

Ю.В. Латов

ВЕЛИКИЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ — ПРОЛОГ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ И ГЛОБАЛИЗАЦИИ (к 2130-летию его «открытия»)

Современная экономическая история во многом остается суммой экономических историй отдельных стран (США, России, Китая и т.д.) или, в лучшем случае, регионов (Западной Европы, Латинской Америки...). Эта ситуация является рудиментом эпохи XVIII–XIX вв., когда развитие исторических знаний было во многих отношениях способом активизации национального самосознания (особенно, в странах Восточной Европы). В современном мире подчеркивание национальной самобытности постепенно уступает место подчеркиванию единства человеческой цивилизации. Поэтому активно развиваются новые направления исторической науки, изучающие не отдельные страны/регионы, а системы их взаимосвязи и взаимовлияния (это относится, прежде всего, к основанному И. Валлерстайном мир-системному анализу). Однако изучение глобальных социально-экономических взаимосвязей чаще всего происходит на материалах истории нового и новейшего времени. Что же касается истории экономики более древних эпох, то она по-прежнему остается прерогативой национально-ориентированных подходов. В результате многие феномены ранней истории мировой экономики остаются без глубокого анализа или анализируются очень односторонне¹.

Один из таких феноменов — Великий шелковый путь (Great silk road), система караванных торговых путей, соединявших в относительно единую экономическую систему страны Евразии (от Западной Европы до Китая) со II в. до н.э. до XV в. Этот торговый путь был самым протяженным (более 7 тыс. км) и самым «долгоживущим» в доиндустриальном обществе. Он играл роль связующего звена между странами разных цивилизаций и социально-экономических систем, став своеобразным прологом современной системы мировой экономики и современной глобализации².

Феномен Великого шелкового пути хорошо известен, но еще не слишком глубоко изучен³. Чаще всего его рассматривают с точки зрения истории торговли или культурных связей. Автор предлагает взглянуть на Великий шелковый путь с точки зрения институциональной экономической истории. Анализ тех «правил игры», по которым он функционировал, позволяет сделать важные выводы о закономерностях развития мирохозяйственных отношений.

Эволюция Великого шелкового пути

Хотя единая трансевразийская система караванных коммуникаций сложилась только в конце II в. до н.э., отдельные ее сегменты возникли гораздо раньше⁴.

Согласно данным современной археологии, с III тыс. до н.э. функционировал «лазуритовый 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 II 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 I 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.

В формировании Великого шелкового пути как сквозной трансевразийской магистрали решающую роль сыграл древнекитайский чиновник Чжан Цянь. В 138 г. 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. Чжан Цянь 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 других товаров, о которых китайцы не имели представления. Вернувшись в Китай в 126 г. до н.э., он представил императору доклад о выгодах прямой торговли между Китаем и государствами Средней Азии.

Хотя Чжан Цянь не смог добиться от контролировавших Бактрию юэчжей военной помощи в борьбе с сюнну, собранные им сведения были признаны исключительно важными. В 123–119 гг. до н.э. китайские войска самостоятельно нанесли поражение сюнну, обезопасив путь из Китая на запад. Именно с конца II в. до н.э. можно говорить о начале функционирования Великого шелкового пути как сквозного маршрута, соединившего все великие цивилизации Старого Света: Китай, Индию, Ближний Восток и Европу. По словам Ф. Куртина, «со сравнительной внезапностью между приблизительно 200 г. до н.э. и началом христианской эры родилась регулярная сухопутная торговля, трасы которой пересекали центральную Азию от Китая до восточного Средиземноморья»⁵.

Таким образом, в 2011 г. можно отметить (конечно, с большой долей условности) 2130-летие «открытия» этой системы караванных путей. Она просуществовала более полутора тысяч лет — много дольше, чем другие дальние сухопутные торговые пути (как, например, путь «из варяг в греки» или система транссахарской торговли в средние века).

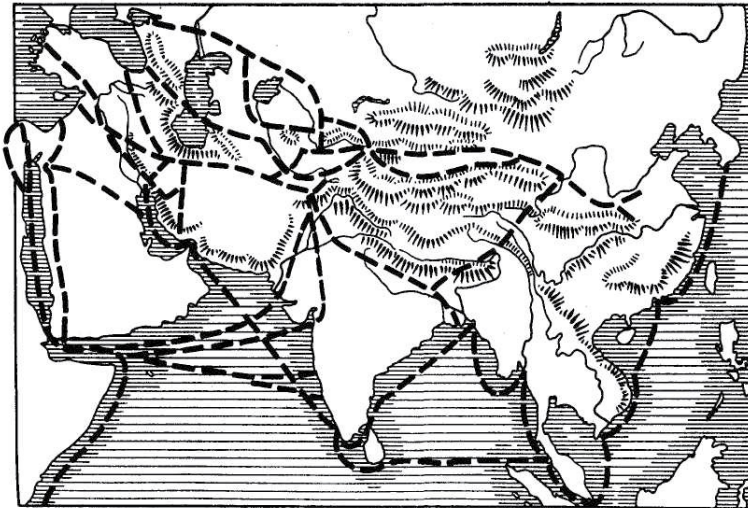
Хотя маршруты Шелкового пути менялись⁶, можно выделить две основные трассы, соединявшие Восток и Запад:

- южная дорога — от севера Китая через Среднюю Азию на Северную Индию и Ближний Восток;
- 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 (рис.). Основные маршруты сдвигались то севернее, то южнее.

В товарообмене между Востоком и Западом товары шли в основном с востока на запад. Покупательская способность европейцев была нестабильной. В Римской империи периода ее

расцвета шелковые ткани и другие восточные товары пользовались огромным спросом. Упадок античного общества и натурализация хозяйства стран Западной Европы привели к тому, что товары с Востока стали доходить в Европе только до Византии. Но поскольку на Великом шелковом пути потребителями товаров были также страны Ближнего Востока и Индии, этот путь не замирал даже в раннее средневековье. После арабских завоеваний восточные товары стали потреблять на всем южном Средиземноморье, вплоть до Испании. Лишь в период зрелого феодализма, с XI в., в Западной Европе снова стали активно покупать восточные товары.



Трансевразийские торговые пути в древности и средневековье

Источник: Петров А.М. Великий Шелковый путь. М., 1995. С. 126.

Развитие Великого шелкового пути сильно зависело от геополитического противоборства разных стран за контроль над караванными путями. Для его успешного функционирования была необходима политическая стабильность на всем протяжении пути, от восточного Средиземноморья до Китая. Этого можно было добиться двояко — либо созданием огромной империи, контролирующей все важнейшие евразийские караванные пути, либо «разделом мира» между крупными региональными державами, способными обеспечить безопасность торговли.

Клиометрическое моделирование, проведенное А.С. Малковым, подтвердило высокую зависимость интенсивности товарооборота на Великом шелковом пути от политической стабильности вдоль его трассы. Согласно модели А.С. Малкова, можно выделить три основные эпохи расцвета Великого шелкового пути: это II до н.э.—II н.э., VII—X вв. и XIII—XIV вв., когда наблюдалось наиболее оживленное трансевразийское движение товаропотоков⁷. Этапы развития Великого шелкового пути определяются, прежде всего, противоборством региональных держав Евразии за контроль над ним.

В истории Великого шелкового пути были три кратковременных периода, когда он почти полностью контролировался одним государством: Тюркским каганатом в последней трети VI в., империей Чингис-хана во второй четверти XIII в. и империей Тимура (Тамерлана) в последней трети XIV в. Однако из-за высокой протяженности путей объединить их под единым контролем было чрезвычайно трудно. Чаще наблюдался «раздел мира» между несколькими крупными странами.

До III 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»⁸ 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 VI в., когда в Евразии снова начали формироваться сильные региональные державы.

Воспользовавшись временным ослаблением земледельческих цивилизаций, разные участки Шелкового пути несколько веков контролировали различные кочевые племена (гунны, авары, огузы и др.). Во второй половине VI в. самое сильное из них, племя тюрков, попыталось захватить весь Шелковый путь. В 570–600 гг. Тюркский каганат объединил территорию Средней

Азии и всех евразийских степей, от Причерноморья до Северного Китая. В результате тюркской экспансии ведущую роль в торговле стали играть согдийские купцы⁹. Однако этот период централизации оказался коротким. На обломках распавшегося Тюркского каганата образовался ряд кочевых государств (Хазарский каганат, Западно-тюркский каганат, Восточно-тюркский каганат, Уйгурский каганат и др.), контролировавших лишь локальные сегменты пути.

На протяжении следующих примерно полутора столетий первенствующую роль в контроле над центральноазиатскими трассами Великого шелкового пути играла китайская империя Тан. Ведя с переменным успехом войны с кочевыми племенами, китайцы поставили под свой контроль почти всю Среднюю Азию, до Самарканда и Бухары. Этот период (VII–первая половина VIII вв.) часто называют временем наивысшего расцвета трансевразийской торговли¹⁰.

В первой половине VIII в. все западные трассы Великого шелкового пути попали под контроль Арабского халифата. Попытка китайцев сохранить контроль над Средней Азией провалилась после того, как в Таласской битве 751 г. арабы разбили китайскую армию. С этого времени и до конца функционирования Шелкового пути караванную торговлю почти полностью монополизировали мусульманские и еврейские купцы. Китай не смог сохранить контроля даже над восточным участком пути, сперва попавшим под контроль тибетцев (в конце VIII в.), а в IX в. захваченным кочевниками-кидзянами. Дробление контроля над торговыми путями и частые войны за его передел вели к ослаблению торгового пути.

Последний взлет Великий шелковый путь пережил в XIII–XIV вв. Покорив в 1210–1250-е гг. страны от Китая до Руси и Ирана, монголы смогли на полтора столетия обеспечить единый режим контроля на практически всем протяжении евразийских торговых путей. Хотя после смерти Чингис-хана его империя быстро распалась, государства чингизидов образовали «квартет империй». Шелковый путь снова контролировали четыре империи — империя Юань в Китае, среднеазиатская империя (Джугатайский улус), иранская империя Хулаги́дов и Золотая Орда в Прикаспии и Причерноморье. Эти государства активно оспарива-

ли друг у друга отдельные участки торговых путей (так, Закавказье стало ареной постоянной борьбы ханов Золотой Орды с ильханами Ирана). В целом же правители стремились обеспечивать безопасность купцам независимо от их веры и национальности.

Во второй половине XIV в. Великий шелковый путь снова вошел в состояние упадка¹¹. «Квартет» монгольских империй распался на множество враждующих друг с другом государств. Попытка Тимура (Тамерлана) вновь объединить основные евразийские торговые маршруты в рамках новой империи дала лишь временный эффект. В созданной в 1370–1380-е гг. империи Тимура купцы, следующие по южной дороге, вновь получили надежную защиту. Однако во время походов против Золотой Орды в 1389–1395 гг. Тимур практически стер с лица земли все торговые города Прикаспия и Причерноморья, в результате чего северная дорога была заброшена. Потомки Тимура не смогли в XV в. сохранить централизованное среднеазиатское государство, поэтому южная дорога также почти перестала функционировать.

Закат Великого шелкового пути связывают, прежде всего, с развитием торгового мореплавания сначала арабов, а затем европейцев вдоль побережий Ближнего Востока, Южной и Юго-Восточной Азии. Уже в XIV–XV вв. морская торговля стала привлекательнее ставших опасными сухопутных караванных путей. Ведь 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. К тому же один корабль перевозил столько же грузов, как и очень большой караван в 1 тыс. вьючных животных¹².

В результате этих геополитических и геоэкономических факторов к XVI в. Великий шелковый путь окончательно прекратил свое существование. Попытки англичан из Московской торговой компании проникнуть в эпоху Ивана Грозного на евразийские торговые пути оказались безуспешными прежде всего потому, что евразийская сухопутная торговля ко второй половине XVI в. сильно ослабла. Впрочем, локальные сегменты Шелкового пути продолжали еще долго функционировать (например, караванная торговля между Средней Азией и Китаем прекратилась лишь в XVIII в.).

Роль Великого Шелкового пути в развитии институтов мировой экономики

Шелковый путь способствовал развитию не только самой торговли, но и многих институтов («правил игры») рыночного хозяйства.

Международное разделение труда. Функционирование Великого шелкового пути требовало создания развитой системы международного разделения труда в производстве товаров на экспорт и в обеспечении инфраструктуры транспортных коммуникаций.

Главными товарами на Великом шелковом пути были (особенно в античную эпоху) шелковые ткани и шелк-сырец¹³. Они были наиболее удобны для транспортировки на дальние расстояния, поскольку шелк легок и очень ценен — в Европе его продавали дороже золота. Китай, родина шелководства, сохранял монополию на изделия из шелка примерно до V–VI вв. н.э., но и после этого оставался одним из центров производства и экспорта шелка наряду со Средней Азией. В средние века Китай также экспортировал фарфор и чай. Страны Ближнего Востока и Центральной Азии специализировались на изготовлении шерстяных и хлопчатобумажных тканей, которые шли по Шелковому пути на восток, в Китай. Из стран Южной и Юго-Восточной Азии купцы везли в Европу специи (перец, мускатный орех, корица, гвоздика и т.д.), которые использовались европейцами для консервации продуктов и изготовления лекарств.

Западная Европа в торговле с Востоком всегда имела пассивный торговый баланс: покупая дорогие восточные товары, европейцы не могли предложить в обмен равного по качеству товара и были вынуждены платить золотом и серебром. С античных времен до конца своего функционирования Великий шелковый путь действовал как канал «перекачивания» драгоценных металлов из Европы на Восток¹⁴. Поскольку эта утечка полноценных денег ухудшала денежную систему, европейские правители пытались вводить ограничения на потребление восточных товаров и на вывоз на восток золота и серебра. Самые ранние экономические теории меркантилизма XVI в., требующие запретить вывоз полноценной монеты, были реакцией на пассивный платежный баланс стран Запада в торговле с Востоком. Однако подобные

административные меры имели низкий эффект. Добиться конкурентоспособности своих товаров в сравнении с восточными Западной Европе удалось только после в XVIII–XIX вв., после промышленной революции.

Организация торговли на дальние расстояния требовала создания для караванной торговли особых условий — перевалочных пунктов, специализированных базаров, режима стабильных денежных расчетов и защиты прав собственности купцов-чужеземцев. Вся эта рыночная инфраструктура поддерживалась вдоль евразийских трасс более полутора тысяч лет.

Торговые города. Великий шелковый путь стимулировал развитие на средневековом Востоке торговых городов¹⁵.

Если в Западной Европе города обслуживали в основном местные рынки, то в Азии — международную торговлю, играя роль транзитных пунктов на караванных путях. Эти города (Тебриз, Бухара, Самарканд, Хорезм, Отрар, Кашгар, Турфан, Хотан, Дуньхуан и др.) обязательно имели караван-сарай, сочетавшие функции гостиниц и складских помещений. Для купцов-иностранцев организовывались специальные рынки наиболее ходовых товаров. На обслуживание торговых караванов работали люди многих профессий — переводчики, менялы, проститутки, погонщики верблюдов, охранники караванов, сборщики налогов и т.д.

«Привязанность» торговых городов континентальной Азии к обслуживанию караванной торговли на дальние расстояния привела к тому, что разрушение Шелкового пути привело к упадку и этих городов. Некоторые из них (например, Отрар) совершенно исчезли.

Особой разновидностью торговых городов Шелкового пути стали итальянские купеческие республики Венеция и Генуя, которые в XIII–XV вв. почти монополизировали транзитную торговлю Европы с Востоком. Наиболее успешно действовали генуэзцы, создавшие множество колоний и факторий в конечных пунктах Шелкового пути в Восточном Средиземноморье (Кафа, Тана, Тебриз, Константинополь и др.). В итальянских торговых городах впервые в Западной Европе возникли такие институты рыночной коммерции как торговые компании на паях (прообраз акционерных обществ) и банки, дающие ссуды таким компаниям. Когда Великий Шелковый путь распался, торговые города

Италии также снизили свою деловую активность и стали клониться к упадку¹⁶.

Система денежных расчетов. Регулярное заключение крупных торговых сделок между купцами разных стран требовало использования общепризнанных денежных знаков. Не каждая из стран, активно участвовавших в трансевразийской торговле, могла выпускать золотые и серебряные монеты, которые только и ценились тогда во всех странах Старого Света. Поэтому купцы по всей Евразии активно использовали полноценные деньги немногих «сильных» стран. Так, в раннее средневековье по всему Великому шелковому пути, до Китая включительно, при расчетах пользовались золотыми византийскими и серебряными сасанидскими и арабскими монетами.

Несмотря на все меры, наличных денег для расчетов купцам Шелкового пути все равно не хватало. Поэтому они широко практиковали бартерные сделки (товар на товар), оплачивая деньгами только разницу в стоимости партий.

Поскольку перевозить на далекое расстояние крупные суммы наличных денег было опасно, купцы Шелкового пути начали использовать чеки («чек» в переводе с персидского — «документ, расписка»). Отправляясь на Восток, купец сдавал свои наличные деньги кому-либо из авторитетных менял в обмен на расписку. Эту расписку купец мог предъявить в тех городах Шелкового пути, где работали доверенные люди этого менялы-банкира, и получить вновь наличные деньги за вычетом платы за услуги. Система чеков на предъявителя могла работать, только если менялы из отдаленных городов Шелкового пути лично доверяли друг другу как членам одного религиозного сообщества. Поэтому чеки начали использоваться лишь примерно с X в., когда торговля на всем Шелковом пути стала контролироваться мусульманами и евреями.

Защита прав собственности купцов. Главным условием функционирования Великого шелкового пути была защита имущества и жизни купцов.

Сами купцы стремились для минимизации опасностей заниматься коммерцией не в одиночку, а конфессионально-этническими группами. Чтобы защищаться от грабителей, купцы отправлялись в опасный путь от города до города крупными ка-

раванами, состоящими из сотен и тысяч вооруженных людей. Известно, например, что при Тимуре, когда караванная торговля уже клонилась к упадку, в Самарканд раз в год приходил караван из Китая в 800 вьючных животных¹⁷.

Меры самозащиты купцов, однако, могли защитить их лишь от мелких разбойников, но не от произвола правителей и не от нападений кочевых племен. Однако и государства, и кочевники объективно были заинтересованы в сохранении торговых коммуникаций.

Правители земель получали доходы от таможенных пошлин, взимаемых в городах вдоль караванных путей. Чтобы не потерять эти доходы, правители стран Азии принимали строгие законы, охранявшие купцов. Так, в империи Тимура та провинция, на территории которой ограбили купца, была обязана компенсировать ему потери в двойном размере и еще заплатить штраф самому Тимуру в пятикратном размере.

Кочевники постоянно нуждались во многих товарах оседлых земледельцев, но не могли предложить им равноценных товаров, а потому были вынуждены добывать нужные товары силой, в опасных грабительских набегах. Великий шелковый путь давал кочевникам возможность найти место в мировом разделении труда. Кочевники выступали в роли проводников и охранников купеческих караванов через пустыни и степи, взимая плату за помощь и обеспечение безопасности. Шелковый путь стал уникальным проявлением длительного и взаимовыгодного сотрудничества оседлых и кочевых народов.

Отличие товарно-рыночных отношений эпохи Великого шелкового пути от современной международной торговли. Эпоха Великого шелкового пути породила многие институты, схожие с международной торговлей нового и новейшего времени (международное разделение труда, чековая система, экстерриториальная защита прав собственности). Однако он имел и многие особенности, типичные для доиндустриальных обществ, когда рыночные отношения оставались второстепенными в сравнении с натурально-хозяйственными.

Западная Европа получала по Шелковому пути в основном дорогие предметы роскоши (шелковые ткани, пряности, ковры, фарфоровая посуда и т.д.), которыми пользовались лишь высшие

сословия. Потребление этих товаров слабо влияло на развитие экономики самих стран Западной Европы, за исключением специализирующихся на торговле с Востоком купеческих республик Италии. Правда, оно стимулировало постепенный переход от натуральной феодальной ренты (барщины и продуктовой ренты) к денежной, поскольку знати были нужны наличные деньги для покупки восточных товаров.

Несмотря на все меры защиты жизни и имущества купцов, караванная торговля по маршрутам Шелкового пути всегда была связана с высоким риском. Путь от Восточного Средиземноморья до Китая и обратно занимал чаще всего несколько лет. Многие погибали в дороге от болезней, непривычного климата, нападений разбойников или произвола правителей. Караваны шли через пустыни, ориентируясь на скелеты людей и верблюдов, повсюду лежащие вдоль маршрутов Шелкового пути. Когда купец умирал в чужом краю, его имущество обычно захватывал местный правитель, если только родственники или компаньоны покойного не успевали быстро заявить о своих правах на наследство¹⁸.

Платой смельчакам была очень высокая прибыль. Средневековая арабская поговорка гласила, что купец едет из Аравии в Китай с тысячей дирхемов, а возвращается с тысячей динаров (динар равнялся примерно 20 дирхемам)¹⁹. То, что это не вольная метафора, доказывается фактом, о котором сообщает арабский путешественник X в. Ибн-Хаукаль: когда мусульманский купец Рамешт вернулся из вояжа в Китай, где он прожил около 20 лет, то на свои средства заменил серебряную облицовку бассейна для омовения в священной Мекке на золотую²⁰. Опасаясь за свою жизнь, однако, купцы редко проходили Великий шелковый путь из конца в конец (хотя, конечно, знаменитый Марко Поло прошедший этот путь в конце XIII в., был далеко не единственным купцом-путешественником). Чаще они меняли свой товар в каком-то из промежуточных торговых городов.

Функционирование Великого шелкового пути показывает типичную для докапиталистических эпох картину международной коммерции, связанной в основном с предметами роскоши, не защищенной страхованием, сильно зависящей от политической конъюнктуры.

Роль Великого шелкового пути в распространении инноваций между цивилизациями Евразии

Великий шелковый путь стал каналом, по которому между цивилизациями Евразии шел постоянный обмен культурными достижениями — новыми товарами, знаниями и идеями.

Распространение товаров и технологий. Функционирование Великого шелкового пути привело к знакомству разных народов с новыми потребительскими товарами²¹. От распространения новых товаров как формы культурных контактов в наибольшей степени выигрывала Западная Европа. Шелковые ткани повышали личную гигиену европейцев, избавляя их от вшей. Пряности широко использовались для изготовления лекарств и для консервации продуктов длительного хранения. Бумага, изготовленная по рецептам из Китая и Средней Азии, начала вытеснять пергамент и папирус, удешевляя тиражирование рукописных книг.

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 I–II вв. н.э. шелководство проникло в Восточный Туркестан, в V в. — в Иран. В VI в. император Византии смог организовать шелководство в Греции, уговорив, согласно легенде, монахов-путешественников тайно привезти ему в полум посохе яйца тутового шелкопряда. Покупая сначала бумагу у купцов с востока, европейцы также стали с XIII в. изготавливать ее самостоятельно.

Некоторые новые товары возникли в результате своего рода «коллективного творчества» разных народов Шелкового пути. Так, порох открыли в Китае в IX в., но долгое время использовали только для взрывных работ и изготовления своего рода гранат. В XIV вв. было изобретено оружие, стреляющее при помощи пороха, — пушки. Место и время их изобретения точно неизвестны — специалисты называют и Китай, и арабские страны, и Западную Европу. Информация о новом виде оружия быстро прошла по Шелковому пути, и уже в XV в. артиллерию применяли во всех странах Евразии, от Европы до Китая.

Со многими новыми товарами познакомились в процессе функционирования Великого шелкового пути и страны Востока. Когда китайский путешественник Чжан Цянь вернулся из Средней Азии, он привез информацию о ферганских аргамаках — не-

виданных в Китае высоких и быстрых лошадях. На начальном этапе развития Шелкового пути китайцы получили из Средней Азии, помимо коней, также семена люцерны (кормовой травы для лошадей) и культуру винограда. Позже китайцы освоили за счет караванной торговли еще несколько сельскохозяйственных культур — фасоль, лук, огурцы, морковь и др.

Таким образом, если Запад в ходе культурных контактов по Шелковому пути заимствовал в основном промышленные «новинки» то Восток — сельскохозяйственные. Это демонстрирует технологическое превосходство Востока над Западом, которое сохранялось до XVIII–XIX вв. Некоторые технические секреты восточных ремесленников (булатное оружие, фарфоровая посуда) европейцам в эпоху функционирования Шелкового пути перенять так и не удалось.

Распространение знаний и идей. Великий Шелковый путь сыграл важную роль в развитии географических знаний. Только после образования этой сквозной торговой трассы европейцы и китайцы впервые узнали о существовании друг друга и получили хотя бы приблизительное представление обо всех цивилизациях Евразии.

Если в конце III в. до н.э. греческий географ Эратосфен считал Индию самой крайней восточной страной, то во II в. н.э. в «Географическом руководстве» римского географа Клавдия Птолемея уже описан путь в Серику (от римского *serica* — шелк), как называли тогда Китай. Относительно точные знания о размерах Евразии и об особенностях различных стран Востока Западная Европа получила лишь в конце XIII–начале XIV в., после того как некоторые европейские купцы и миссионеры (в том числе знаменитый Марко Поло) смогли пройти Шелковый путь из конца в конец и написать об этом книги, которые пользовались в Европе огромным интересом.

Велика роль Великого шелкового пути в распространении мировых религий²². Наиболее успешной была экспансия буддизма в первые века н.э. Буддизм являлся государственной религией Кушанской империи. Вместе с купеческими караванами буддийские монахи шли из Индии в Среднюю Азию и в Китай, распространяя новую религию. В IV–VII вв., когда буддизм активно распространялся в Китае, индийские миссионеры ездили в Китай, а многие китайские монахи совершали по маршрутам Шелкового пути па-

ломничество в Индию. Регулярные путешествия буддистов из Индии в Китай и обратно продолжались до первой половины XI в. В результате в странах Дальнего Востока буддизм нашел буквально вторую родину, став одним из элементов религиозного синкретизма, характерного для конфуцианских стран.

Большое влияние на цивилизации Центральной Азии оказал также ислам, активно распространявшийся с VIII в. Если первоначально он насаждался силой армий Арабского халифата, то затем его распространение шло по Шелковому пути главным образом мирным путем. В XIV в. ислам дошел до границ Китая, вытеснив буддизм из Восточного Туркестана (ныне китайский Синьцзян-Уйгурский район). Правители-монголы первоначально рассматривали ислам лишь как одно из равнозначных вероучений, но в XIV в. почти все монгольские государства (кроме Китая) приняли мусульманскую веру как государственную религию.

Менее всего на Восток проникло христианство. Первая волна распространения христианства связана с деятельностью несториан. После осуждения учения Нестория как ереси на Эфесском соборе 431 г., его последователи начали мигрировать на Восток — в Иран и Центральную Азию. В 635 г. сирийский миссионер-несторианин Рабань (Алобэнъ) после аудиенции у китайского императора добился того, что христианство было официально разрешено в Китае. В XIII в. по Шелковому пути прошла новая волна распространения христианства, связанная с деятельностью католических миссий, которые воспользовались высокой веротерпимостью правителей-монголов. По поручению римского папы францисканец Джованни Монтекорвино в 1290-е гг. основал в Ханбалыке (столице Китая при монголах, ныне Пекин) постоянную миссию, которая функционировала несколько десятков лет. Однако падение государств монголов-чингизидов привело в середине XIV в. к фактическому закрытию Азии для христиан. Результаты проповеди христианства на средневековом Востоке оказались в итоге очень скромными. Немногочисленные несторианские общины сохранились только в странах Ближнего Востока.

Вдоль Великого шелкового пути шло распространение и других вероучений — иудаизма (принятого в VIII–X вв. государственной религией в Хазарии), манихейства (принятого в VIII в. государственной религией в Уйгурском каганате), зороастризма.

Ни одно из них, однако, не смогло надолго стать популярным среди азиатских народов.

В результате функционирования Великого шелкового пути впервые в истории проявилась тенденция к сближению культур в процессе интенсивных и регулярных мирохозяйственных связей. Вдоль всего маршрута Великого шелкового пути происходила постепенная унификация культурных компонентов. Исследователи отмечают, что в торговых городах Азии даже выработались общие черты планировки храмов, хотя они и принадлежали разным конфессиям²³.

Это сближение, однако, оставалось только тенденцией. Заимствование культурных достижений было ограниченным. Европейцы проявляли к изучению стран Востока гораздо более активный интерес, чем жители стран Востока — к Европе. Распад Великого шелкового пути привел фактически к ликвидации опыта мирных торгово-культурных контактов, которые сменились колониальной агрессией европейских стран.

История Великого шелкового пути демонстрирует ряд тенденций, сохраняющихся и в современной мировой экономике:

- мирохозяйственные отношения являются сильным стимулом экономического развития человеческой цивилизации в целом, стимулируя конкуренцию между локальными цивилизациями;
- участие в международной торговле приносит выгоду (хотя и в разной степени) всем участникам — странам и народам с самыми разными уровнями развития;
- экспорт/импорт товаров ведет к спонтанному и организованному экспорту/импорту институтов и их постепенной конвергенции;
- устойчивыми являются полицентричные (с несколькими «центрами силы») системы регулирования мирохозяйственных отношений, монополизация регулирующих функций оказывается кратковременной и неустойчивой.

Примечания

¹ Например, история Ганзы, средневекового союза торговых городов Балтийского моря, оказалась фактически «национализированной» Германией, хотя в этом союзе активно участвовали города и другие стран средневековой Балтии (включая, например, Великий Новгород).

² Ставиский Б.Я. Великий Шелковый путь — первая в истории человечества трансконтинентальная трасса обмена товарами и культурными достижениями // *Формирование и развитие трасс Великого шелкового пути в Центральной Азии в древности и средневековье*. Ташкент, 1990.

³ Русскоязычная литература о Великом шелковом пути представлена в значительной степени научно-популярными изданиями: Радкевич В.А. Великий шелковый путь. М., 1990; Ахметшин Н.Х. Тайны Шелкового пути. М., 2002. Наиболее глубоким исследованием по данной теме является издание: Ртвеладзе Э. Великий шелковый путь. Энциклопедический справочник: Древность и раннее средневековье. Ташкент, 1999. Однако, как следует из самого названия этой книги, она охватывает далеко не всю историю Великого шелкового пути. Лучший обзор истории Шелкового пути с точки зрения экономической истории дан в книге: Петров А.М. Великий шелковый путь: О самом простом, но мало известном. М., 1995 (второе издание вышло под названием: Петров А.М. Запад — Восток. Из истории идей и вещей. М., 1996). Англоязычная литература про Шелковый путь гораздо более обширна. В качестве обобщающих работ последнего времени следует назвать: Christian D. Silk Roads or Steppe Roads? The Silk Roads in World History // *Journal of World History*. 2000. Vol. 11. № 1. — Режим доступа: http://www.learner.org/courses/worldhistory/support/reading_9_3.pdf; Boulnois L. Silk Road: Monks, Warriors & Merchants. Hong Kong: Odyssey Books, 2005.

⁴ См., например: Негматов Н.Н. Концепция истории и реалии «Великого шелкового пути» // *Центрально-Азиатские гуманитарные исследования*. 1998. № 2. С. 97–114; Мамлева Л.А. Становление Великого шелкового пути в системе трансквиализационного взаимодействия народов Евразии // *Vita Antiqua*. 1999. № 2. — Режим доступа: <http://archaeology.kiev.ua/pub/mamleyeva.htm>; Кузьмина Е.Г. Предыстория Великого шелкового пути. Диалог культур Европа-Азия. М., 2010.

⁵ Curtin P.D. *Cross-Cultural Trade in World History*. Cambridge: Cambridge University Press, 1985. P. 90–91.

⁶ См.: Иерусалимская А.А. К интерпретации главных трасс Великого шелкового пути // *Формирование и развитие трасс Великого шелкового пути в Центральной Азии в древности и средневековье*. Ташкент, 1990.

⁷ Малков А.С. О математическом моделировании товаропотоков. Препринт. М., 2005. — Режим доступа: http://www.keldysh.ru/papers/2005/prep11/prep2005_11.html; Малков А.С., Малинецкий Г.Г., Чернавский Д.С. Система пространственных динамических моделей аграрных обществ // *История и математика: Макроисторическая динамика общества и государства*. М., 2007.

⁸ Ставиский Б.Я. Указ. соч. С. 19.

⁹ О роли согдийского купечества в развитии Великого шелкового пути см.: Мирбобоева Т.Х. Вклад Согда и согдийцев в Великом шелковом пути: дисс... канд. ист. наук. Худжанд, 2005.

¹⁰ О борьбе Китая за контроль над Великим шелковым путем см.: Лубо-Лесниченко Е.И. Китай на Шелковом пути: шелк и внешние связи древнего и раннесредневекового Китая. М., 1994.

¹¹ Rossabi M. The 'Decline' of the Central Asian Caravan Trade // *Ecology and Empire*. Vol. 1. Nomads in the Cultural Evolution of the Old World. Ed. by G. Seaman. Los Angeles: Ethnographics/USC, 1990. P. 81–102.

¹² Петров А.М. Великий шелковый путь... С. 113–114.

¹³ Поэтому термин «Великий шелковый путь», предложенный в 1877 г. немецким географом Фердинандом фон Рихтгофеном, быстро стал общепринятым обозначением системы евразийских караванных путей доиндустриальной эпохи. См.: Waugh D. Richthofen «Silk Roads»: Toward the Archeology of a Concept // *The Silk Road*. Vol. 5. № 1. Summer 2007.

¹⁴ А.М. Петров, чтобы подчеркнуть эту особенность функционирования Великого шелкового пути, одну из глав своей книги так и назвал: «Запад — Восток: Деньги — Товар» (Петров А.М. Великий шелковый путь... С. 60).

¹⁵ См.: Аскараров А.А., Буряков Ю.Ф., Гуляев В.И., Сайко Э.В. Город в структурной организации Шелкового пути // *Формирование и развитие трасс Великого шелкового пути в Центральной Азии в древности и средневековье*. Тезисы докладов Международного семинара ЮНЕСКО. Самарканд, 1–6 октября 1990. Ташкент, 1990.

¹⁶ Ярким примером является история Венецианской республики, которая в последние века функционирования Шелкового пути смогла заметно оттеснить Геную, но с XVI в. вслед за упадком Шелкового пути начался и упадок Венеции (см., например: Норвич Д. История Венецианской республики. М., 2010).

¹⁷ Петров А.М. Великий шелковый путь... С. 122.

¹⁸ Итальянец Пеголотти в своей книге «Практика торговли» (около 1340 г.) так описывает режим защиты прав собственности на Шелковом пути: «Путь из Тары в Китай, по словам купцов, которые им ходили, совершенно безопасен и днем, и ночью. Если же купец умрет по дороге, все его вещи достаются правителю провинции, где он умер... Но если он едет с братом или другом, или близким спутником, назвавшимся братом, воины правителя вернут имущество умершего, сохранившееся до тех пор» (Цит. по: Дреж Ж.-П. Марко Поло и Шелковый путь. М., 2006. С. 136).

¹⁹ Петров А.М. Великий шелковый путь... С. 72.

²⁰ Даркевич В.П. Аргонавты средневековья. 2-е изд., испр. и доп. М., 2005. С. 70.

²¹ Об ассортименте товаров, которые циркулировали по Великому шелковому пути, см., например: Шеффер Э. Золотые персики Самарканда. М., 1981.

²² См.: Массон В.М. Великий шелковый путь как инструмент экономической и интеллектуальной интеграции // *Формирование и развитие трасс Великого шелкового пути в Центральной Азии в древности и средневековье*. Ташкент, 1990.

²³ Рахамбабаева Н.Х. Объемно-планировочная композиция храмовых комплексов на торговых путях // *Формирование и развитие трасс Великого шелкового пути в Центральной Азии в древности и средневековье*. Ташкент, 1990.