УДК 339.177.4(510+4)

В. Б. Тимофеева

Культурное и экономического значение Великого шелкового пути в современном мире

Великий шелковый путь – главная торговая магистраль, связавшая Европу с Азией и просуществовавшая 17 столетий. Мировая общественность всегда интересовалась проблематикой межкультурных коммуникаций. В статье рассмотрены вопросы изучения территории, по которой шли караваны, но главный акцент делается на анонсировании попыток китайского правительства возродить Великий шелковый путь.

Ключевые слова: Великий шелковый путь, диалог культур, межкультурные коммуникации, торговый караван

Valeriya B. Timofeeva

Cultural and economical significance of the Great Silk Road in modern culture

The Great Silk Road is the main trade route, linking Europe with Asia, and lasted 17 centuries. The world community has always been interested in the problems of intercultural communication. The article deals questions about the studding of the territory where were caravans, but the main focus is on advertising the Chinese government's efforts to revive the Great Silk Road.

Keywords: Great Silk Road, dialogue of cultures, intercultural communication, trade caravan

С конца XX в. и в первые десятилетия XXI в. появляется тенденция к «стиранию границ», мир становится взаимосвязанным. Страны Центральной Азии и Дальнего Востока все больше и больше принимают участие в мировых глобальных процессах. Сейчас от их участия зависит благополучие всего мира как в экономической, так и в социальной, и политической сферах. Важнейшим направлением их взаимодействия является не только распространение информации, но и ее обмен. Таким образом, культурные достижения распространились через коммуникации между народами – а именно: через торговые связи, переселения и завоевательные войны. Все эти процессы вели к культурной адаптации, появлению новых «инокультурных» явлений и действий, формированию нового мировоззрения. Важная историческая роль в этих процессах отведена караванным дорогам, а впоследствии – и Великому шелковому пути, который связал еще в древности Индию с Китаем, Китай с Центральной Азией, Средним и Ближним Востоком, Азию со странами Средиземного моря. Таким образом, можно сделать вывод о том, что торговые пути стали уникальной и плодотворной базой для межкультурных обменов, коммуникаций и принесли более масштабные результаты, чем принудительное навязывание культурных форм через военные походы.

Оценив их важнейшую роль в истории человечества, в 1987 г. мировая общественность под патронажем международной организации ЮНЕСКО приняла программу «Шелковый путь». Цель этой программы заключалась в демонстрировании того факта, что за время существования Пути (а это многие столетия) разворачивались процессы контактов между странами совершенно разных культур, и главной в этих процессах была не война, а торговля. Специалисты, участвующие в реализации программы, представляли самые различные сферы науки. Несомненно, одну из главных ролей играли не столько эти специалисты, сколько сама территория Центральной Азии, на которой до сих пор существуют культурные памятники межкультурных влияний. Было проведено множество научных семинаров, конференций, итогом которых стал сборник узбекских ученых 1990 г. под названием «На среднеазиатских трассах Великого шелкового пути: очерки истории и культуры».

Итогом программы стала конференция 1997 г. в Париже, во время которой была открыта специальная выставка, демонстрирующая достижения в области культуры народов Азии разных веков. За два года то этого (в 1995 г.) в Берлине и в Роттердаме была организована уникальная выставка «Наследники Шелкового пути, Узбекистан». В 1998 г. в Ташкенте состоялось заседание 155-й сессии исполнительного совета ЮНЕСКО, на котором выступил И. А. Каримов, первый президент Республики Узбекистан, отметив, что благодаря реализации программы ЮНЕСКО был создан Международный институт центральноазиатских исследований в Самарканде.

Великий шелковый путь еще в древности стал неким связующим звеном между Западным

и Восточным миром. Это еще раз подчеркивает важность торговых отношений, науки и культуры для благоприятной коммуникации. Неслучайно путь проходил через Китай, Индию и Россию, которые уже в современности создали торговый союз БРИКС (Бразилия, Россия, Индия, Китай, Южно-Африканская Республика). Поэтому вопрос восстановления Великого шелкового пути актуален и сегодня. Страны Центральной Азии предпринимают совместные усилия для создания магистралей, способных открыть выход к морским портам, благодаря которым можно «возродить Великий шелковый путь».

Так, в 1993 г. в рамках Европейской комиссии в Брюсселе состоялась встреча государств Центральной Азии с представителями Европейского союза. Задачей встречи стало обсуждение ряда экономических вопросов. Тогда же было рассмотрено предложение о создании ТРАСЕКА – транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия. Был подписан договор между странами Центральной Азии и другими странами ЭКО (Организация экономического сотрудничества), благодаря которому ведется строительство железных дорог, соединяющей Китай с Турцией (Пекин со Стамбулом). В 1996 г. было налажено сообщение между Центральной Азией и Ираном, способствующее увеличению торговых потоков, которые через Турцию приведут в Европу (преимущественно в Италию и Германию)[1].

8 сентября 1998 г. работала Международная конференция, темой обсуждений на ней было возрождение Великого шелкового пути, в конференции приняли участие представители ООН и Евросоюза и представители из 32 стран. Было принято предложение о начале работы Комиссии, занимающейся проектом ТРАСЕКА с главным штабом в городе Баку. Все это будет способствовать расширению торговых контактов в Центральной и Юго-Восточной Азии, на Дальнем Востоке и в Европе.

Как много десятилетий назад Великий шелковый путь послужил диалогом между многими народами, так и сейчас он откроет культурные границы. Это, безусловно, прогрессивный путь развития цивилизаций.

Китай играет одну из главных ролей в вопросах изучения и восстановления Великого шелкового пути. Китайское государство планирует создание фонда в $16,3 млрд, средства которого пойдут на изучение и создание инфраструктуры, дороги, соединяющей Китай с Европой, что и станет воссозданием знаменитой торговой магистрали. Кроме сухопутных маршрутов, ханьцы планируют развивать и морские. Эти огромные финансы выйдут за рамки только одной страны, планируется направить их на Ближний Восток, в Центральную, Южную и Юго-Восточную Азию, частично – в Европу.

Подобные шаги Китая направлены на то, чтобы вернуть стране статус мировой державы, в итоге не только вернув, но и увеличив доминирование в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Для Китая существует проблема – конкуренция регионов страны за доступ к финансированию, но это способно развить промышленность по всей территории, уравнять экономическое состояние провинций.

Си Цзиньпин, глава Китайской Народной Республики, впервые выступил с предложением о восстановлении Великого шелкового пути в Астане (Казахстан) 7 сентября 2013 г. Он предложил «объединить усилия и на основе инновационных методов взаимодействия создать экономическую зону Великого шелкового пути, сделать поддерживаемые между евро-азиатскими странами экономические связи более тесными»[2]. В октябре лидер КНР выступил в индонезийском парламенте, где был поднят вопрос о морской части Великого шелкового пути. Исторически морское ответвление возникло около двух тысяч лет назад. С помощью морских путей, Китай был связан с Европой через порты Индии. По нему везли также и шелк, и фарфор, и нефрит, и проходил он через малазийские, индонезийские, тайские и вьетнамские порты, через страны Персидского залива, Пакистан, Индию и Иран, включая порты Аравийского полуострова и Востока Африки.

Впоследствии поддержали предложение китайцев о создании нового Шелкового пути Таджикистан, Шри-Ланка, Мальдивские острова, Индия и Афганистан. Таким образом, сухопутные дороги начнутся в Сиане, уйдут на восток к Ланчжоу и Урумчи, а потом повернут на юго-восток, через страны Центральной Азии и Ближнего Востока и приведут в Европу. Морское направление начнется в Гуандуне, пойдет на остров Хайнань, далее, через Индийский океан, пересечет Африку и направится в Красное и Средиземное моря. Оба маршрута встретятся в итальянской Венеции[3].

В 2014 г. на сочинских зимних Олимпийских играх, спустя почти полгода после выступлений главы КНР, вопрос о воссоздании был поднят лидерами Китая и России. В. В. Путин выразил свою поддержку данного проекта, аргументировав эти действия как освоение Русского Востока через модернизацию Транссибирской магистрали и включение ее в Великий шелковый путь. «Соединение Шелкового пути с этими магистралями расширит возможности транзита китайских товаров в Европу, а наших – в Юго-

Восточную Азию, это оживит экономику», – высказался глава администрации президента России С. Иванов[4].

Как уже упоминалось ранее, 22 июня 2014 г. в Дохе (Катар), на заседании 38-й сессии комитета Всемирного наследия при ЮНЕСКО некоторые объекты Великого шелкового пути были внесены в список Всемирного наследия ЮНЕСКО[5].

28 сентября 2015 г. в Нью-Йорке состоялась 70-я сессия Генеральной Ассамблеи ООН, тема сессии – планирование развития мира в ближайшие 15 лет. На заседаниях 70-й сессии поднимался вопрос воссоздания Великого шелкового пути. Некоторые идеи будущего развития воссоздания Пути на данный момент выглядят «фантастическими» – как например SRME (Silk Road map evolution) – концепция архитекторов из Италии, в основе ее лежит предложение строительства большого города (мегаполиса), в котором центром будет железнодорожная магистраль, соединяющая Венецию и Шанхай. Си Цзиньпин, лидер КНР, два года назад предлагал создать упомянутый ранее проект «Экономический пояс Великого шелкового пути», сутью которого являются целые пути и направления, соединяющие Китай с Германией и Италией.

Однако у идеи воссоздания Великого шелкового пути есть и недостатки. Если в древности и средневековье многонациональность народов, которые были вовлечены в торговлю, только способствовала развитию социальной, политической и культурных сфер человеческой жизни, то в XXI в. это может вызвать сложности, религиозные аспекты вызывают опасения. Вопрос и в экономических возможностях узловых пунктов на протяжении исторического Пути: европейские страны в состоянии содержать целые торговые мегаполисы и, безусловно, имеют спрос на товар, но есть монгольские, афганские и пакистанские территории, которые не имеют таких возможностей.

Тем не менее сегодня существуют развитые коммуникации между странами на Великом шелковом пути в области туризма. Как упоминалось ранее, с 1987 г. существует программа ЮНЕСКО «Шелковый путь», за время существования которой была разработана интерактивная карта, демонстрирующая материальное, духовное и природное наследие Великой магистрали. Россия имеет шесть точек на этой карты – четыре природные, а именно: Волго-Ахтубинская пойма, Алтайские «Золотые горы», Большой Волжско-Камский биосферный заповедник, на монгольской границе Убсунурская котловина; и два документа: коллекционные карты Российской империи XVIII в. и одна из древнейших русских летописей – Лаврентьевская. Но это наследие не привлекает в Россию туристов в том объеме, как на другие объекты в Азии и Европе. Поэтому Россия нацелена на разработку экономической и культурной составляющих проекта о воссоздании Великого шелкового пути вместе с Китаем. В плане работы Министерства культуры Российской Федерации с 2013 г. стоит разработка маршрутов по регионам России, связанным с Великим шелковым путем. В декабре 2015 г. во время Санкт-Петербургского международного туристического форума главы таких регионов, как Дагестан, Калмыкия, Ставропольский край, Карачаево-Черкесия, Астраханская область, Алтайский край и Татарстан объявили о своих планах в осуществлении концепции воссоздания Великого шелкового пути. На сегодняшний день в этих регионах уже проложены пешие маршруты по горным тропам, и организованы экскурсии в города, имеющие отношение к Древней караванной магистрали[6]. В 2015 г. Комитет по туризму Республики Ингушетии запустил «Чайный экспресс» по маршруту Великого шелкового пути на Кавказе. Это железнодорожный круиз с посещением таких городов, как Ростов-на-Дону, Назрань, Владикавказ, Дербент, Грозный, Минеральные воды.

Множество исследователей, как во время существования Великого шелкового пути, так и после прекращения его действия, описывали страны, участвующие в нем, товары, сам Путь и культурные аспекты, принятые разными народами и существовавшие еще долгое время. Мировая общественность осознает значение этого культурного явления, пытаясь сохранить его достижения. Многие памятники культуры на этой знаменитой магистрали были внесены в список Всемирного наследия ЮНЕСКО, было организовано множество встреч, выставок и семинаров в рамках программы «Шелковый путь», которые привлекли к себе внимание множества исследователей в области культуры. Исторически сложилось так, что благодаря торговле межкультурные контакты складываются лучше, чем во время войн и завоеваний, поэтому стал разрабатываться план по восстановлению Великого шелкового пути. Редко упоминающееся в источниках морское ответвление сыграет в восстановленном пути одну из ключевых ролей. Китайское государство намерено финансировать данный проект. Получив устные и письменные договоренности со многими государствами, участниками этого процесса, КНР планирует строительство автомагистралей и железных дорог по направлениям Великого шелкового пути. Конечной точкой, как и в древности, станет Венеция, благодаря чему статус этого города повысится как узлового торгового центра.

Одно из направлений пройдет по территории Российской Федерации и будет частью Транссибирской магистрали. Планов в этом проекте огромное множество, в ближайшем будущем будут понятны возможности его реализации. На юбилейной сессии Генеральной Ассамблеи ООН в Нью-Йорке в 2015 г. этой проблематике было отведено не последнее значение. Количество исторических исследований этого вопроса только увеличивается, цели этих исследований отражают поиск положительного влияния Великого шелкового пути не только на экономику вовлеченных стран, но и на культурную и социальную сферу, а результаты позволяют убедить мировую общественность в необходимости воссоздания Пути в современном мире. Немаловажную роль в межкультурной коммуникации стран Центральной Азии, Дальнего и Ближнего Востока, европейских стран играет туризм, способствующий популяризации наследия Главной торговой магистрали прошлого. Россия также выражает свою заинтересованность данным проектом, что выражается в соглашениях между главами регионов, по которым проходил путь, организациях форумов, запуске «Чайного экспресса» и т. д.

Как много лет назад, Великий шелковый путь играл важную роль в культурном развитии стран, включенных в торговлю, так и сейчас этот Путь оставит неизгладимый след не только в экономике многих стран, но и в возрождении культурного достояния, созданного и создаваемого в ходе диалога разных народов.

Примечания

[1] Шелковый путь: программа ЮНЕСКО // Всемирная история народов и государств. URL: http: // vsemirnaya-istoriya.ru (дата обращения: 06. 04. 2016).

[2] Тавровский Ю. В. Шелковый путь возвращается на карту мира // Независимая газета. 2014. URL: http // ng.ru (дата обращения: 06. 04. 2016).

[3] Китай планирует возродить Великий шелковый путь // Вести. Экономика. 2014. URL: http // vestifinance.ru (дата обращения: 06. 04. 2016).

[4] Александров Д. Сергей Иванов предложил объединить Шелковый путь с Транссибом // Slon. 2014. URL: http: // slon.ru (дата обращения: 06. 04. 2016).

[5] Жиров Ф. Великий шелковый путь включен в список Всемирного наследия ЮНЕСКО // ТАСС: информ. агентство России. 2014. URL: http // itar-tass.com (дата обращения: 06. 04. 2016).

[6] Возрождение Великого шелкового пути – путь к глобальной консолидации или конкуренции? // Эхо Москвы: радио. 2015. URL: http: // echo. msk.ru (дата обращения: 06. 04. 2016).