

Зонн И.С.

*доктор географических наук, академик РАН,
профессор Пекинского государственного
педагогического университета, Китай.
научный сотрудник Московского университета им. С.Ю.Витте,
генеральный директор ИНПЦ по водному хозяйству
мелиорации и экологии «Союзводпроект», Москва, Россия*

I.S. Zonn

*Doctor of Geography, Academician of RANS,
Professor of Teaching University, Beijing, China,
Director General, Engineering Research Production Center on Water Management,
Land Reclamation and Ecology «Sojuzvodproject», Moscow, Russia*

Тянь Юй-чжао

*профессор, член правления Общества китайско-русской дружбы,
Пекин, Китай*

Tjan Uyi-chtzao

*Professor, Member of Managing of China-Russian Friendship Society,
Beijing, China*

НОВОЕ ПРОЧТЕНИЕ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

NEW ATTITUDE TO THE GREAT SILK ROAD

Резюме: Великий Шелковый путь просуществовал более 2000 лет и сыграл важную роль в развитии цивилизаций и торгово-экономических связей. Новые геополитические условия, сформировавшиеся за последние десятилетия в Центральной Азии, и возросшая роль Китая в мировой экономике позволили прийти к пониманию необходимости возрождения Великого Шелкового пути.

Ключевые слова: Китай, Великий Шелковый путь

Abstract: The Great Silk Road existed more than 2000 years and has played an important role in the development of civilizations and trade and economic relations. New geopolitical conditions that have emerged over the last decades in Central Asia, and the increasing role of China in the world economy have come to understand the need of reviving the Great Silk Road.

Keywords: China, Great Silk Road

К ИСТОРИИ ВОПРОСА

Древнекитайский философ-мудрец Лао-цзы говорил: «Будь способен знать начало и путь древности и это знание позволит тебе увидеть путеводную нить, ведущую к сегодняшнему дню».

С древности пути были артериями жизни. Именно они вначале объединяли людей, затем небольшие населенные пункты, а позже - города, страны, континенты, обеспечивая развитие экономических процессов и условия жизнедеятельности общества. Без них невозможен подъем экономики и процветание страны, пусть даже обладающей огромными природными ресурсами. Одним из таких всемирно известных путей, соединивших Азию с Европой, стал удивительный феномен – Великий Шелковый путь, не просто путь – дорога с несколькими крупными ответвлениями, а огромное, подвижное во времени историко-культурное пространство, по которому в древности и в Средние века шло сухопутное международное общение от крайних пределов Азии до стран Запада. Более 2000 лет назад эта «шелковая» торговая артерия тесно связывала исторические судьбы многих стран и народов и была бесперебойно действующим ретранслятором не только товаров и технологий, но и идей, религиозно-философских систем. Археологические находки послужили доказательством того, что сухопутная торговля существовала с древних времен. Они выпукло и объемно освещают характерные детали того времени и тех событий, которые связаны с Великим Шелковым путем. Сегодня Великий Шелковый путь включен в список Всемирного наследия ЮНЕСКО.

СТАНОВЛЕНИЕ ШЕЛКОВОГО ПУТИ

«Великий Шелковый путь» - термин, впервые введенный немецким географом бароном Карлом фон Рихтгофеном в 1877 г. в его труде «Китай. Результаты собственных путешествий», для обозначения трансевропейской системы торговых караванных путей, по которым перевозили в основном шелк, связывавших со II в. до н.э. до XVI в. н.э. главные культурно-хозяйственные

регионы Евразии: Китай, Центральную Азию, Индию, Средний и Ближний Восток, Средиземноморье и Европу. Он считал этот путь величайшим феноменом в истории человеческой цивилизации и предсказал, что он вновь обретет свой былой блеск и величие вслед за пробуждением «китайского дракона». «Шелковый путь» по фон Рихтгофену во многих отношениях напоминал железнодорожный путь, пересекающий Евразию, поскольку ему поручалось проложить трассу от немецкой сферы влияния в Шаньдуне через месторождения угля, найденные неподалеку от Сианя, до Германии. Это, по-видимому, дало право Тамаре Чин назвать свой труд «Изобретение Шелкового пути, 1877 г.» («The Invention of the Silk Road, 1877») (2008). Со временем термин «Великий Шелковый путь» получил признание – книга известного шведского исследователя Китая Свена Гедина (опубликованная в 1938 г.) называлась «Шелковый путь» («The Silk Road») [1].

Две тысячи лет тому назад китайцы, числящиеся первым в мире народом, освоившим технику изготовления шелка, стали делать из него красивые, элегантные изделия. Идея проложить первый маршрут для доставки китайского шелка на запад принадлежала императору Лю Чэ из династии Хань (140-87 гг. до н.э.), известному под именем Уди («Государь-Воин»). В пору расцвета империя Хань не уступала в силе и славе Римской империи, процветающей в ту же эпоху на далеком Западе. Этот путь прошел известный в истории Китая первый дипломат Чжан Цянь (164-114 гг. до н.э.), оставивший документальное описание торговли на Великом Шелковом пути. Он был послан императором Уди с военной миссией в Сиюй. И хотя он не достиг намеченной цели, но случайно открыл первый путь, соединяющий Поднебесную с Западом. Маршрут, проложенный при императоре Уди, контролировали государственные чиновники, он получил известность, как Шелковый путь.

Китайский шелк пользовался большим спросом по всей Азии, на Ближнем Востоке и в Европе. Огромные спрос и удивительная сверхприбыль стимулировали процветание торговли. Караваны, состоявшие из тысяч торговцев, погонщиков лошадей и верблюдов и обычных людей, шли по стопам Чжан Цяня с запада на вос-

ток и с востока на запад из города Чанъань (ныне Сиань) Китая до стран Центральной Азии и Европы, с трудом преодолевали путь по дороге длиной ок. 8 тыс. км. Не многие купцы преодолевали со своими товарами весь маршрут, чаще они распродавали их на промежуточных пунктах, расположенных вдоль Великого Шелкового пути. С развитием торговли расширялся и круг товаров, в дополнение к шелку Китай поставлял лакированные изделия, бумагу, меха, драгоценные камни, взамен получая железную утварь, стекло, парфюмерию, музыкальные инструменты, слоновую кость, произведения прикладного искусства и другие необходимые товары [2]. Во многих странах, расположенных вдоль Шелкового пути, проживающее здесь население воспользовалось случаем и продавало местные специфические продукты, благодаря чему быстро развивались многие города и поселки вдоль торгового пути.

Начинался Шелковый путь в древней столице династии Хань городе Чанъань (современный Сиань). Затем он шел на запад через коридор Хэси (Ганьсуйский коридор) – это тысяча километров между вершинами Цинхай-Тибетского нагорья к югу и монгольской пустыней Гоби к северу до Дуньхуана. После Дуньхуана путники вступали на территорию Синьцзяна – «новые земли, новый рубеж» [3]. Это название было введено во времена династии Цин в XVIII в. До этого Синьцзян называли Сиюй, т.е. «западные области», включавшие части территорий Узбекистана и Таджикистана на западе. В Дуньхуане путь раздваивался на южный и северный. Путь шел мимо озера Лобнор, огибая суровую, вторую по размеру пустыню мира Такла-Макан, через Ния, Хотан, Кашгар («Каши» - «нефритовое место»), где встречался с северным маршрутом, идущим между пустынями Гоби и Такла-Макан, через Турфан, Урумчи, далее пересекал Памир и шел в Фергану и казахские степи. Половина этого пути пролегла по территории Китая. Практически все отрезки Шелкового пути в Западном Китае пролегают по территории современного Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР). Начиная с Кашгара, путники спускались на запад к Самарканду или на юг, в Парфию, Индию и на Ближний Восток, вплоть до Средиземного моря.

Направление маршрутов Великого Шелкового пути не было постоянным. Оно менялось в связи с изменениями политической обстановки в Центральной Азии и под влиянием климатических факторов и межгосударственных войн.

До сих пор не удалось обнаружить четко обозначенной дороги через Евразию. Исследователи обнаружили лишь разрозненные горные участки дороги и пешие тропы, которые нужно умудриться соединить воедино как пазл. Все эти дороги сходились в городах у оазисов, которые представляли собой самостоятельные города-государства.

Великий Шелковый путь достиг своего расцвета в период династии Тан (618-707 гг.). Европейцы не раз пытались пройти этим путем в Китай.

Самый знаменитый путешественник Шелкового пути Марко Поло (1254-1324 гг.) утверждал, что он преодолел весь Великий Шелковый путь из Европы до Китая (хотя некоторые, в частности, Фрэнсис Вуд, глава Китайского департамента в Британском музее, в своей книге «Был ли Марко Поло в Китае?», сомневаются в этом). Известный фотограф Национального географического журнала США, прошедший по пути Марко Поло, М.Ямашита отмечал, что Марко Поло «был величайшим пропагандистом Китая, описав мир, который в то время был намного старше любой части на Западе» [4].

Китайский историк Шу Минь в своей книге «Дамо чансян» («Воображение пустыни», 2004) привлек внимание к роли Великого Шелкового пути в процессе развития мировой цивилизации. Он считает, что этот маршрут соединил самые старейшие человеческие культуры, а именно культуру Древнего Китая, развивавшуюся в долине реки Хуанхэ, древнегреческую и персидскую культуры, можно сказать, что Великий Шелковый путь – это самый ранний канал культурных обменов в истории человечества. Он укрепил взаимопонимание и взаимное доверие между представителями разных религий, философий и культур, многие народы и страны мирно сосуществовали благодаря этому пути и создали великолепные образцы человеческой цивилизации. Кроме того, Шелковый путь также является свиде-

тельством межнациональной миграции народов и интеграции. На протяжении 2 тыс. лет вдоль этого пути жили многочисленные народы, которые внесли большой вклад в процветание Шелкового пути, в результате чего происходило смешение рас и народов, культур и языков, формировались новые нации. Тем самым, «Великий Шелковый путь является транслятором межкультурного диалога» [5].

Последний взлет Великого Шелкового пути отмечался в XIII-XIV вв., когда монголы, покорив в 1210-1250 гг. страны от Китая до Руси и Персии, смогли на полтора столетия обеспечить единый режим контроля на практически всем протяжении евразийских торговых путей. Во второй половине XIV в. Великий Шелковый путь был практически стерт с лица земли великим Тимуром. Закат в XIV в. Великого Шелкового пути связывают с развитием торгового мореходства и смещением международных связей с суши на море [6].

ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ИНТЕРЕСА К ВЕЛИКОМУ ШЕЛКОВОМУ ПУТИ

Несмотря на то, что Великий Шелковый путь утратил свое основное значение, он, как и тысячу лет назад остался своеобразным мостом, объединяющим многие народы Евразии.

После длительного забвения, ООН является первой, кто предложил возродить и содействовал возрождению Великого Шелкового пути. В 1988 г. был принят проект ЮНЕСКО «Интегральное изучение Шелкового пути – пути диалога», рассчитанный на 10 лет. По этому проекту намечалось широкое и подробное изучение истории древней караванной трассы, становления и развития культурных связей между Востоком и Западом, улучшение отношений между народами, населяющими Евразийский континент. В этот период по инициативе ЮНЕСКО в 1989 и 1990 гг. были проведены международные экспедиции по советской части Великого Шелкового пути. Были организованы телепутешествия и сняты фильмы. 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. В Китае были вложены значительные средства в создание торгово-туристической отрасли. Эстафета Шелкового пути затем была принята СССР, когда в стране робко вспомнили о нашем «евразийстве», превращенном в «семью народов». Тогда же вспомнили о российских великих путешественниках, оставивших свои следы на Великом Шелковом пути: Н.М.Пржевальском, П.К.Козлове, В.И.Роборовском, Ч.Ч.Валиханове, Г.Н.Потанине, М.В.Певцова и др. [7].

Важнейшими составляющими современного этапа развития Шелкового пути стали транспортные коридоры. Транспортная система – это, практически, рычаги управления экономикой, а в конечном счете – это развитие целого государства. Отсюда следует, естественно, что транспортные артерии стали целью экономических войн и веским аргументом в геополитических спорах. Особенно актуально это звучит в период глобального передела сфер влияния, начавшегося с дезинтеграции крупнейшего советского пространства и последовавшего за ней образования Новых Независимых Государств.

Следует отметить, что в 1995 г. система российских транспортных коммуникаций была выбрана Соединенными Штатами Америки, как одно из главных направлений плана изоляции России. Вашингтон и его союзники тогда приступили к реализации проекта создания современного аналога Великого Шелкового пути – мощного транспортного коридора, включающего в себя комбинированную систему железных дорог и автомагистралей, нефте- и газопроводов, авиалиний и путей морского сообщения. С его появлением государства СНГ, прежде всего обладающие колоссальными запасами энергоресурсов республики Центральной Азии и Закавказья, должны были получить прямой выход к потенциальным торговым партнерам, минуя Россию, что неизбежно привело бы к дистанцированию от России и геополитической переориентации. Тогда влиятельные американские политики и политологи констатировали, что «борьба за обладание инфраструктурными коридорами становится по сути главной доминантой мировой политики на обозримую перспективу» [8].

Тогда же в 1954 г. началось использование отдельных участков каркаса Великого Шелкового пути, когда СССР подписал с Китаем соглашение о строительстве железнодорожного полотна «Дороги Дружбы» через Джунгарские ворота на стыке двух горных хребтов Казахстана и Китая. Окончательная стыковка участка «Дружба», СССР – Алашанькоу, Китай состоялась лишь спустя 36 лет, в 1990 г. Другой транспортный железнодорожный участок был рассмотрен в 1975 г., когда между СССР и Ираном было заключено соглашение об объединении стальных магистралей Туркмении и Ирана в проекте Серахс, Туркмения – Мешхед, Иран. Только в 1996 г. было закончено строительство железной дороги Мары, Туркменистан – Мешхед, Иран.

Существовало множество проектов по возрождению Шелкового пути. По некоторым его участкам проходят туристические маршруты. Кроме того, по инициативе ЮНЕСКО реставрируются некоторые караван-сарай, которые функционировали в Средние века. Создаются все условия для безопасного и комфортного путешествия по древним караванным дорогам. Однако надежды на скорое возрождение Великого Шелкового пути не оправдались.

НОВАЯ ЭПОХА ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Появление в конце XX в. новых суверенных государств Центральной Азии и проведение политики открытости придало новый конструктивно-мощный импульс возрождению древнего торгового пути.

Прошло более 100 лет, и вышеупомянутое предсказание К.Рихтгофена сбылось. Вслед за новым возрождением Китая, Великий Шелковый путь обрел специфику новой эпохи. «Новый Шелковый путь» возник и начал блистать во всей своей привлекательности на международной арене. Началом к его воссозданию явилось выступление в Университете им. Назарбаева в Астане, Казахстан, Председателя КНР Си Цзиньпина, когда он в сентябре 2013 г., в ходе визита в четыре страны Центральной Азии и участвуя в саммите Шанхайской Организации Сотрудничества (ШОС), представил стратегическую концепцию совместно-

го построения «экономического коридора (пояса) Великого Шелкового пути» на основе сотрудничества инновационного типа с тем, чтобы активизировать и упрочить экономические контакты между евроазиатскими странами. Спустя месяц, в октябре 2013 г. Си Цзиньпинь во время визита в Индонезию предложил странам АСЕАН совместно проложить «Морской Шелковый путь».

Впервые китайский лидер выдвинул конкретную идею по поводу интеграционных процессов межконтинентального экономического сотрудничества. Эта концепция является продолжением так называемых «новых взаимоотношений между державами», содержание которых Си Цзиньпинь изложил, как: «нет конфликтов, нет противостояния, взаимное уважение, сотрудничество и обоюдный выигрыш». Он выдвинул «пять объединяющих» предложений, касающихся формирования крупномасштабного регионального сотрудничества – укрепление политических контактов, развитие транспортных взаимосвязей, обеспечение бесперебойной торговли, укрепление сферы денежного обращения и содействие сближению народов региона. Эта концепция сопряжена с другой выдвинутой китайскими руководителями концепцией построения «сообщества судьбы». Китайские руководители часто подчеркивают, что Китаю не только следует самому идти по пути мирного развития, но и надо содействовать мирному развитию всего мира. Можно сказать, что ответственность и миссия, которую несет Китай, становятся все более значительными, а кругозор Китая – все более широким.

Если древний Шелковый путь напоминает длинную нить, которая протянулась между Восточной Азией и Европой, то «экономический пояс Великого Шелкового пути» по сути представляет собой зону или мегапроект экономического развития, объединяющий от 21 до 30 государств с населением более 3 млрд. чел., которые обеспечивают 23% мирового экспорта. Именно экономическое развитие – это сущность и основная цель ее строительства. Надо продвинуть развитие стран на Шелковом пути в процессе соединения Европейской экономической зоны и Азиатско-Тихоокеанского экономического региона, привнести новую жизненную силу и энергию в древнюю Центральную Азию путем наращива-

ния инвестиций и сотрудничества в этом районе в таких сферах как транспорт, энергоресурсы, обрабатывающая промышленность, сфера обслуживания, сельское хозяйство, новые источники энергии, высокотехнологичная наука и техника.

Целями «Шелкового строительства» в первую очередь являются создание высокоскоростных транспортных магистралей – автомобильных и железнодорожных, оптико-волоконная связь, нефтегазопроводы для доставки энергоносителей. Это даст толчок развитию сопутствующей инфраструктуры и логистики, расширит туризм и предоставит новые рабочие места. Транспортное и инфраструктурное развитие расширит сотрудничество в области «спрутовой» торговли, охватывающей уже существующие или реализуемые в рамках ШОС региональные коридоры и терминалы. За этим должно последовать решение вопросов валютной политики, обеспечения геополитической безопасности и др. Высокая политическая турбулентность заставляет теснее интегрироваться. Проводя многовекторную внешнюю политику, Китай аккуратно и последовательно создал базу для будущих предложений и проектов, от которых нельзя отказаться.

Как отметил Цюй Синь, директор китайского НИИ международных вопросов, «на фоне глобализации экономики все страны планеты взаимозаинтересованы друг в друге – они наслаждаются совместным процветанием и сообща несут риски, можно сказать, что отдельной стране очень трудно развиваться в независимости от других стран мира, поэтому необходимо придерживаться принципа взаимной выгоды и совместного выигрыша» [9].

Воссоздание Великого Шелкового пути каждая из стран Центральной Азии осуществляет по своим национальным планам развития. Изменились и основные предметы торговли – шелк, нефрит – сменили углеводородные ресурсы – нефть и газ. За два десятилетия страны Центральной Азии создали собственную инфраструктуру добычи углеводородного сырья, построили ряд новых стратегических экспортных трубопроводов, таких как газопровод Туркменистан-Китай. Это позволило говорить о создании нового «Великого нефтегазового пути» [10]. Практически географичность маршрутов Великого Шелкового пути отражает

направленность нефте- и газопотоков, которая включает Восточное или Азиатское направление, Южное или Ирано-Пакистанское, Центральное или Кавказское, Северное или Европейское. Это уже приводит и приведет к геополитической переориентации стран, по которым проходил Великий Шелковый путь. Реализация проекта возрождения Великого Шелкового пути в современном варианте позволит обеспечить странам Центральной Азии доступ на мировые рынки и тем самым укрепит их экономические и политические позиции.

Великий Шелковый путь - это «шелковая ниточка» из прошлого, она для нас – мерило того, как человечество жило, развивалось в те далекие годы, вместе с тем, она – знамение того, что нам предстоит пройти в своем дальнейшем развитии еще не один, а несколько исторических отрезков времени.

Опубликованная в марте 2015 г. «Концепция и план действия по содействию совместному строительству «экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути» XXI века», направленная на укрепление региональных связей и совместное построение прекрасного будущего вызывает огромный интерес и энтузиазм людей. Во-первых, древний Шелковый путь, будучи важной торговой магистралью, сделал крупный вклад в экономический и культурный обмен между Востоком и Западом. Сегодня, в условиях глобализации мировой экономики, люди надеются, что восстановление этого пути сможет еще раз принести благо народам стран, находящихся в этой зоне. Во-вторых, географическое преимущество Центральной Азии. Упадок древнего Шелкового пути был связан с возникновением морской торговли, но со временем, благодаря развитию науки и техники, все больше и больше дорог становится доступными и удобными для передвижения. Страны Центральной Азии, которые находятся в глубине континента и удалены от моря, превращаются в мост, соединяющий развитую Европейскую экономическую зону и бурно развивающийся Азиатско-Тихоокеанский экономический регион. Инициатива учреждения «экономического пояса Шелкового пути» сделает геополитическую слабость Центральной Азии ее особым преимуществом. В-третьих, Центральная Азия обладает

богатými природными ресурсами, которые сегодня с развитием технологий позволяют считать ее базой энергоресурсов XXI в. А потому их освоение и разумное использование не только пойдет на благо народов региона, но и будет способствовать экономическому развитию его и всего мира.

Так и сейчас намечены значительные региональные «рукава» Шелкового пути – это китайско-пакистанский коридор, китайско-бангладешско-индийско-мьянский коридор, и возможно, в будущем и другие. В перспективе Китай будет выходить на более масштабный уровень, образуя Евразийский «трезубец», «зубцы» которого – Морской Шелковый путь, Великий Шелковый путь и Северный морской путь (последний совместно с Россией, или, как его назвал вице-премьер-министр Д.Рогозин, «Холодный Шелковый путь»), с тем, чтобы усилить позиции Центральной Азии и замкнуть на себя грузопотоки из Юго-Восточной Азии в Европу с юга и севера.

Что касается Северного морского пути, то эта трасса всерьез интересует Китай, как альтернатива пути через Индийский океан и Суэцкий канал в Европу (даже с учетом постройки нового Суэцкого канала). Для этого Китай уже сделал определенные шаги по включению Северного морского пути в свою геополитическую программу. В 2012 г. в Китае была запущена программа по исследованию политико-экономико-правовых аспектов судоходства в Арктике (до 2015 г.). На XVIII съезде КПК Китай провозгласил себя Великой морской державой и стал выделять огромные средства на программы освоения новых морских путей и акваторий. Для Китая важна экономика, как для экспортной державы, связанной с доставкой товаров в Европу и Северную Америку, в связи с чем Китай обращает внимание на Северо-Западный проход и Северный морской путь, рассматривая последний, как наиболее экономичный путь, позволяющий сокращать транспортные расходы и ускорять их доставку. В 2010 г. Китайская национальная нефтяная компания заключила с российским «Совкомфлотом» соглашение, в частности, использования Северного морского пути для доставки в Китай транзитных партий углеводородов, а также российской нефти и газа. Кроме того, были проведены

двухсторонние переговоры по созданию совместного российско-китайского паромства для освоения Северного морского пути [11].

Что касается Северного морского пути, то, исходя из сенсационной книги Гевина Мензиса «1421 – год, когда Китай открыл мир», китайский император Чжу Ди уделял особое внимание исследованию Северного полюса или, как он его называл, «самой северной из всех северных сфер». Возможно, что один из четырех китайских флотов за 400 лет до первых европейцев в 1421/1423 гг. приблизились к Северному полюсу на расстояние 250 миль и через Гренландию и вдоль северного побережья Евразии вернулся в Китай по маршруту, который в XX в. получил название Северного морского пути [12].

Обкатка Концепции с целью обеспечения широкого понимания и поддержки началась в Китае среди ученых, специалистов, бизнесменов и других слоев общества, что дает возможность энергичнее и изобретательнее подходить к ее воплощению в жизнь. А этого Китаю не занимать. Китайская инициатива не является альтернативой Евро-Азиатскому Союзу (продвигаемому Россией) или ШОС (созданной по инициативе Китая в 2001 г.), а в определенной степени дополняет и расширяет их деятельность. С другой стороны, по-видимому, создается конкуренция крупнейших региональных держав по продвижению других интеграционных проектов, таких как южно-корейская идея «Новой Евразии», американская – Транс-Тихоокеанского партнерства. Проект Китай-АСЕАН Регионального всеобъемлющего партнерства. Будущее покажет, насколько они выдержат испытания временем.

Как отметил посол РФ в КНР Андрей Денисов: «Мы рассматриваем эту китайскую идею, как предложение к широкому совместному сотрудничеству, сопряжению планов экономического развития, развитию торговли, формированию новых транспортных коридоров. В результате, как нам представляется, на обширном Евразийском пространстве должен быть создан пояс благополучия, процветания и стабильности» [13].

Россия, исходя и мирового постулата, что XXI век – это век Азии, считает развитие Дальнего Востока национальным при-

оритетом, объявив его территорией опережающего развития. Это не случайно, т.к. Россия всегда играла экономико-инфраструктурную роль между Азией и Европой.

Великий Шелковый путь – каноническое понятие в мировой истории, самая легендарная торговая артерия, известен историкам, как «путь к процветанию».

Каждый исследователь читает Библию Великого Шелкового пути по-своему, высказывая при этом те или иные предположения, базируясь на археологических и исторических данных. Великий Шелковый путь не весь расшифрован, это послание древних народов и наций, зашифрованное различными языками и наречиями, ставшими уже мертвыми. Находки, открытые в последние несколько десятилетий, и продолжающиеся поиски таят в себе новые открытия. Но одно бесспорно, «Великая Шелковая Библия» нуждается в новом прочтении, поскольку понимание прошлого помогает лучше понять будущее. Как говорил великий китайский философ Конфуций, «Человек расширяет Путь, а не Путь расширяет человека».

Литература

1. Баумер К. «Следы в пустыне». Шелковый путь». «Известия», № 40, М.: Вече, 2009. 15.02.1991.
2. Березиков Е.Е. «Легенды и тайны Узбекистана». Ташкент, 1991.
3. Хансен В. «Великий Шелковый путь». М.: Центрполиграф, 2014.
4. Ямашита М. «Весь мир по дорогам Марко Поло». М.: АСТ-Астрель, 2005.
5. Дергачев В.А. «Международные экономические отношения». М., 2005.
6. Петров А.М. «Великий Шелковый путь». М., 1995.
7. Тавровский Ю. «Куда ведет Шелковый путь». «Известия», № 40, 15.02.1991.
8. <http://saturn.ur.ru/anmat.shtml?975431798>
9. «Китай», № 3, 2014, с. 34.
10. Зонн И.С. «Великий Шелковый путь становится великим нефтегазовым путем». «Проблемы пост-советского пространства», № 2 (4), 2015, сс. 34-44.
11. Мензис Г. «1421 – год, когда Китай открыл мир». Москва, «Эксмо. Яуза», 2004.
12. «Россия и Китай: планетарный проект», Аргументы и факты», № 4, 5.02.2015, с. 8-9.
13. «Китай», № 12, 2003, с. 46.