План:

1. Введение
2. Формирование и развитие Великого шелкового пути (ВШП):
   1. Возникновение ВШП
   2. Исторические направления Великого шелкового пути
   3. ВШП и Кушанское царство
   4. ВШП и Арабский халифат
   5. ВШП и Чингизхан
   6. ВШП и А. Темур
   7. Программа «Шелковый путь»
   8. Великий шелковый путь возрождается
3. Заключение

Введение

**"Прокладывая дорогу в новое тысячелетие, мы протягиваем всем руку дружбы и взаимопонимания, символизируя это словами: безопасность, стабильность и устойчивость развития".**

**И.Каримов.**

В истории человеческой цивилизации есть немало примеров длительного взаимовыгодного культурного и экономического сотрудничества между странами и народами с различными политическими, религиозными и этническими традициями. Например, существовал легендарный путь "из варяг в греки", довольно длительное время действовавший между Русью и скандинавскими странами (Швеция, Норвегия, Дания). Известен в истории и соляной торговый путь, который проходил по Африканскому континенту, пролегая в основном через пустыню Сахару.

Но самым значительным, широко известным в мире являлся Великий шелковый путь, протянувшийся от берегов Атлантического океана до берегов Тихого, пересекавший весь Азиатский континент и соединявший страны Средиземноморья с Дальним Востоком в древности и раннем средневековье. Это была не просто дорога или даже система дорог от океана до океана, это был сложнейший культурно—экономический мост между Востоком и Западом, соединявший народы в их стремлении к миру и сотрудничеству.

Формирование и развитие Великого шелкового пути (ВШП)

Возникновение ВШП

Возникновение Великого шёлкового пути относится ко II в. до н. э. А сам термин "Великий шёлковый путь" был введён в историческую науку учёными XIX столетия, после того как в 1877 году немецкий путешественник и историк К.Рихтгофен написал свою работу "Китай", в которой он впервые и определил этот торговый путь по восточным странам названием "шелковый путь".

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 народы.

Один из древнейших путей — "лазуритовый" — 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. малоазииские 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.

В IV в. до н.э. Александр Македонский разгромил армию последнего ахеменидского царя Дария и весной 329 г. до н. э. появился на границе Средней Азии. Несмотря на сильное сопротивление, Александр Македонский устанавливает здесь своё господство. Им было основано большое число Александрий, самая далёкая из которых находилась на берегах Сырдарьи, где ныне находится г.Ходжент. Огромное историческое значение походов Александра Македонского и Селевкидов заключается главным образом в активном проникновении в Среднюю Азию западной культуры. Если политическое подчинение греческими завоевателями Маргианы, Бактрии, Согда оказалось недолговечным, то процесс эллинизации, то есть слияние греческой и среднеазиатской культур, способствовал интенсивному подъему духовной и материальной культуры.

В течение этого периода сохранялись связи между Средней Азией и культурами Индии и восточного Средиземноморья. Около III в. до н.э. стали устанавливаться контакты и с Китаем.

Известно, что Китайский император By Ди в 138 г. до н.э. отправил своего посла Чжан Цяня на поиски союзников в борьбе против воинственных кочевых племён гуннов, которые опустошали северные окраины Китая. Путешествуя, посол попал в плен к гуннам на целых десять лет. Ему удалось бежать и через высокие перевалы Центрального Тянь-Шаня выйти к Иссык-Кулю. Пройдя вдоль берега реки Нарын, он попадает в Ферганскую долину. Для него явилось неожиданностью то, что в долине располагалось множество городов, объединенных в одно государство. Он попытался договориться с правителем ферганской долины, но тот соглашался только на установление торговых отношений, и Чжан Цянь отправился дальше на юг. Возвращаясь из путешествия, он вновь попал в плен к гуннам, но на этот раз бежал спустя два года. Чжан Цянь представил императору подробный доклад о своём пребывании в Средней Азии, указал удобные пути для торговли, которые впоследствии стали основой Великого шелкового пути. Император дал ему титул "Великий путешественник".

Сведения об обмене между Китаем и Средней Азией содержатся, в основном, в китайских хрониках начиная с 1 в. до н.э. по VII— VIII вв. н.э. Ранние свидетельства повествуют о дарственных подношениях, которые направлялись из стран среднеазиатского региона к императорскому дворцу. Отсюда также посылались дары, если Китай хотел привлечь на свою сторону кого-либо из тамошних владетелей. Из среднеазиатских даров особенно ценились знаменитые кони Давани, быстроногие скакуны, которых китайцы называли "небесными", "крылатыми". А ценились они потому, что в Китае существовала легенда: чтобы утвердить свою божественность и достичь бессмертия император должен был вознестись на небо при помощи упряжки неземных лошадей. Именно Чжан Цянь завёз в Китай "небесных" коней. Этот предприимчивый путешественник вывез из Средней Азии не только лошадей, но и корм для них — семена люцерны. Вскоре посевы люцерны распространились по всему Китаю

Постепенно торговые отношения между Средней Азией и Китаем укрепляются. Каждый год императорский двор направлял по меньшей мере пять миссий на запад в сопровождении нескольких сот стражников. Они везли с собой шелк и металлические изделия, которые обменивали на лошадей, нефрит, коралл и другие товары из Средней Азии.

Китайские изделия предназначались не только для Средней Азии. Значительная потребность в уникальных шелковых" тканях била в Персии и в государствах к западу от неё.

В Европе считали, что шёлк растет на деревьях и что только китайцы знают секрет этой культуры. В период Правления Августа Рим платил за китайский шёлк шерстяными товарами, специями и стеклянными изделиями.

У китайцев же не было ни малейшего намерения опровергать легенды подобного рода, чем они обеспечили себе монополию и экспорт этой дорогостоящей ткани. Парфяне, через территорию которых осуществлялась торговля, точно так же не видели повода для того, чтобы распространять что-либо о технических аспектах изготовления шёлка, однако получали из торговли им значительную прибыль, как и многие последующие династии, через земли которых проходили шёлковые пути.

Первая встреча римлян с этой тканью не увенчалась особой славой. Марк Мициний Красе, член триумвирата, консул и римский наместник в Сирии, мечтал пройти по стопам Александра Македонского и повторить его победы на Востоке. В 53 г. до н.э. он повёл семь легионов через Ефрат в бой против парфян. Однако не весть о победе или смятение по поводу поражения произвели фурор в Риме, а совершенно случайное событие, а именно — открытие шёлка. Оно было связано с поражением легионов.

Парфяне во время сражения для видимости обратились в бегство для того, чтобы затем молниеносно развернуться в седле и осыпать преследующих легионеров дождём из стрел — это был знаменитый парфянский выстрел. Кроме того они неожиданно развернули огромные, светящиеся и переливающиеся на солнце знамена, напугав солдат настолько, что они сдались. Это стало одним из самых тяжелых поражений Рима. А вышитые золотом знамена стали первыми шелками, которые когда-либо видели римляне.

Увиденная однажды, эта ткань в последующие столетия повергла Рим в настоящую "шелковую лихорадку": Эту прохладную ткань, "легкую как облако" и "прозрачную как лёд", римляне назвали — "китайская вуаль".

Караваны, выходившие из Китая, направлялись к северным Тянь—Шаньским горам, пересекали территорию Средней Азии, а затем через Хорасан (западнее Амударьи) попадали в Месопотамию и к Средиземноморью.

Протяжённость Великого шёлкового пути составляла 12 тыс. километров, поэтому мало кто из торговцев проходил всю шёлковую дорогу полностью. В основном они старались путешествовать посменно и обменивать товары где-то на пол­пути.

На протяжении Великого шёлкового пути в городах и селениях, через которые проходили караваны, находились караван—сараи (постоялые дворы). В них имелись худжры ("комнаты отдыха") для купцов и обслуживающего караван персонала, помещения для верблюдов, лошадей, мулов и ослов, необходимый фураж и провиант.

Караван-сараи являлись местом, где можно было продать и купить оптом интересный для купца товар, а главное.—узнать последние коммерческие новости и, прежде всего, цены на товары.

Хорезм, Согдиана и Фергана стали преуспевающими торговыми центрами. Шелковая дорога стимулировала потребность в среднеазиатских товарах, таких как лошади и кормовые культуры, а также виноград и хлопок. В городах ремесленники освоили новые виды ремесла: производство металлических изделий, перенятого у Востока, и изделий из стекла — у Запада.[[1]](#footnote-1)

Исторические направления ВШП

Являясь условным назва­нием, ВШП представлял со­бой сеть дорог, по которым в древности и средневековье осуществлялись торгово-экономические связи стран Вос­тока и Запада, находившихся между тогдашними мировы­ми цивилизациями - Римской (Византийской) и Ханьской (Китайской) империями.

Охватив практически весь Евразийский континент, включая нынешнюю территорию России. Закавказья и Центральной Азии, широко разветвленная сеть ВШП разносила по свету мировые религии, письменности к культуры. Этот путь, действо­вавший полторы тысячи лет, сыграл огромную роль в сближении двух континентов, во взаимном культурном обо­гащении многих европейских и азиатских народов.

***На грани древней и но­вой эры*** торговые караваны чз Китая начинали свой путь от Чаньяни и шли к Дукьхуа -городу на границе у Великой стены. Отсюда маршрут рас­ходился на два пути: север­ный и южный.

**«Северная дорога»** про­ходила вдоль южных склонов Тянь-Шаня и реки Тарим че­рез Турфан и вела в Кашгар, Алай, а оттуда - в Ферганс­кую долину (Давань), средне­азиатское Междуречье (Са­марканд, Мера), затем пово­рачивала к низовьям Волги и Северному Причерноморью (по китайским источникам -Лисянь). Она оканчивалась в местных греческих колониях. Эта дорога, однако, не была устоявшимся торговым мар­шрутом.

Таким маршрутом стала ***«Южная дорога»,*** которая начала функционировать в 115 г. до н.э. благодаря открытию государственного почтового тракта по южной и северной окраинам пус­тыни Такла-Макан. Как повествуют «Описания Западного края» ханьских динас­тийных хроник, «Южная до­рога» вела в Дацинь (восточные провинции Римской империи) через Памир, Хотан, Яркенд, Балх, Мерв, Гекатомпил и Экбатану (ны­нешний Хамадан). Затем она делилась на две ветви.

Одна из ветвей, в то время главная магистраль, вела в Селевкию-Ктесифон на Тигре и далее по древ­ней ахеменидской дороге (царской дороге Дария) в Междуречье (Месопотамию) и Сирию. Ее термина­лом была тогдашняя столи­ца Сирии - Антиохия.

Другая ветвь отходила в Армению, ее тогдашнюю сто­лицу Арташат. Она пролегала через Гандзак-Шахастан (Газака), тогдашний центр Атропатены Мидийской (Малая Мидия, нынешний Иранский Азербайджан). Далее дорога проходила по восточному по­бережью озера Урмия и пе­ресекала реку Араке у Джуги (Джульфа). Затем через Нахичеван по левобережью реки Араке она выходила в Араратскую равнину.

Протяженность этой пер­вой мировой трансконтинен­тальной торговой трассы превышала 7000 км. Основное направление ВШП никог­да не менялось, но локаль­ные изменения на равнинах происходили довольно часто. Практически неизменными были горные дороги, пролегавшие по ущельям, перева­лам и высокогорным тропам.

С древних времен Тянь-Шань и территорию совре­менного Кыргызстана пере­секали три ветви ВШП:

***Памиро-Алтайский******путь****.* От Средиземного моря, пе­ресекая Иран, караваны при­ходили в большой город Мерв, Здесь путь раздваи­вался. Одни караваны шли в г. Термез, переправлялись через Амударью, затем по берегу ее правого притока Кызыл-Су поднимались на Алтайское нагорье. Здесь путь их лежал к удобному проходу Иркештам и по тече­нию реки Кук-Су направля­лись В пределы Восточного Туркестана.

***Ферганский путь.*** Дру­гие караваны из Мерва на­правлялись через Бухару и Самарканд к Ходженту и приходили в Ферганскую доли­ну. Далее на Восток путь вел по предгорьям с обширными богатыми пастбищами. Кара­ваны заходили в города Ош и Узгенд. Затем вверх по реке Яссы предстоял труд­ный путь в Центральный Тянь-Шань к г. Атбаши. От­сюда одни двигались на юг в пределы Восточного Тур­кестана, а другие - на озеро Иссык-Куль к г. Барсхан.

***Чуйский путь.*** В раннем средневековье он был са­мым оживленным. Караваны из Самарканда шли в Таш­кент. Затем вдоль предгорий Кыргызского хребта они приходили в Чуйскую доли­ну. Здесь с запада на восток тянулась цепочка городов, через которые проходили караваны. Самыми крупны­ми из них были Невакет и Суяб. Из Суяба через ущелье Боом торговцы по­падали на озеро Иссык-Куль. Вдоль его южного побережья, минуя города Яр, Ход и Тон, караваны прохо­дили в г. Барсхан (р-он Кайсары). Из Барсхана было два пути. Один вел на север через перевал Сан-Таш в степи Монголии и к кыргызам в Южную Сибирь. Дру­гой через перевал Джуук в Центральный Тянь-Шань и через перевал Бедель в Восточный Туркестан. Из Восточного Туркестана все пути вели в Китай.

В середине II в. н.э. Клав­дий Птоломей дал описание античного варианта ВШП. По нему дорога вела через Месопотамию (Междуречье), Ассирию (Адиабена) и Ми­дию в Экбатану, оттуда по­ворачивала к Кастийским воротам (горный перевал восточнее Рея), затем про­ходила через Парфию в Ге­катомпил, Арию (Герат), Бактру (Балх) и Маргианскую Антиохию (Мерв). Путь, описанный Птоломеем, де­лился на три отрезка: от переправы через реку Евфрат до Балха, от Балха до Ка­менной башни и от нее до Серы (Чаньянь). Установле­ние контактов и связей меж­ду странами, находившими­ся на всем пространстве от Рима до Китая, привело к активизации тогдашней ми­ровой торговли.

В III - первой половине IV в.в. положение стран Пере­дней Азии на путях мировой торговли подверглось существенным изменениям. С возникновением Византийс­кой империи эти маршруты стали ориентироваться на Константинополь, превра­щавшийся в крупнейший торговый и культурный центр на стыке Европы и Азии. Тогда, наряду с сирийским участком «Южной дороги», сформировалась новая кон­тинентальная магистраль, направившаяся через Экба­тану и Арташат в Константи­нополь.

В скором времени необ­ходимость дальнейшего со­кращения, выпрямления пути в Константинополь привела к тому, что стали использо­ваться дороги, проходящие через Рей (близ Тегерана), и дороги из Междуречья (Низибин) в Малую Азию (через Самосату). Дорога от Рея пошла по местам, где впос­ледствии возникли Казвин, Зенджан, Миане и Тебриз.

В IV-VI вв. между Византией и Ираном заключались соглашения, по которым об­мен товарами и, главным образом, китайским шелком, между персидскими и ви­зантийскими купцами произ­водился в специально отведенных местах - Низибине (река Тигр), Калинникуме (река Евфрат) и Арташате (река Араке), впоследствии его функции перешли к Дви­ну.

Оживление мировой тор­говли. наметившееся в V -начале VII вв., привело *к* от­крытию новых путей. Китайские источники того времени описывают три дороги: «Се­верную», «Среднюю» и «Южную». Последняя вела в Северо-западную Индию. «Се­верная дорога», минуя ставку тюркского кагана (близ озера Иссык-Куль), огибала Кас­пийское море и выходила к Причерноморью. Что касает­ся «Средней дороги», то она выходила через Цунлин (Памир), проходила через стра­ны Цао, Хе, Большую и Ма­лую Ань, Самарканд, Бухару, Мерв, доходила до Босы (Иран) и достигала Западно­го моря.

«Средняя дорога», отхо­дившая от Двина в Констан­тинополь, вела через Карин (Феодосиополь, Эрзерум), Колонию (Койли, Гисар), от нее в Никию (Езник), Амасию, Гангру и Ангрию (Анкюра, Анкара). Дорога в южном направлении проходила че­рез Хлат, Хлимар, Урфу Одесса) и Дамаск в Иеруса­лим, а оттуда в Александрию. Другая дорога вела в Басру через Нахичеван, Гандзак-Шахастан, Тизбон (Ктеси-фон), Аколию (Куфа). От Гандзака-Шахастана дорога от­ходила на Ниневию (Мосул), Мцбин (Низибин) и Урфу Одесса). На северо-восток дорога проходила через го­рода Восточного Закавказья с выходом к Каспийскому морю. Северо-западное от­ветвление от Двина вело к Фазису (Поти) и Диоскурии (Сухуми).[[2]](#footnote-2)

ВШП и Кушанскео царство

В 1 в. н. э. на территории Средней Азии образуется Кушанское государство, первым правителем которого был Кудзула Кадфиз. Столицей государства, вероятно, был город на месте Дальверзинтепа, в долине Сурхандарьи. Во время правления Кудзулы Кадфиза в состав Кушанского государства наряду с южными районами Узбекистана и Таджикистана вошли Афганистан и Кашмир. В период правления Канишки (78—123 гг. н.э.) Кушанская держава расширяет экспансию на Восток: укрепляет свои владения в Индии, столица государства была переведена из Бактрии в Пешавар (на севере Индии)[[3]](#footnote-3), а Кушанское государство превратилось в огромную империю, занимавшую территорию от Индии и Хотана до юга Узбекистана и Афганистана. Строятся новые города, развиваются ремесла и устанавливаются торговые связи с Индией, Китаем и Римской империей. В торговле особенно высоко ценились лошади из Ферганы.

Именно в Кушанский период широкий размах принимает международная торговля, способствовавшая укреплению Великого шелкового пути. Направление торговых связей определялось следующим образом: на востоке — с Китаем, куда из Средней Азии везли шерстяные ткани, ковры, украшения, лазурит и породистых лошадей: а из Китая доставлялись шелковые ткани, железо, никель, меха, чай, бумага, порох; на юге — с Индией, откуда вывозили пряности и благовония. Путь в Индию был назван "висячим перевалом" из-за узких, повисших на большой высоте, карнизов в горах; на западе — через Иран с Сирией и Римом, где китайский шёлк ценился на вес золота; на севере — через Хорезм с Восточной Европой.[[4]](#footnote-4)

Главная дорога проходила через Дуньхуан, Хами, Турфан, Кашгар, Узген, Ош, Куву, Андижан, Коканд, Самарканд, Бухару и Мерв (см.карту). В Мерве (современный город Мары в Туркменистане) великий шелковый путь разветвлялся.

Одна ветвь вела через Хорезм на Волгу, в Восточную Европу. Таким образом товары из Китая, Индии, Средней Азии достигали Руси: Киева, Новгорода, а позже и Москвы. В Москве на рынке был особый, как его называли, "индийский" ряд, где торговали в основном восточные, индийские купцы.

Другая ветвь шла через Балх и земли современного Афганистана в Индию. Третья направлялась к Багдаду и далее к Средиземному морю. Здесь товары перегружались на корабли и попадали в Египет, Византию, Италию.

Примечательно, что кроме основных дорог Великого шёлкового пути существовали и примыкавшие к ним караванные тропы. Известно, что существовал "золотой" путь. По мнению А.Сагдуллаева, В.Костецкого, Н.Норкулова он был назван так из-за сказочных богатств Кураминских и Алтайских гор, а также реки Зарафшан и шёл в направлении к Папу и Заркенту, к поселениям рудокопов и стоянкам кочевников. А по мнению А.Аскарова — это был путь в Сибирь, проходивший через Давань (Фергану) по побережью озера Иссык-Куль, по которому возили золото. Но вполне вероятно, что функционировали оба эти пути.

Существовал и так называемый "серебряный" путь, по которому шли караваны с центрально-азиатским серебром в те государства, где его не хватало: через Хазарский каганат, Булгарское государство — в Киевскую Русь и страны Европы. Серебро, добываемое в рудниках Шаша и на горе Кухи—сим ("Серебряная гора"), шло на чеканку монет. Судя по находкам серебряных монет – дирхемов — на территории России, Германии и стран Балтики, они вывозились и как деньги, и как товар. Торговля в основном была меновая, деньги служили лишь единицей счета. Купцы оценивали свой товар в определенную сумму и меняли его на другой товар такой же стоимости.



С караванами на Запад и Восток по Великому шелковому пути шли купцы, дипломаты, искатели лёгкой наживы и приключений, простые труженики — ремесленники и земледельцы, а также паломники— пилигримы. Особенно много бродило по караванным путям буддийских монахов и :служителей культа Будды. Их движение не было бесцельным, по сути они осуществляли распространение религии. Постепенно буддизм из Индии проникает и в страны, расположенные вдоль Великого шёлкового пути. Временем активного проникновения буддизма в Среднюю Азию датируется известное буддийское святилище Айртам (Северная Бактрия, II в. н.э.).

Особенно сильный центр буддизма был обнаружен археологами при раскопках в Термезе, в местечке Дальверзин-тепа. Здесь находится целый комплекс храмов, посвященных Будде. Судя по раскопкам, это был мощный и весьма долговременный центр буддизма на юге Средней Азии, откуда началось широкое распространение этой религии по всей территории Средней Азии, ставшей в период Кушанской империи государственной религией.

Затем по караванному пути буддизм постепенно распространился в Китай, далее двинулся в Японию, Юга—Восточную Азию и страны Индокитая. Сейчас мы знаем, как глубоко внедрился буддизм во всех этих странах. Особенно прочно он укоренился в Китае и Японии. То есть самая активная и самая непосредственная роль в распространении буддизма принадлежит именно Великому шелковому пути.

Буддизм был не единственным учением, попавшим в Среднюю Азию и Китай о Запада. Наряду с зороастризмом здесь имели место несторианское христианство и манихейство.

Несторианцы бежали в Среднюю Азию и Китай от преследований, которые начались, когда их толкования христианских сюжетов были объявлены православной церковью в Сирии ересью, в частности, они считали, что Иисус был рожден человеком, а затем уж стал мессией (Христом).

Китайцы называли христианство "учением света" и отличали его от зороастризма, который они обозначали как "учение огня". В Китае зороастризм не получил широкого распространения и оставался большей частью религией чужеземцев.

Манихейство, "учение о двух принципах", имело в противоположность этому большой успех. Оно сочетает в себе элементы зороастрийских и христианских религиозных представлений. Характерным также является строгий дуализм, утверждаемый двумя непримиримыми принципами Добра и Зла. Запрещенное в Персии в III в., манихейство прочно обосновалось в Согдиане, а начиная с VIII в. нашло многочисленных сторонников в Средней Азии среди уйгуров. Период его расцвета длился вплоть до Х в. Отношение китайцев к манихейцам большей частью зависело от их отношений с уйгурами, а они, в свою очередь, были жизненно важными для функционирования торговли на Великом шёлковом пути.

В период после Х в. манихейство в западной части Центральной Азии было окончательно вытеснено исламом, а в восточной части — буддизмом.

Но этот путь, соединявший многие страны, способствовал только миграции религий, параллельно с этим шёл столь же активный культурный взаимообмен, в том числе письменности и музыки.

Средняя Азия всегда отличалась своеобразием музыкаль­ного искусства. А её выгодное географическое положение в период функционирования Великого шёлкового пути способствовало оживлению и в сфере её музыкальной жизни. Средняя Азия выступала не только посредником, но и активным участником процесса музыкального взаимообогащения народов. Политическая обстановка, сложившаяся в регионе, в результате которой Средняя Азия, Восточный Туркестан и Северная Индия вошли в государственное объединение Кушанской империи (I— IV вв.), государства эфталитов (V— сер. VI вв.), Тюркского каганата (сер. VI— VII вв.), способствовала установлению наиболее тесных контактов с восточными странами. В этот период усиливается их этническая и культурная общность, укрепляются связи с Китаем.

В монографии Э.Шефера "Золотые персики Самарканда" приведены данные о разнообразных дарах императорскому дворцу, а также о широкой торговле. Это знаменитые среднеазиатские кони и собаки — очевидно охотничьи, пользовавшиеся широким спросом в придворной среде. С охотничьими забавами связан был привоз в Китай ловчих соколов, а также гепардов. Из Хорезма поступали меха пушных зверей — соболей, белок, лисиц, куниц, бобров, зайцев, ' привозились также выделанные шкуры козлов, а из тюркских стран — войлочные изделия и доспехи из лошадиной кожи. В Китае ценили иноземное вино, и хотя к VIII в. изготовление его уже было здесь освоено, из Чача (Ташкентский оазис) в эту пору привозилось вино, приготовленное "по иранскому способу". Из Тохаристана доставляли лекарство "читрагандха" — средство от ран и кровотечений, представлявшее смесь целебных смол и трав. В качестве лекарственных препаратов упоминается "терновый мед" — всем известная верблюжья колючка, сладкий сок которой обладает целебными свойствами.

Значение Великого шелкового пути не исчерпывалось торговым обменом и оседанием вдоль его магистралей тех или иных изделий в качестве посольских даров или предметов рынка. Шелковый путь в огромной мере способствовал ретрансляции технологических достижений. Так, шелководство и шелкоткачество, которые долгое время были монополией Китая, в V—VI вв, продвинулись в Среднюю Азию, Иран и Византию. И, наоборот, техника изготовления стекла, поступавшего из стран Средиземноморья, проникла в Иран и Среднюю Азию, а в V в. её освоили в Китае.

Существует версия приобретения западным миром знаний об изготовлении шёлка. Это произошло посредством того, что на современном языке можно было бы назвать промышленным шпионажем. Китайская принцесса в 420 или 440 гг. должна была выйти замуж за правителя Хотана и не хотела отказываться от шёлка вдали от своей родины. Поэтому спрятав личинки . шелкопряда в своей прическе, она пронесла их контрабандой в Хотан. Так началось изготовление шёлка за пределами Китая, хотя поначалу и в малом объёме. Из Средней Азии в Византию личинки шелкопряда, а вместе с ними основы изготовления шёлка, попали, спрятанные в дорожном посохе несторианского монаха. Таким образом была разрушена монополия Китая на производство шёлка.

ВШП и Арабский халифат

В VII в. н.э. на Аравийском полуострове образовалось новое государство — Арабский халифат, начавшее вести завоевания, благодаря которым уже в VIII в. н.э. оно занимало территорию от берегов Атлантики до Средней Азии. Буддийские храмы в Средней Азии были превращены в мечети. Арабский язык стал государственным и литературным языком. Обязанность каждого мусульманина совершить в течение жизни хадж (паломничество) в священный город Мекку помогала развивать пешеходные и торговые дороги. Базируясь сначала в Дамаске, а затем в Багдаде новая империя добилась высоко развитой торговли между Индией и Китаем, с одной стороны, и славянскими странами, Византией и Европой, с другой. Политические волнения не нарушали торговой активности и культурных контактов в пределах мусульманского мира. Мусульманские торговцы активно действовали на караванных путях и утвердились в торговых центрах далеко за пределами их собственной империи, Мусульманские коммерческие общины можно было найти от Испании до Китая, а торговля между Китаем и Монголией перешла целиком в их руки.

Власть Арабского халифата в Средней Азии пала в конце девятого столетия. Период IX—XII вв. в Средней Азии в политическом плане был периодом существования нескольких централизованных государств — Саманидов, Караханидов, Газневидов, Сельджукидов и Хорезмшахов. А что касается уровня культурного развития, то период IX—XII вв. получил в исторической литературе определение "восточного ренессанса".

Относительное спокойствие в этот период способствовало экономическому и культурному развитию региона. К восточно-западной торговле была добавлена интенсивная торговля с районами Волги через Хорезм.

Самарканд стал значительным городом Средней Азии. Рынки были переполнены товарами со всех концов света: Персии, Индии, Китая. Огромным спросом пользовались шелковые и хлопчатобумажные ткани Зарафшанской долины. А медеплавильщики славились своими лампами и котлами. Из Самарканда также вывозили стремена, удила, ремни, платки, орехи. Особенно большое значение имело производство бумаги, секрет изготовления которой был ранее известен только в Китае. По мнению английского историка Хильды Хукхэм, секрет изготовления бумаги был раскрыт самими китайскими мастерами — бумагоделами, которые были захвачены в плен в битве при Таласе (751 г.) и затем привезены в Самарканд. Самаркандские мастера— бумагоделы освоили искусство выделки писчей бумаги и в дальнейшем передавали своё умение от поколения к поколению. Подобная передача секретов производства бумаги была одной из причин её высоко сортности на протяжении многих веков. К концу Х в. самаркандская бумага заменила папирус и пергамент в восточных странах, и даже когда её производство распростра­нилось на запад, самаркандская бумага не имела себе равных.

Бухара славилась изделиями золотых дел мастеров. Значительное место в её экспорте занимали также ковры, хлопчатобумажные и шерстяные ткани, дублёные кожи, конские сёдла масла, конопля, сера, грецкие орехи и, конечно, знаменитые бухарские арбузы и дыни.

Область Шаша, или Чача, славилась в эту пору выделкой кож и кожаных изделий, что обуславливалось прежде всего соседством с кочевой степью. Из Шаша вывозились; высокие сёдла из лошадиной кожи, колчаны для стрел, палатки; кроме того: плащи, молитвенные коврики, луки, иголки и ножницы.

Торговая активность X—XII вв. была особенно благоприятна для Хорезма: Этот оазис в нижнем течении Амударьи, южнее Аральского моря, выступал посредником в степной торговле между Волгой и кочевниками. От главного города Хорезма Ургенча караваны могли следовать до Отрара и затем в Китай, или же главная дорога могла соединяться в Бухаре и вести к югу. Отсюда дорога шла на восток, в Китай или же южнее через Гиндукуш в Индию. Известно, что Хорезм "специализировался" на кондитерских изделиях из миндаля и великолепных дынях, которые экспортировались упакованными в свинцовые формы со снегом или льдом.

Кроме того особенно ценились Хорезмские луки, натянуть которые могли только сильные люди; а также: лодки, рыбий клей, рыбьи зубы: не говоря уже о большом количестве рыбы, которая вылавливалась в низовьях Амударьи и вывозилась в солёном виде.

Купцы, конечно, не могли вести караванную торговлю в индивидуальном порядке, так как расходы на отправку даже самого небольшого каравана были значительны. Как и в предшествующие времена, купцы были объединены в определенные торговые компании, ставившие целью ведение торговых операций караванным путём.

В торговых операциях в Х в. часто использовались чеки ("чек" — персидское слово, обозначавшее в данном случае — "документ"). Можно было не возить с собой большие суммы денег, а дать их в каком-либо городе одному из достойных коммерческого доверия саррафов (менял), взять у него соответствующий документ — чек и, по предъявлении его в другом городе, получить полностью сданную сумму.

ВШП и Чингизхан

Следует сказать, что в периоды политических конфликтов трассы Великого шелкового пути имели еще одну функцию, весьма неблагоприятную.

Именно Великий шелковый путь использовал в своих целях в XIII в. Чингизхан, покоряя народ за народом. Но завоевание — это один из способов, хотя и неблагоприятный, установления контактов между народами. Покоряя страны, подчиняя себе народы, завоеватели не могли покорить жизнь. Жизнь всё равно продолжалась. Продолжал существовать и Великий шелковый путь, хотя его торговые функции были ограничены, и он несколько изменил своё направление.

Когда Чингизхан покорил Среднюю Азию, Хорезм разделился на две части; северную со столицей в Ургенче, . которая была включена в улус Джучи (владение старшего сына Чингизхана) и впоследствии ставшая частью Золотой Орды (территория от Сибири до Восточной Европы, правителем которой был внук Чингиз—хана — Берке): и южную — со столицей в Кяте, ставшей частью чагатайского улуса (владение второго сына Чингиз—хана — Чагатая, территория Средней Азии).

Монгольское господство стимулировало караванную торговлю между Китаем и странами Средиземноморья. Но выгода от этой торговли доставалась не Средней Азии, из-за её внутренних неурядиц, а Золотой Орде. Многие из караванов обходили стороной Мавераннахр. проходя прямо к Волге севернее Каспия, а оттуда шли к Чёрному морю. Хорезм был южным отрезком на этом северном пути, он продолжал играть роль связующего звена в региональном и межконтинентальном торговом обмене. Крупным торговым центром был Ургенч, базары которого были переполнены.

ВШП и А. Темур

Особо покровительствовал международной торговле Амир Темур, ставший правителем Мавераннахра в 1370 году. Он выступал за сохранение Великого шёлкового пути и восстановление его трасс через территорию Мавераннахра.

С присоединением Хорезма торговля, которая потоком шла через базары Ургенча, теперь вновь была направлена через Самарканд — столицу империи Амира Темура.

В конце 70-х годов Темур направляет свой взор на Хорасан. Через него шёл магистральный путь из Мавераннахра и Китая, с которым в Балхе соединялась дорога из Индии. Вдоль этих дорог были богатые рынки, особенно в Герате, где можно было найти товары Средиземноморья и Хорасана: шёлк и хлопчатобумажные ткани, парчу и платки, войлок и ковры; великолепную бирюзу из Нищапура, ароматические вещества: гранаты, виноград, фисташки и миндаль; а также сталь, изготавливаемую в Герате, хорасанское золото и серебро. рубины и ляпис-лазурь из Мавераннахра. На этих рынках можно было купить лошадей, мулов, овец и верблюдов.

В 80-е годы XIV века Хорасан и Герат вошли в состав империи Амира Темура. А с 1389 по 1395 гг. Темур совершил три 'похода против хана Золотой Орды Тохтамыша, & результате которых была разрушена столица Золотой орды — Сарай Берке (город в низовье Волги), а караванные пути, проходившие через её территорию, перестали функционировать. После падения Сарая Берке северная межконтинентальная дорога была практически заброшена. Вместо дороги через Сарай, Ургенч и Отрар. караваны вновь взяли путь через Герат, Балх и Самарканд.

Все последующие походы Амира Темура в Иран, на Кавказ, в Индию и Турцию были направлены на восстановление торговых магистралей Великого шёлкового пути, которые действовали в до монгольское время (т.е. до Чингиз—хана).

В годы правления Амира Темура происходит укрепление торговых отношений с Китаем. Караванная торговля между Средней Азией и Китаем получила новый стимул. По данным, содержащимся в китайском источник: "Мин шилу" ("Записки о событиях в годы правления минских императоров"), в период между 1368—1398 гг. посольства от Амира Темура прибыли в Китай девять раз. В качестве даров в Китай были отправлены лошади, верблюды, бархат, мечи и доспехи. Со своей стороны китайский император отправил подарки из драгоценных камней. Также известно, что в 1394 г. Амир Темур отправляет императору Китая письмо с добрыми пожеланиями в сопровождении "подарка" в качестве 200 лошадей.

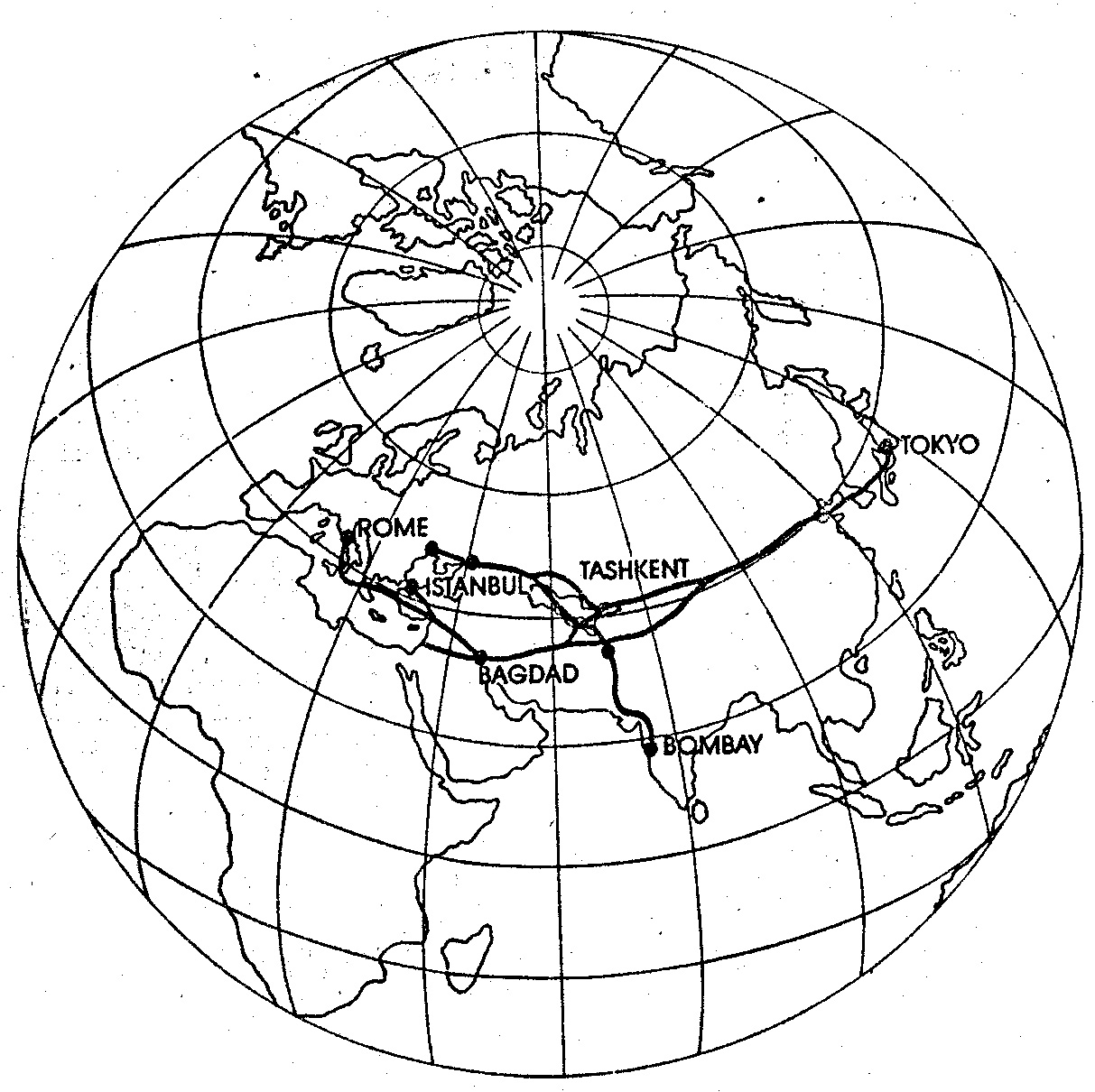
В 1404—1405 гг., когда Темур предпринял поход на Китай, обстановка несколько обострилась. Однако уже при его преемниках Шахрухе и Улугбеке наметилось восстановление и активное развитие дипломатических отношений. Правители в своих посланиях Друг Другу подчеркивали необходимость укрепления дружеских отношений, развития взаимовыгодной торговли и обеспечения безопасности торговых путей. За период 1403—1449 гг. в Китай прибыли 33 посольства из Самарканда и 14 из Герата.

Прибывавшие в Китай послы различных государств освобождались от уплаты пошлин, кроме того, им бесплатно предоставлялся ночлег, оказывались необходимые услуги и устраивались различные увеселения в течение всего времени их пребывания в Китае.

Даже тогда, когда в результате открытия морских путей основная часть товаров из Китая и Индии стала поставляться по морю, участие среднеазиатских купцов в торговле между Дальним Востоком и странами Передней Азии продолжалось, хотя в значительно меньших объемах. В Среднюю Азию и в период позднего феодализма продолжали поступать китайская шелковая одежда, шелковая ткань и фарфоровые изделия.

По данным Р.Г.Мукминовой, одним из предметов экспорта из Средней Азии по Великому шёлковому пути в этот период являлась ткань занданачи — продукция мастерской, располагавшейся в селении Зандана недалеко от Бухары. Получившая название по месту выработки, она поставлялась Через Бухару в ряд стран, в том числе на Кавказ и в Россию.

С XVI в. торгово-дипломатические связи Средней Азии и Китая начали заметно ослабевать. Причинами тому явилось открытие морских путей, усиление межфеодальных войн, обострение политических отношений между государствами Шейбанидов в Средней Азии и Сефевидов в Иране, междоусобицы в Семиречье. Изоляция среднеазиатских городов от торговых центров других стран имела последствием значительный упадок караванной торговли.



В XIX в. когда внимание Европы было обращено на Туркестан, Великий шёлковый путь уже давно стал легендой. Его "повторное открытие" было случайным результатом политических обстоятельств. В этот раз с тайной миссией по заданию королевы Англии . через заснеженные перевалы Каракорума в Среднюю Азию был отправлен индиец Мухаммад—и Хамид. Он должен был разведать оазисы в Такла—Макане. Это был период столкновения интересов колониальных держав — России и Англии, которые соперничали в укреплении своих владений и расширении сферы влияния в Азии, И первой задачей была разведка местности и составление карт. У англичан появилась интересная идея: использовать индийцев, которые под видом купцов могли без особого труда пересекать границы по пути в Туркестан. Так Мухаммад—и Хамид получил своё задание и отправился в Яркенд. Он не смог довести своё задание до конца, так как заболел и скончался, Однако ему удалось сделать кое-какие записи, в которых содержались сведения о маршруте через Такла Макан, считавшемся легендой, и о заброшенных, засыпанных песчаными дюнами, городах в пустыне, недалеко от Хотана.

Должно было пройти ещё три десятилетия, прежде чем этим сведениям было уделено более серьезное внимание. С 1900 г. начинаются археологические исследования на Шёлковом пути (на "Южном шёлковом пути", в Хотане). В них участвовали английские, немецкие, французские, русские и японские ученые. Были найдены многочисленные шедевры искусства, рукописи на не менее чем семнадцати языках и двадцати четырёх шрифтах, хранящиеся в настоящее время в самых известных музеях мира. Начало первой мировой войны внезапно оборвало эти исследования.

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 непременных 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 заседание'155—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.

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 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:

«Уважаемые участники конференции!

Дорогие зарубежные гости!

Я сердечно приветствую всех вас на древней, прекрасной и благодатной земле Узбекистана.

Еще в глубокой древности более двух тысяч лет назад, через наш край пролегал Великий шелковый путь, соединявший страны Востока и Запада. На всем обширном пространстве Великого шелкового пути, на протяжении всей истории его существования активно шла торговля, взаимное обогащение различных культур, что сыграло огромную роль в экономическом и культурном развитии многих стран и целых народов, в развитии общечеловеческой цивилизации.

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 трансазиатским 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 работы».[[5]](#footnote-5)

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, 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 инфрастуктуре. 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. [[6]](#footnote-6)

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

**ЛИТЕРАТУРА:**

**—** **Каримов** **И.А.** Узбекистан на пороге XXI века: угрозы без­опасности, условия и гарантии прогресса. — Т.;

Узбекистон, 1997.

**— Каримов** **И****.А****.** Жамиятимиз мафкураси халкли-халк, миллатни-миллат килишга хизмат этсин. - Т.: Узбекистон, 1998.

**— Каримов И****.А****.** Тарихий хотирасиз келажак йук*. -* Т.: "Шарк" нашриёт —матбаа концерни бош тахририяти, 1998.

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

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

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

**—** **Березиков** **Е.** Легенды и тайны Узбекистана. Т.: Изд. литераты и искусства им. Г. Гуляма, 1991.

— На среднеазиатских трассах Великого шёлкового пути. Очерки истории и культуры. — Т.: Фан, 1990.

— Наследники Шёлкового пути. Узбекистан — Штутгарт, Лондон: Изд. edition hansjorg mayer», 1997.

**—** **Радкевич B****.A****.** Великий шёлковый путь, — М.: Агропромиздат, 1990.

**—** **Сагдуллаев** **А****.С.** Бактрийская легенда. — Т.: Узбекистон, 1990.

**— Сагдуллаев А.С.** Огненные стрелы. — Т.: Университет, 1993.

**— Сагдуллаев А.С****.,** **Костецкий В****.А****.,** **Норкулов** **Н.К.** История Узбекистана (с древнейших времён до V в.н.э.): Учебник для учащихся 6 класса. — Т.: "Шарк", 1998.

**—** **Хукхэм X.** Властитель семи созвездий. - Т.: Адолат, 1995.

**— Шефер** **Э.** Золотые персики Самарканда. Книга о чужеземных диковинах в империи Тан. - М.: ГРВЛ, 1981.

* **Озерова Н.Г.** Великий шелковый путь: формирование и развитие (научно-методическое пособие) – Т.: Изд. ТЭИС, 1999
* **Газета “Деловой партнер Узбекистана” за 9 сентября 1999 г.**
* **Газета “Народное слово” за 21,22,23 сентября 1999 г.**

1. **Озерова Н.Г.** «Великий шелковый путь: формирование и развитие» (научно-методическое пособие). Т.: издательство ТЭИС. Стр. 2-8 [↑](#footnote-ref-1)
2. **«Деловой партнер Узбекистана»**, 1999, 9 сентября [↑](#footnote-ref-2)
3. **Аскаров А.А.** История народов Узбекистана. Т.: «Узбекистон», 1997, стр. 48 [↑](#footnote-ref-3)
4. **Аскаров А.А.** История народов Узбекистана. Т.: «Узбекистон», 1997, стр. 49 [↑](#footnote-ref-4)
5. **«Народное слово»**, 1999, 21 сентября [↑](#footnote-ref-5)
6. «Народное слово», 1999, 23 сентября [↑](#footnote-ref-6)