

ВОЗНИКНОВЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Курбанова Шахноза

Преподаватель политехникума № 1 Гурланского района

Аннотация: В статье производится попытка анализа Великого шелкового пути, выполняющего роль главной трансевразийской магистрали на протяжении нескольких веков, с точки зрения сетевой экономики. Рассматривается история возникновения пути и причин, послуживших появлению его названия, охватываемая территория, особенности перевозки товаров, причины прекращения его существования и необходимости разработки его аналога.

Ключевые слова: Великий шёлковый путь, Восток, Запад, история, экономика.

THE EMERGENCE AND DEVELOPMENT OF THE GREAT SILK ROAD

Kurbanova Shakhnoza

Gurlan district Polytechnic No. 1

Abstract: This article is an attempt of the analysis of the Great Silk Road performing the role of the main Trans-Eurasian road for several centuries, from the point of view of the network economy. The current work involves the history of the road and reasons that led to the appearance of its name, the covered area, features of the goods transportation, the reasons for the termination of its existence and the need for developing its counterpart.

Keywords: the Great Silk Road, East, West, history, economics.

Великий шелковый путь – одно из самых значительных и величайших достижений цивилизации, которому по праву можно присвоить роль главной торговой трансевразийской артерии за все время ее существования. Это первый в истории человечества путь, соединивший между собой страны и народы от Средиземноморья до Тихого океана, с помощью которого на

протяжении многих веков осуществлялся обмен товарами, идеями, технологиями и ремеслами. Путешественники не боялись серьезных трудностей, с которыми они сталкивались, преодолевая такой длинный и тяжелый путь. Их не пугали ни нападения кочевников, ни безводные азиатские пустыни, порой заносившие дорогу так, что верное направление можно было отыскать потом только «по костям людей и животных».

Просуществовав несколько веков, Великий шелковый путь зарекомендовал себя в качестве важного фактора экономического, политического и культурного прогресса в тех регионах, через которые он проходил. Это, в частности, объясняет актуальность ведущейся до сих пор дискуссии о его возрождении. Отметим, впрочем, что исторический Великий шелковый путь сложился стихийно, в силу экономических потребностей соответствующих регионов, сегодня же для создания его аналога потребуются проводить целый комплекс дополнительных политических и экономических мероприятий. Кроме того, вряд ли его существование будет соответствовать потребностям нашей страны, которая заинтересована в развитии других трансевразийских магистралей.

Что касается нашего времени, то на пороге третьего тысячелетия у человечества появилась необходимость поиска новых путей сотрудничества или восстановления давно забытых, каковым и является Великий шелковый путь. Решение этого вопроса является актуальным по сей день в связи с тем, что история шелкового пути доказала важнейшую роль межкультурного сообщения и взаимообогащения как основы мира и прогресса всего человечества.

Основываясь на анализе различных источников, можно сказать, что Великий шелковый путь (Great silk road) – это единая трансконтинентальная система караванных торговых путей, соединявшая страны в пределах Западной Европы и Китая. Он начал свое существование еще со II века до н. э. (по другим источникам с III века до н. э., и продолжал действовать вплоть до XV в.

Историки полагают, что возникновение Великого шелкового пути стало возможным в условиях существования крупных государственных образований, каковыми оказались Китай, Средняя Азия, Индия, Ближний Восток и Средиземноморье. Это связано с тем, что наличие централизованной власти, распространяющейся на прилегающие области, способно было обеспечить безопасность на караванных путях.

Для функционирования Великого шелкового пути требовалось создание развитой системы международного разделения труда в производстве и в обеспечении инфраструктуры транспортных коммуникаций. А поскольку торговля подразумевала преодоление огромных расстояний, то необходимая рыночная инфраструктура предполагала наличие перевалочных пунктов, специализированных базаров, режима стабильных денежных расчетов и т. д.

Великий шелковый путь проходил через множество городов, которые были образованы благодаря ему. Добраться от одного до другого можно было за один день, однако сейчас дороги засыпаны песками пустынь. Когдато сюда стекалось огромное количество людей, так как в них находились различные торговые точки; здесь купцы и их сопровождающие находили себе ночлег, еду и питье. Великий шелковый путь создал Среднеазиатскую цивилизацию.

Многие города на пути Великого шелкового пути были развиты неравномерно: какие-то из них были огромными, а некоторые служили небольшими перевалочными пунктами (ночлегами). На разных территориях Великого шелкового пути существовали разные религии и идеологии.

Шелковый путь способствовал передаче не только товаров, но и информации об их существовании и технологии производства. В качестве примера можно привести получившее широкое распространение производство шелка, который изначально изготавливали только в Китае, а затем стали изготавливать в восточном Туркменистане, Иране и Греции. Так же обстояло и с бумагой, которую сначала европейцы покупали, а с XIII века стали изготавливать сами. Китайцы, в свою очередь, благодаря Великому

шелковому пути освоили такие сельскохозяйственные культуры, как фасоль, лук, огурцы, морковь и пр. Таким образом, в ходе караванной торговли Запад заимствовал промышленные новшества, а Восток – сельскохозяйственные, что свидетельствует о существовавшем в Средние века технологическом превосходством Востока, частично сохранявшимся до XVIII–XIX веков. Однако некоторые секреты технологического производства, как, например, производство фарфоровой посуды и оружия, европейцам в эпоху активного функционирования Великого шелкового пути перенять так и не удалось.

Несмотря на большой спрос товаров, которые проходили по Великому шелковому пути, а также его стремительному развитию и процветанию Великий шелковый путь со временем начал затухать и к концу XV века совсем прекратил свое существование. Вместе с ним «заглохла» и Среднеазиатская цивилизация, а также многие города, которые находились на пути следования караванов.

Причиной такого исхода истории стало открытие европейцами морского пути в Индию и Китай. Эта причина является основной, так как один корабль везет столько же продукции, сколько тысяча верблюдов. Причем корабли везут товары намного быстрее, чем это делается по суше, вследствие чего затраты на перевозку товаров уменьшаются.

Несмотря на многие преимущества от перевозки товаров морским путем, многие страны в настоящее время подумывают о восстановлении Великого шелкового пути. Если во времена Великого шелкового пути Центральная Азия была очень развита, то сейчас Азиатский банк развития приводит статистику, что менее чем 1 % торговли между Европой и Азией осуществляется через страны Центральной Азии.

Важно отметить, что Великий шелковый путь как экономический феномен можно классифицировать как сетевое формирование, в котором в мягкой форме было объединено множество предприятий, людей, организаций и властных структур, обеспечивавших его бесперебойное функционирование. С точки зрения сетевой экономики он «не был чем-то

вроде узенькой дорожки, это было громадное экономико-культурное пространство шириной в одну, а то и полторы тысячи километров». На протяжении всего пути осуществлялись не только торговые сделки, но также «заключались дипломатические договоры и военные союзы». Это объясняет тот факт, что Великий шелковый путь сыграл важнейшую роль в экономической и политической жизни народов Евразии, выступая связующим звеном между странами разных цивилизаций и социально-экономических систем и неким мостом между Востоком и Западом, благодаря которому достигалось культурное взаимодействие и происходило торговое сотрудничество. Его развитие и стремление человечества возродить нечто подобное через века свидетельствует о незаменимости подобного взаимодействия между народами с целью взаимного обогащения.

Литература

1. Макогон Ю. В., Грузан А. В. Роль Великого шелкового пути в развитии цивилизации. Возрождение Большого пути через трансформацию Евразийских транспортных коммуникаций: региональный аспект. Донецк, 2009, 306 с.
2. Котляров И. Д. Геоэкономическое значение трансевразийского транспортного коридора // Записки Горного института. 2009. Т. 184. С. 225–230.
3. Шарапов С. Н., Ивницкий О. В. Определение конкурентоспособности маршрута транспортной связи // Экономика железных дорог. 2013. № 9. С. 22–34.
4. Великий шелковый путь: Универсальная научно-популярная энциклопедия «Кругосвет». URL: http://www.krugosvet.ru/enc/istoriya/VELIKI_SHELKOVI_PUT.html (дата обращения 21.10.2014).