесь не раз проносились завоевательные и междоусобные войны¹, создавались и рушились великие державы и мелкие государства, прежние столицы уступали место новым. Народы многих стран сегодня стремятся изучить корни своей истории, понять истоки духовности, своей национальной причастности к мировой культуре. Такую возможность дает решение о возрождении Великого шелкового пути во всей его многогранности как важнейшего канала углубленного международного сотрудничества в области дипломатии, культуры, науки, торговли, туризма. Оно было принято в 1993 году на Генеральной Ассамблее ООН, прошедшей в Индонезии. Мировое сообщество придает большое значение этому процессу. В 1988 году ЮНЕСКО приступила к осуществлению десятилетнего проекта "Интегральное изучение Шелкового пути - пути диалога".

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

8 сентября 1998 г. Президент нашей Республики 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 ТРАСЕКА².

¹Аскарлов А.А. История Узбекистана (с древнейших времён до V в.н.э.) - Т.; Узбекистон, 1997.

²Артыков А. ТАСИС-ТРАСЕКА: перспективы развития. // Экономика и статистика. 1998. №2.

Узбекистан является родиной проекта «Туризм на Великом Шелковом пути»¹. 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.)

Цель работы: Раскрыть роль и место Узбекистана в возрождении Великого Шелкового Пути в современных условиях.

В связи с установленной целью определены следующие задачи:

- изучить историю возникновения Великого шелкового пути;
- установление и развитие тесных культурных контактов между Востоком и Западом ;
- Раскрыть значение возрождения Великого Шелкового Пути;
- Роль и место Узбекистана в возрождении Великого Шелкового Пути.

Степень изученности проблемы.

Вопрос о возрождении Великошелкового пути является весьма актуальным на сегодняшний день, и поэтому уделяется большое внимание многих авторов на этот вопрос. 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 -ТРАСЕКА².

¹Указ Президента Республики Узбекистан «О мерах по активизации участия Республики Узбекистан в возрождении Великого Шелкового пути и развитию международного туризма в республике» от 31 мая 1995 года.

²Артыков А. ТАСИС-ТРАСЕКА: перспективы развития. // Экономика и статистика. 1998. №2.

Над этой темой работали такие авторы как: Радкевич В.А.¹, Озерова Н.Г.², Петров А.М.³, Ртвеладзе Э.В.⁴, Петров Л.М.⁵, Лубо-Лесниченко Е.И.⁶, Григорьев В.В.⁷ и многие другие.

Непосредственно изучение возрождения Великого шелкового пути в Узбекистане нашли свое место в работах Президента Республики Узбекистан И.А.Каримова⁸ и таких авторов, как Ахметшин Н.Х.⁹, Кобзева О.П.¹⁰, Кусанбаев Б.М.¹¹, 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.

Структура работы. Работа состоит из введения, двух глав, заключения и списка использованной работы.

¹Радкевич В.А. Великий шелковый путь. М., 1990

²Озерова Н.Г. Великий шелковый путь: формирование и развитие (научно- методическое пособие) – Т.: Изд. ТЭИС, 1999

³Петров А.М. Великий Шелковый путь. М., 1995

⁴Ртвеладзе Э.В. Великий Шелковый путь. Энциклопедический справочник Т- :1999

⁵Петров Л.М. Великий Шелковый путь. О самом простом, но мало известном — М.:1955

⁶Лубо-Лесниченко Е.И. Великий Шелковый путь. //Вопросы истории 1985.№9

⁷Григорьев В.В. Восточный или Китайский Туркестан. — Спб: 1873г

⁸Указ Президента Республики Узбекистан «О мерах по активизации участия Республики Узбекистан в возрождении Великого Шелкового пути и развитию международного туризма в республике» от 31 мая 1995 года

⁹Ахметшин Н.Х. Тайны Шелкового пути. М., 2002

¹⁰Кобзева О.П. Великий Шелковый путь: вчера, сегодня, завтра. Хозяйство и право. 2000. №1.

¹¹Дорогами Великого Шелкового пути. /Сост. Кусанбаев Б.М. — Т.: Шарк. 1996.

ГЛАВА I. ВОЗНИКНОВЕНИЕ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

1.1. Формирование древнейших путей

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 народы¹.

Один из древнейших путей — "лазуритовый" — сложился еще в 3—2 тысячелетиях до н.э. Он начинался в горах Памира, проходил через ИраноПередней 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. малоазиатские города Эфес и Сарды на берегу Средиземного моря с одной из столиц Ирана и городом Сузы. Ещё один путь вёл из Ирана через Бактрию, Согдиану, Ташкентский оазис и территорию Казахстана до Алтая.

Шелковый 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 обозначений связей между дальневосточным и западным миром и оказался чрезвычайно удачным и общепринятым. Со II в.

¹Радкевич В.А. *Великий шелковый путь*. М., 1990

н.э. шелк стал главным товаром, который везли китайские купцы в дальние страны.

Таким образом, символом отношений между Западом и Востоком был Великий Шелковый путь. 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 ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ – система караванных торговых путей, соединявших со 2 в. до н.э. до 15 в. страны Евразии – от Западной Европы до Китая¹.

Термин «Великий шелковый путь» (Great silk road) ² вошел в историческую науку в конце 19 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. Шелковый путь прошел в своем развитии ряд этапов. Хотя единая трансевразийская система караванных коммуникаций сложилась только в конце 2 в. 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 6 в., империей Чингисхана во второй четверти 13 в. и империей Тимура (Тамерлана) в последней трети 14 в. Однако из-за высокой протяженности путей объединить их под единым контролем было чрезвычайно трудно. Чаще наблюдался «раздел мира» между несколькими крупными странами.

¹Петров А.М. *Великий Шелковый путь*. М., 1995

²Радкевич В.А. *Великий шелковый путь*. М., 1990

До 3 в. н.э. почти вся Евразия контролировалась четырьмя региональными империями – Римской (Средиземноморье), Парфянской (Ближний Восток), Кушанской (Индия, Афганистан, Средняя Азия) и Ханьской (Китай). Хотя 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 6 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 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 полых посохе яйца тутового шелкопряда. Покупая сначала бумагу у купцов с востока, европейцы также стали с 13 в. изготавливать ее самостоятельно¹.

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, вела из Египта в Индию. Она начиналась в портах МиосХормос 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,

¹Ртвеладзе Э.В. Великий Шелковый путь. Энциклопедический справочник Т- :1999

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 Шелковый путь начиналась в Риме и через Средиземное море выходила к сирийскому городу Гиерополю, 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 АнтиохиюМаргианскую, 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 Шуруб, 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 Дарбант (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 раннекушанское 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 неширокой 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 м, длиной около 2 км, заканчивающаяся в южной части мощной крепостью. Это была пограничная стена Кушанское царства, отделявшая её от Кангюя. Далее дорога подходила к Железным Воротам - горному проходу, неоднократно упоминаемому под различными названиями: Дар-иАхании, Бабаал-Хадид., Темур-капыг, Темыр-кахалга 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 Туркестан¹.

¹Бабадясанова Т.И. По древним городам Узбекистана. — М.: Профиздат, 1988.

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 Шелковый 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 дороги 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: из Антиохии Маргианской - древнего Мерва оно шло через пески Каракумы, пересекало Окс, затем выходило к Бухаре, оттуда в Мараканду, 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: Тиры, 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. 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 Шелкового 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: скифы, сарматы, гунны, авары, болгары, мадьяры, печенеги, и "нет им числа"¹.

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. В столице Согда - древней Мараканде 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. 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

¹Радкевич В.А. *Великий шелковый путь*. М., 1990

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.

Один из древнейших путей - «лазуриновый» - сложился еще в 3-2 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 т.н. «степной», «нефритовый», «золотой» и другие пути. В IV в. до н.э. Александр Македонский разгромил армию последнего ахеменидского царя Дария. Весной 329 г. до н.э. появился на границе Средней Азии. Несмотря на сильное сопротивление, Александр Македонский устанавливает здесь свое Согласно данным современной археологии, с 3 тыс. до н.э. функционировал «лазуриновый путь», по которому полудрагоценный камень лазурит перевозился из предгорий Памира (из района Бадахшан на территории современного Таджикистана) на очень дальние расстояния на запад и на юг, до стран Ближнего Междуречья (Ур, Лагаш) и Индии

(Хараппа, Мохенджо-Даро). С конца 2 тыс. до н.э. начал работать «нефритовый путь» – торговля самоцветами из Центральной Азии (из района Куньлунь на территории современного китайского Синьцзян-Уйгурского района) по восточному пути, в обмен на шелк из Китая.

В середине 1 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 Цзян 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. Другая, ведущая с Востока, из Ханьской империи в Среднюю Азию, разведанная ЧжанЦзянем, который прошел эту область с севера на юг через Давань, Кангюй, Согд, Бактрию.

Первичное открытие Великого Шелкового пути связано с именем знаменитого китайского путешественника, дипломата, офицера дворцовой стражи - ЧжанЦзяня. Экспедиции ЧжаньЦзяня снаряжает правитель династии Хань – Вуди. Границы его государства постоянно подвергались нападениям сюнну (хуннов). Их нашествия начались в 176-206 гг. до н.э., а Цинь Ши-Хуанди в 221 г.до н.э. строит Великую Китайскую стену для защиты от этих кочевых племен.

Вуди, сын неба, узнает от пленных хуннов, что они разгромили народ юэ-чжи. Последние бежали через - ТаклаМакан на запад и осели там. Вуди решил найти в юэ-чжах союзников для борьбы против хунну. С целью заключить с юэ-чжами военный договор и отправляется в дорогу в 138 г. до

н.э. ЧжаньЦзянь с караваном в 100 чел. Сумев избежать многочисленные ловушки хунну, на территории нынешней провинции Ганьсу он все же попадает в плен. В плену он пробыл 10 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. ЧжаньЦзянь 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 13 лет прибыл к Ву-Ди и представил ему добытые сведения. Эти сведения военного, политического, географического, 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, с плохими копытами (а подковывать лошадей тогда еще не умели), напоминавших современную лошадь Пржевальского.

С попыток Ву-Ди получить доступ к этим необыкновенным ферганским лошадям и начинается торговля на Шелковом пути. Купить этих лошадей китайцам не удалось. Тогда Ву-Ди посылает в Ферганскую долину крупную армию осадившую Коканд. 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. 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, Гяочи и другие страны. 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 жалование и налоги выплачивались шелком и к тому же правительство не желало вывоза металлических денег за пределы страны.

Кроме шелка в западных землях большим спросом пользовалось оружие. Контроль над обоими маршрутами, т.е. «южным путем» следовавшим через «небесные горы» (Тянь-Шань) и «луковые горы» (Памир), а также «северным путем» с нач. 60гг. прочно находился в китайских руках. Был даже назначен комендант над западными землями, в обязанности которого входило зорко следить за соседями¹.

Связи по Великому Шелковому пути в древности достигли особенно большого развития на рубеже I-II вв. В 105-115 гг. был налажен контакт Ву-Ди с Парфией². 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 знамена 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

¹Петров Л.М. Великий Шелковый путь. О самом простом, но мало известном — М.:1955

²История народов Восточной и Центральной Азии. - М.: Наука.1986

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 ЧжанЦзянем 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 владетеля. 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 4 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. Спутя 1 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), 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 возрастает. Согласно «Истории старшего дома Хань», ежегодно в различные государства Средней Азии при императоре Ву-ди отправлялось не менее 10 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 20.000 конницы 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 и Личаня (г. Александрия в Египте).

В результате этих посольств и открытия Западного края возник Великий шелковый путь. Дипломатические отношения Ханьского Китая с 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 императорском Дворе.

Китайцы считали, что это был хитрый предлог, способствующий развитию торговли Кангюя с Китаем. Несмотря на то, при посещении ЧжанЦзянем 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 не мало способствовали юэчжские посольства в Китай и китайские посольства в Бактрию. В 138 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. ЧжанЦянь 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 ЧжанЦянь не смог добиться от контролировавших Бактрию юэчжей военной помощи в борьбе с сюнну, собранные им сведения были признаны исключительно важными. В 123–119 до н.э. китайские войска самостоятельно нанесли поражение сюнну, обезопасив путь из Китая на запад. Именно с конца 2 в. 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 Шелковому 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 Туркестан¹, 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. Когда китайский путешественник ЧжанЦянь вернулся из Средней Азии, он привез информацию о ферганских аргамаках – невиданных в Китае высоких лошадях. 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.

¹Литвинский Б.А. Изучение древней истории и культуры Восточного Туркестана в Отечественной и зарубежной науке //НАА.:1982.№1

В России первые попытки разведения шелкопряда предпринимались при царе Михаиле Федоровиче (1596 - 1645 гг.). 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 в Астрахани и Ахтубе. Делались попытки 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, связывающая Китай с Передней Азией через Среднюю Азию и далее с Европой.

I.2. Великий шелковый путь 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 Туркестана¹, 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

¹Литвинский Б.А. Изучение древней истории и культуры Восточного Туркестана в Отечественной и зарубежной науке //НАА.:1982.№1

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 куска 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 Согда 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 орех¹.

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

¹Радкевич В.А. *Великий шелковый путь*. М., 1990

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 кхароштии, 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 пути¹.

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 доспехах, 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

¹Ахметшин Н.Х. *Тайны Шелкового пути*. М., 2002

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 татара-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, скопирован 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.

1.3. Великий шелковый путь в период Амира Темура

Крупномасштабную попытку восстановить значение Средней Азии в международной торговле по Великому Шелковому пути предпринял Амир Темур¹.

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.

¹Кобзева О.П. Великий Шелковый путь: вчера, сегодня, завтра. // Хозяйство и право. 2000. №1.

После смерти Амира Темура 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 разорен)

Амир Темур, ставший правителем Мавераннахра и Хорасана в 1370 году, выступал за восстановление трасс Шёлкового пути через территорию Средней Азии(просто сделал тоже на Волге, что и Чингис хан в Мавераннахра, разорил их). Караваны вновь взяли путь через Герат, Балх и Самарканд.

Основные функции Великого Шелкового пути сводились: к обмену товарами, накоплению и распространению новых технологий и религий (буддизма, несторианства), активному обмену информацией и также дипломатическую, отправляли посольства с караванами. Для Средней Азии Великий Шелковый путь стал фактором быстрого и эффективного роста и развития. Велика была и роль самой Средней Азии на Великом Шелковом 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.

1.4. 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 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 татара-монголами¹.

Кочевая и полукочевая верхушка была заинтересована в получении тех благ, каковы 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

¹Ртвеладзе Э.В. Великий Шелковый путь. Энциклопедический справочник Т. 1999

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 татаро-монголах торговля по Великому Шелковому пути 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 Тимура не смогли впоследствии сохранить централизованное среднеазиатское государство, поэтому южная дорога также почти перестала функционировать.

Закат Великого шелкового пути¹ связывают, прежде всего, с развитием торгового мореплавания вдоль побережий Ближнего Востока, Южной и Юго-Восточной Азии. В 14–15 вв. 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) – около 300; один

¹Петров Л.М. Великий Шелковый путь. О самом простом, но мало известном

корабль перевозил столько же грузов, как и очень большой караван в 1 тыс. вьючных животных.

В результате этих геополитических и геоэкономических факторов к 16 в. Великий шелковый путь 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 он начал терять свое значение и постепенно пришел в упадок.

Некогда могущественные богатые города на Шелковом пути были занесены песком, высокогорные карнизы - мостики — овриги обвалились, караванные тропы заросли травой.

ГЛАВА II. ВОЗРОЖДЕНИЕ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ В РЕСПУБЛИКЕ УЗБЕКИСТАН

II.1. 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 Великий : шёлковый путь, 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. 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 Великом Шелковом пути.

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».

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 нашей Республики 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 ТРАСЕКА¹, учреждении, постоянного секретариата с главной резиденцией в Баку. Наряду со строительством железных дорог Узбекистан участвует в строительстве и реконструкции автомобильных дорог Андижан - Ош - Иркаштам - 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.)²

II.2. 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", 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. А двумя годами ранее, в" 1995 году, в ШтутгартскомLinden—Museum, затем в Берлине и Роттердаме была организована выставка "Наследники

¹Артыков А. ТАСИС-ТРАСЕКА: перспективы развития. // Экономика и статистика. 1998. №2.

²Указ Президента Республики Узбекистан «О мерах по активизации участия Республики Узбекистан в возрожденииВеликого Шелкового пути и развитию международного туризма в республике» от 31 мая 1995 года

Шёлкового пути -Узбекистан", способствовавшая более близкому знакомству с историей и традициями Узбекистана.

В ноябре 1998 года в Ташкенте состоялось заключительное заседание¹⁵⁵—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.

Учитывая уникальную в истории цивилизации роль Великого шелкового пути, международная организация ЮНЕСКО приняла программу «Великий Шелковый путь - путь диалога»¹.

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 октября 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 Шелковому пути, можно назвать «Формирование и развитие трасс Великого Шелкового 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.);

¹Каримов И.А. Выступление на заключительном заседании 155-й сессии Исполнительного совета ЮНЕСКО //Народное слово — 1998, 7 ноября.

В некоторых странах Востока (Индия, Китай, Узбекистан, Шри-Ланка, Япония) созданы специальные научные институты по изучению Великого Шелкового 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 Шелкового 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 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...»¹

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,

¹Каримов И.А. Выступление на заключительном заседании 155-й сессии Исполнительного совета ЮНЕСКО //Народное слово — 1998, 7 ноября.

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 туризм¹.

¹Указ Президента Республики Узбекистан «О мерах по активизации участия Республики Узбекистан в возрождении Великого Шелкового пути и развитию международного туризма в республике» от 31 мая 1995 года

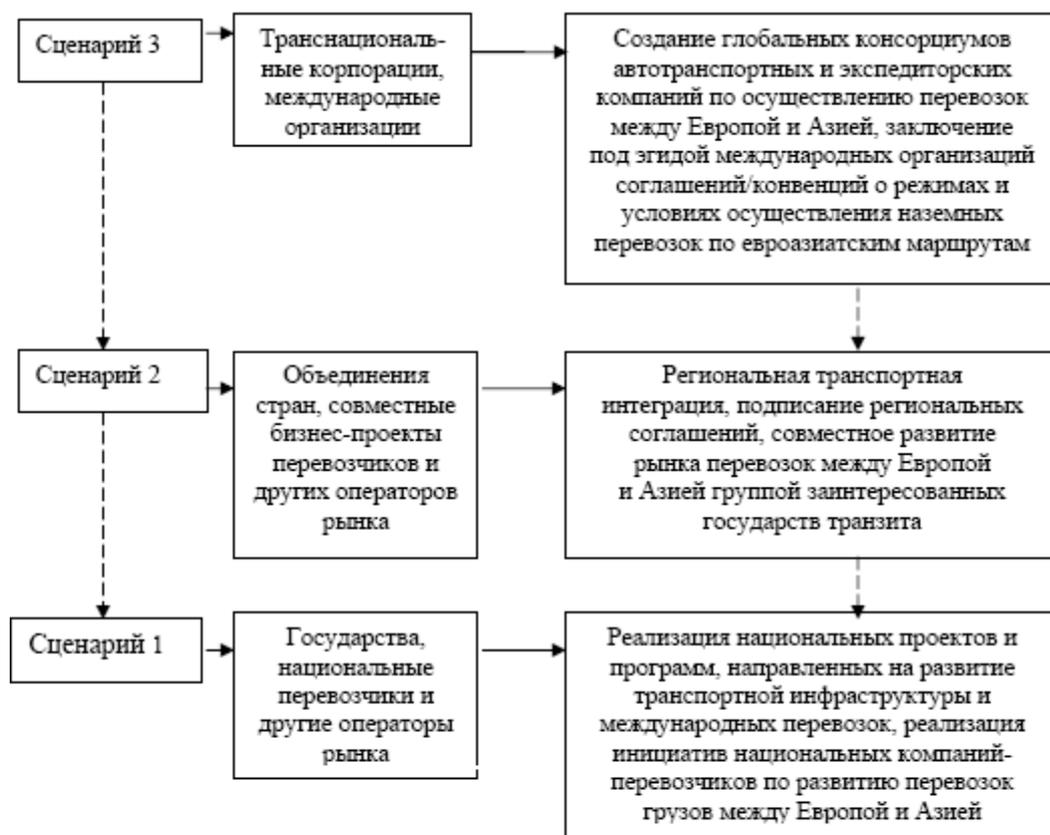


Рис. 1. Иерархия сценариев возрождения Великого Шелкового пути и функционирования сухопутного транспортного моста между Европой и Азией (данные [3; 143])

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 ТРАСЕКА¹ - 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

¹Артыков А. ТАСИС-ТРАСЕКА: перспективы развития. // Экономика и статистика. 1998. №2.

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 - Иркаштам - Кашгар, дающих выход в Китай и Пакистан, а также Бухара - Серахс - Мешхед — Тегеран.

Функционирование этих трансконтинентальных магистралей, которые практически совпадают с направлениями 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 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 — 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 (TRASECA, 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, которые официально признали его как альтернативу российским транспортным коммуникациям (на проведенной в апреле 1999 г. в Ва-

шингтоне в рамках празднования 50-летия НАТО специальной встрече по проекту ТРАСЕКА)¹.

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: порты Западного побережья Черного моря (Стамбул, Констанца, Варна, Одесса); переправа через Черное море — Потти (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. Характеристики транспортного коридора «ТРАСЕКА» представлены в таблице, а также на рисунке.

¹Артыков А. ТАСИС-ТРАСЕКА: перспективы развития. // Экономика и статистика. 1998. №2.

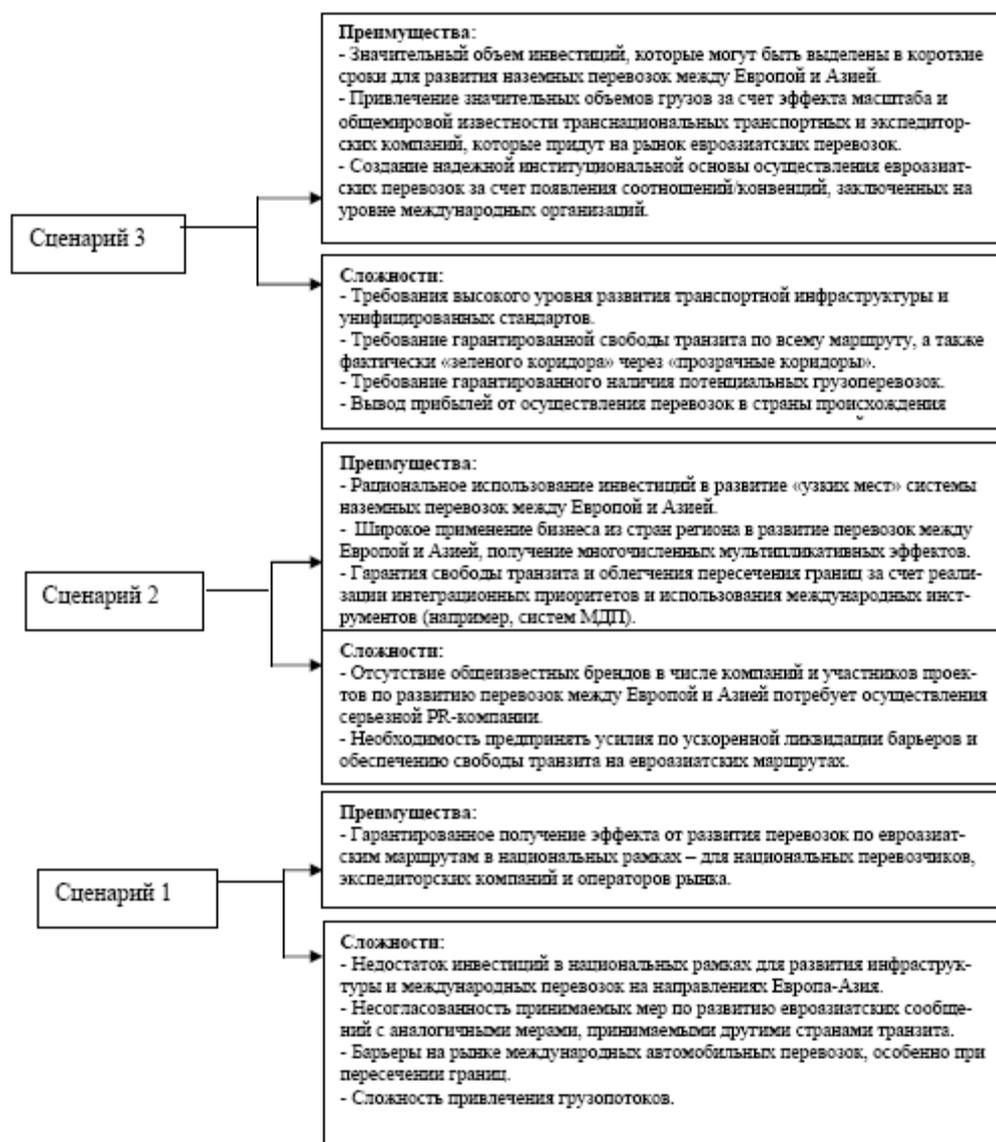


Рис. 2. Преимущества и сложности реализации сценариев возрождения Великого Шелкового пути и функционирования сухопутного транспортного моста между Европой и Азией (данные [3;143])

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-	7057 км
	Достык	
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 дорогэлектрофицированных		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 связаны прежде всего с международным сотрудничеством 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:

1. 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.

2. 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.



Рис. 3. Евроазиатский транспортный коридор «ТРАСЕКА» (данные работы [2; 141])

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.

III.3. 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 Великий : шёлковый путь, 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", 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. 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 заседание¹⁵⁵—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 Азии¹". 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

¹Народное слово — 7 ноября 1998 г.

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 Играна. 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. 8 сентября 1998 г. Президент нашей Республики Ислам Каримов принял участие в международной конференции, посвященной возрождению Великого шёлкового 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 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—Иркаштам—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 трансасиатским 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 работы¹. 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,

¹«Народное слово», 1999, 21 сентября

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.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

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

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. Вас ожидает захватывающее путешествие в прошлое.

Великий шелковый путь некогда связывающий Европу с Азией, способствовал развитию и процветанию региона Центральной Азии, и в частности, Самарканда, Бухары, Хивы и Шаша (современный Ташкент), сохранивших до наших дней неповторимый колорит восточных городов с их

площадями, караван-сараями и средневековыми памятниками исламской архитектуры, Последние-то и создали всемирную известность этим городам Узбекистана, который постепенно превращается в один из мировых туристических центров в Азии.

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

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ:

I. Труды Президента Республики Узбекистан

1. Каримов И. Выступление Президента Республики Узбекистан И. Каримова на Генеральной Ассамблее ООН. //Народное слово. -Ташкент, 2000, 12 сентября.
2. Каримов И. Равный среди равных: 2 марта день вступления Республики Узбекистан в ООН. //Народное слово. - Ташкент, 1999, 2 марта.
3. Каримов И. Узбекистан на пороге XXI века. Угрозы безопасности, условия и гарантии прогресса. Ташкент, 1997.
4. Каримов И. Узбекистан ООН: Сотрудничество во имя мира и прогресса: три года назад Генеральная Ассамблея ООН единогласно приняла Республику Узбекистан в члены ООН. //Народное слово. - Ташкент, 1995, 2 марта.
5. Каримов И.А. Без прошлого нет будущего, без сотрудничества нет прогресса. // Выступление на заключительном заседании 155 сессии исполнительного Совета ЮНЕСКО. Собр.соч. в 8-ми т.т. - Т.: Узбекистон. 1996. т.4.
6. Каримов И.А. Узбекистан на пороге XXI века: угрозы безопасности, условия и гарантии прогресса. — Т.; Узбекистон, 1997.
7. Каримов И.А. Жамиятимизмафкурасихалкли-халк, миллатни-миллаткилишгахизматэтсин. - Т.: Узбекистон, 1998.
8. Каримов И.А. Тарихийхотирасизкелажакйук. - Т.: "Шарк" нашриёт —матбааконцерни бош тахририяти, 1998.
9. Каримов И.А. Выступление на заключительном заседании 155-й сессииИсполнительного совета ЮНЕСКО //Народное слово — 1998, 7 ноября
10. Каримов И.А. Выступление Президента Республики Узбекистан И.А. Каримова на 48 сессии Генеральной Ассамблеи ООН. 28 сентября 1993 г.- Ташкент, 1993.
11. Каримов И.А. За безопасность и мир надо бороться. Ташкент, 2002.

12. Каримов И.А. Мыслить и работать по-новому требование времени. - Сочинения. - Т. 5. - Ташкент, 1997.
13. Каримов И.А. Надежные гарантии нашего сотрудничества. -Ташкент, 1996.
14. Каримов И.А. Наша высшая цель — независимость и процветание родины, свобода и благополучие народа. Сочинения. — Т. 8. -Ташкент, 2000.
15. Каримов И.А. Наша цель мир, стабильность, сотрудничество. - Ташкент, 1995.
16. Каримов И.А. Наша цель: свободная и процветающая родина. /Сочинения. Т. 2. - Ташкент, 1996.
17. Каримов И.А. Независимость это большая ответственность. //И.А. Каримов. Наша цель: свободная и процветающая Родина. Сочинения. - Т. 2. - Ташкент, 1996. - С. 314-319.
18. Каримов И.А. О приоритетах экономической политики Узбекистана. /Речь на XIII сессии Верховного Совета Республики Узбекистан. 2 сентября 1993 г. //И.А. Каримов. Наша цель: свободная и процветающая Родина. Т. 2. - Ташкент, 1996. - С. 328.
19. Каримов И.А. По пути безопасности и стабильного развития. Сочинения. Т. 6. — Ташкент, 1998.
20. Каримов И.А. Пусть XXI век будет веком мира: (Об участии Президента Республики Узбекистан И. Каримова в «Саммите тысячелетия ООН», 7 сент. 2000 г.) //Народное слово. -Ташкент, 2000, 9 сентября.
21. Каримов И.А. Свое будущее мы строим своими руками. /Ответы на вопросы корреспондента газеты «Туркистон». //Каримов И.А. Свое будущее мы строим своими руками. Сочинения. Т.7. - Ташкент, 1999. - С. 285-303.

II. Научные монографии , статьи

1. Артыков А. ТАСИС-ТРАСЕКА: перспективы развития. // Экономика и статистика. 1998. №2.

2. Аскарлов А.А. История Узбекистана (с древнейших времён до V в.н.э.) - Т.; Узбекистон, 1997.
3. Ахметшин Н.Х. Тайны Шелкового пути. М., 2002
4. Бабадясанова Т.И. По древним городам Узбекистана. — М.; Профиздат, 1988.
5. Березиков Е. Легенды и тайны Узбекистана. Т.: Изд. литературы и искусства им. Г. Гуляма, 1991.
6. Бичурин Н.Я. Собрание сведений о народах обитавших в Средней Азии в древние времена - М:1950.т. 1-3.
7. Восточный Туркестан в древности и раннем средневековье М:Наука. 1988г.
8. Газета “Деловой партнер Узбекистана” за 9 сентября 1999 г.
9. Газета “Народное слово” за 21,22,23 сентября 1999 г.
10. Григорьев В.В. Восточный или Китайский Туркестан. — Спб: 1873г.
11. Дорогами Великого Шелкового пути. /Сост. Кусанбаев Б.М. — Т.: Шарк. 1996.
12. Зелинский А.Н. Памир и Великий Шелковый путь НАА. 1976 №5
13. История народов Восточной и Центральной Азии. - М.: Наука.1986
14. История отечественного востоковедения. - М.:Наука.1990
15. Клавихо, Руи Гонсалес де. Дневник путешествия в Самарканд ко двору Тимура. М., 1990.
16. Кобзева О.П. Великий Шелковый путь: вчера, сегодня, завтра. // Хозяйство и право. 2000. №1.
17. Кобзева О.П. Марк АурелСтейн - новый археолог Шелкового пути. //Вестник НУУз. 2000. № 4.
18. Кобзева О.П. У истоков научного изучения Великого Шелкового пути. //Узбекистонтарихи. 2000. № 4.

19. Литвинский Б.А. Изучение древней истории и культуры Восточного
20. Лубо-Лесниченко Е.И. Великий Шелковый путь /Восточный Туркестан в древности и раннем средневековье. М.:1988
21. Лунин Б.В. История Узбекистана в источниках. — Ташкент, 1984.
22. Майор, Федерико, генеральный директор ЮНЕСКО. Послание Президенту. Его Превосходительству господину Исламу Каримову, Президенту Республики Узбекистан. //Народное слово. — Ташкент, 3 ноября 1995 г.
23. На среднеазиатских трассах Шелкового пути /Сб.ст. Т.,1990
24. На среднеазиатских трассах Великого шёлкового пути. Очерки истории и культуры. — Т.: Фан, 1990.
25. Наследники Шелкового пути. - Штудгард, Лондон: 1997
26. Наследники Шёлкового пути. Узбекистан — Штутгарт, Лондон: Изд. editionhansjorgmayer», 1997.
27. Озерова Н.Г. Великий шелковый путь: формирование и развитие (научно- методическое пособие) – Т.: Изд. ТЭИС, 1999
28. Петров Л.М. Великий Шелковый путь. О самом простом, но мало известном — М.:1955
29. Радкевич В.А. Великий шёлковый путь, — М.: Агропромиздат, 1990.
30. Ртвеладзе Э.В. Великий Шелковый путь. Энциклопедический справочник Т. 1999
31. Туркестана в Отечественной и зарубежной науке //НАА.:1982.№1
32. Шефер Э. Золотые персики Самарканда. М., 1981