



**Средневековый Великий Шелковый путь - как главный торговый  
путь соединявший Восточную Европу и Азию**  
*Ortaçağ'ın Büyük İpek Yolu: Doğu Avrupa'yu Asya'ya Bağlayan Ana  
Ticaret Yolu*

Доцент к.и.н. Экрем КАЛАН\*

**Özet**

*Ortaçağda ticaret devlet hazinesini oluşturan en önemli kalemlerin başındadır. Bu dönemde ticaretin olgusal anlamda en fazla ihtiyaç duyduğu unsurların başında, uygun ulaşım vasıtaları ve ticarî mekânlarla ulaşım yollarının güvenliği gelmektedir. Hazinelerini bu önemli gelirlerden mahrum bırakmak istemeyen hükümdarlar da uygun koşullarda ticari faaliyetler gerçekleştirebilmek amacıyla her türlü önlemi alma yoluna gitmişlerdi. Asırlar boyunca Asya ve Avrupa'yı ticari ve ekonomik açıdan birbirine bağlayarak Avrasya kavramını ortaya çıkaran İpek Yolu, Çin'den Akdeniz'e kadar uzanan kervan yollarının oluşturduğu bir sistemdir Moğolların Doğu Avrupa'ya gelişlerinin ardından bu bölgede ticarî ve ekonomik ilişkiler bir süreliğine bozulmuş olsa da, sonuç itibariyle Moğollar bölgedeki Türk kabilelerini merkezî ve güçlü bir devletin idaresinde birleştirmiş ve bölgede ticaretin yeniden gelişmesini sağlamışlardır. XIII. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren Batı Avrupa ile Doğu Asya'yı birbirine bağlayan ana ticaret yolları ki bunların en önemlisi İpek Yolu- Kuzeye doğru kaymış ve Doğu Avrupa topraklarından geçmeye başlamıştır. Ticaret yollarının Orta Doğu'dan kuzeye doğru yer değiştirmesinde en önemli etken şüphesiz XII-XIII. Yüzyıllarda Orta Doğu'ya yönelik Haçlı Seferleri ile devamındaki İlhanlı-Memluk mücadeleleridir.*

**Anahtar kelimeler:** İpek Yolu, Ortaçağ, ticaret, Doğu Avrupa, Asya.

**Аннотация**

*Торговля в средневековье - это один из важнейших элементов, составлявших государственную казну. В данный период, одним из наиболее значимых условий роста торгово-экономических связей являлась безопасность транспортных маршрутов с доступными средствами транспортировки и торговыми рынками. Правители,*

---

\* Университет Акдениз Факультет литературы Кафедра истории, ekremkalan@akdeniz.edu.tr.

*которые не хотели лишать свою казну столь значимых доходов, шли на всевозможные меры предосторожности, чтобы дать возможность осуществления торговой деятельности в надлежащих условиях. «Шелковый путь» представляла собой систему, образованную караванными маршрутами, простирающимися от Китая до Средиземного моря, способствующую созданию концепции «евразийства» и объединению экономики Азии и Европы на протяжении веков. По прибытии монголов в Восточную Европу коммерческие и экономические отношения в этом регионе на некоторое время были нарушены. В конечном итоге, монголы объединили тюркские племена в регионе в централизованную и мощную государственную администрацию в связи с чем торговля получила новый импульс для развития. Начиная со второй половины XIII столетия основные торговые пути, соединявшие Западную Европу и Восточную Азию, в первую очередь караванные дороги Шелкового пути, переместились на север и начали пересекать территорию Восточной Европы. Важнейшим фактором перехода торговых путей с Ближнего Востока на север, несомненно, являются крестовые походы XII-XIII веков и последующая борьба Ильханов с Мамлюками.*

**Ключевые слова:** Великий Шелковый путь, средневековье, торговля, Восточная Европа, Азия.

Экономическая история является одним из ключевых аспектов истории любого политического организма. В последнее время наблюдается заметное усиление интереса ученых и широкой общественности к данной проблеме. С научной точки зрения обращение к исследованию формирования и развития устойчивых торговых связей между различными странами (безусловно, при «благословении» правителей и активном участии государственных структур) является необходимым условием воссоздания реальной картины взаимодействия и даже взаимоприспособления их хозяйств. Это важно также для определения совокупности средств и объектов, использовавшихся для удовлетворения потребностей человека в различные периоды истории.

В основу исследования положены принципы историзма, предполагающего изучение исторических процессов и явлений в их развитии, динамике, во взаимосвязи с социально-политическими и этнокультурными составляющими, и объективности, основанной, прежде всего, на всестороннем анализе комплекса источников с целью реконструкции реальной картины изучаемых явлений прошлого. На протяжении тысячелетий торговые пути играли важнейшую роль в

распространении религии, языков, письменности, государственности, новых технологий в ремесленном производстве и т.д.

Торговля в широком смысле этого слова является процессом обмена товарами, услугами и ценностями, осуществляемый посредством денег или путем натурального обмена специальными посредниками (купцами) между производителем и потребителем как внутри страны (внутренняя торговля), так и за ее пределами (внешняя торговля). То есть, торговля — это вид деятельности, в том числе предпринимательской, связанный с куплей-продажей товаров.

Торговля, как процесс обмена товарно-материальными ценностями, известна начиная с каменного века. Как в древности и средневековье, так и в новое и новейшее время, сутью торговли является предложение к обмену, либо к продаже товарно-материальных, а также нематериальных ценностей с целью извлечения выгоды из этого обмена. Торговля возникла с появлением разделения труда, потребности в обмене излишками производимых продуктов. Обмен сначала носил натуральный характер; с возникновением денег возникли предпосылки для установления товарно-денежных отношений.

### **Средневековый Великий Шелковый путь и его функция**

Ввиду того, что в средневековье масштабы торговли между Азией и Европой не были сбалансированы, азиатские товары на рынке занимали намного больше места, чем европейские (Attman 1991: 8). Со всей очевидностью можно утверждать, что главное направление торговых путей шло с Востока на Запад.

В средневековье существовали торговые пути трех видов: сухопутные (караванные), речные и морские.

Главным торговым путем, соединявшим Азию с Европой, оставался Великий Шелковый путь<sup>1</sup> — система караванных дорог, пересекающих Евразию от Средиземноморья до Китая в древности и средневековье. Начало функционирования отдельных участков этого пути относится еще к эпохе бронзы (III–II тыс. до н.э.). Еще у Геродота есть упоминания о пути от Азовского моря в Центральную Азию. Он же пишет о Царской дороге в державе Ахеменидов из Малой Азии в Иран протяженностью более 2000

---

<sup>1</sup>Термин “Шелковый путь” («Seidenstrasse») впервые ввел в научный обиход немецкий ученый Фердинанд Фрайхер фон Рихтгофен в 1877 г. в своем классическом труде “China. Ergebnisse eigener Reisen und darauf gegründeter Studien (Китай. Результаты собственных путешествий)”, Bd. I-V, Berlin, 1877-1911.

км. Далее к востоку функционировали «Лазуритовый путь» (лазурит из гор Бадахшана доставляли в Ассирию и Египет, а также в Китай), «Нефритовый путь» (нефрит добывался в верхнем течении р. Яркенд, откуда начинался его путь на запад и восток). Севернее реконструируются «западный меридиональный путь», который связывал Центральную Азию и Южную Сибирь с Китаем в эпоху царства Цинь и так называемый «Степной путь», шедший из Восточного Туркестана через Приаралье и Нижнее Поволжье к греческим черноморским колониям. Стабильная система трансевразийских коммуникаций окончательно оформилась во II в. до н.э., когда китайская династия Хань установила дипломатические отношения со странами Западного края и положила начало шелковой торговле. В I веке до н.э. шелк проникает в Александрию, с ним знакомится Рим (Калан 2012: 372).

В 43 г. н. э. римский географ Помпоний Мела в труде «О положении мира» описал страну серов – людей «страны шелка», расположенной к северу от Индии и к востоку от Бактрии и Согда (Петров 1995: Карта 13). Само название Большого торгового (или Великого Шелкового) пути, соединяющего саков с китайцами, появляется в IV в. н.э. в «Римской истории» Аммиана Марцеллина (Аммиан 2000: 298). На основании всевозможных источников, прежде всего, китайских хроник и свидетельств античных и средневековых авторов, а также данных археологии установлено, что «Великий Шелковый путь шел на севере от озера Лоб-Нор через Кучу и Карашар вдоль Тянь-Шаня и по реке Тарим до Кашгара, через перевал Терсекдыван в Фергану и далее по Сырдарье и по степи на Южный Урал, Нижнюю Волгу и в Северное Причерноморье, или из Ферганы в Самарканд и далее на переправу через Амударью и, наконец, в Иран и Переднюю Азию. Южная дорога шла от Лоб-Нора вдоль северных склонов гор Куэньлуна вдоль реки Янкенд-Дарья до Ташкурмана в Вахан на Памире и через перевалы на Мерв или на юг в Индию через Гильгит и Кашмир в Гандхару, заканчиваясь в устье Инда» (Кузьмина 2010:9). Самая значительная часть маршрутов этой дороги охватывала северные области Средней Азии и степи Евразии, народы которых были активными участниками и посредниками в культурных контактах огромного региона от Китая до Европы.

Начало функционирования Великого Шелкового пути (Северный Шелковый путь) некоторые авторы условно относят ко второй половине II в. до н.э., когда дипломат и разведчик Чжан Цзян впервые открыл для китайцев Западный край – страны Средней Азии. Тем самым были, как бы, соединены в одно целое две великие дороги, шедшие прежде в

неведомые земли: одна, ведущая с запада из стран Средиземноморья в Среднюю Азию, разведанная и пройденная еще эллинами и македонянами при походах Александра Македонского и селевкидского полководца Демодама; другая, идущая с востока из Ханьской империи в Среднюю Азию, разведанная Чжан Цзянем, который прошел эту область с севера на юг через Давань (Фергану), Кангюй (среднеазиатское Двуречье) и Бактрию (Ртвеладзе 2005: 196). По археологическим сведениям, северный Шелковый путь появился как альтернатива южному (Haussig 2001: 27).

Во II в. до н.э. – V в. н.э. Шелковый путь, если следовать с востока, начинался в Чаньани – древней столице Китая и шел к переправе через Хуанхэ в районе Ланчжоу, далее – вдоль северных отрогов Тянь-Шаня к западной окраине Великой Китайской стены и заставе «Яшмовых ворот», где единая дорога разветвлялась, окаймляя с севера и юга пустыню Такла-Макан. Северная шла через оазисы Хаами, Турфан, Бешбалык, Шихо в долину р. Или; средняя – от Чаочана к Карашару, Аксу и через перевал Бедель – к южному берегу Иссык-Куля; южная – через Дунхуан, Хотан и Яркенд – в Бактрию, Индию и Средиземноморье, а также из Кашгара – в Фергану и далее через Самарканд, Бухару, Мерв – в Хамадан и Сирию, Египет.

В VI–VII вв. наиболее оживленным становится путь, проходивший из Китая на запад через Семиречье и Южный Казахстан, хотя прежний путь (через Фергану) был короче и удобнее.

Перемещение пути можно объяснить тем, что в Семиречье находились ставки тюркских каганов, которые контролировали торговые пути через Среднюю Азию, и, кроме того, тем, что дорога через Фергану в VII в. стала опасной из-за частых междоусобиц. Важно отметить и то, что тюркские каганы и их окружение стали крупными потребителями заморских товаров. Так, постепенно этот путь стал главным: здесь проходила основная масса посольских и торговых караванов вплоть до XV в.

Направления Шелкового пути не были чем-то застывшими: в течение столетий наибольшую значимость попеременно приобретали то одни, то другие его участки и ответвления; некоторые вообще отмирали, а города и торговые станции на них приходили в упадок. Так, в VI–VIII вв. основной была трасса Сирия – Иран – Средняя Азия – Южный Казахстан – Таласская долина – Чуйская долина – Иссык-Кульская котловина – Восточный Туркестан. Ответвление этого пути, точнее, еще один маршрут выходил на вышеназванную трассу из Византии через Дербент в Прикаспийские степи,

в Мангыстау, в Приаралье и Южный Казахстан. Путь шел в обход Сасанидского Ирана и возник тогда, когда в противовес Ирану был заключен торгово-дипломатический союз между Западно-Тюркским каганатом и Византией. В IX–XII вв. этот маршрут использовался с меньшей интенсивностью, но в XIII–XIV вв. он вновь оживился в связи с возникновением в Евразии второй после Тюркского каганата евразийской империи Монгольской (Байпаков 2007: 36-37).

Ведущую роль в торговле на Великом шелковом пути играли согдийцы-жители земледельческих оазисов Средней Азии. Повсеместно вдоль трассы они основывали свои торгово-ремесленные фактории. Согдийские колонии известны на Алтае, в Прибалхашье и Прибайкалье. Именно согдийцы были в течение нескольких столетий проводниками достижений культуры, окружающих цивилизации в степной мир. Хотанский диалект согдийского языка во второй половине I тыс. стал для Великого шелкового пути *-lingua franca-* языком делопроизводства, торговли и общения. В конце I тыс. благодаря притоку в оазисы Центральной Азии тюркского компонента и образованию тюркских государств этнолингвистическая ситуация здесь стала меняться: господствующими стали тюркские диалекты. Тогда же Великий шелковый путь попал под контроль Арабского халифата и торговлю на Великом шелковом пути монополизировали арабские и еврейские купцы. Большую роль в развитии торговли играли и кочевники-скотоводы. Целые роды занимались караванной торговлей: сопровождали караваны и предоставляли скот в качестве транспортного средства и продовольствия (Калан 2012: 372-373).

Если взглянуть на географическую карту, то нетрудно заметить, что Средняя Азия занимала центральное место в поясе великих цивилизаций древности. Она занимала огромное пространство от Желтого и Восточно-Китайского морей до ее восточных границ (примерно 4200–4300 км: от Атлантического океана до Каспийского моря 5100–5200 км).

В средние века существовала одна единственная торговая магистраль – Великий Шелковый путь, а все остальные торговые пути, такие как Волжский, Днепровский, Камский, путь из Булгара в Киев и др. являются составными частями, т.е. ответвлениями Шелкового пути. Короче говоря, Великий Шелковый путь являлся системой, соединявший все торговые пути Евразии.

Конечно, было бы неправильным сводить значение Великого Шелкового пути в истории мировой цивилизации исключительно к

торговлешелком. Его роль была значительно шире и разнообразнее, ибо по нему проходили караваны не только с различными восточными и западными товарами – вместе с ними проникали духовные ценности и религиозные идеи (Ртвеладзе 2005: 196). С караванами на Запад и Восток по Великому шелковому пути шли купцы, дипломаты, искатели легкой наживы и приключений, простые труженики, ремесленники и земледельцы, а также паломники-пилигримы. Как справедливо подчеркивал А.М. Петров, Великий Шелковый путь – это «огромное, подвижное по времени историко-культурное пространство, по которому в древности и средневековье шло сухопутное международное общение от крайних пределов Азии до стран Запада» (Петров 1995: 11; Кузьмина 2011: 11). Он способствовал возникновению и развитию торговых и культурных связей народов, государств, регионов, находившихся на территории Волжского пути.

По Великому шелковому пути перевозился не только шелк, по и огромное количество других товаров. Из Центральной Азии и Восточного Средиземноморья в Китай поставлялись шерстяные и льняные ткани, гобелены и ковры, которые высоко ценились у китайцев, не знакомых с техникой обработки шерсти и льна и ковровым производством. Торговали китайским фарфором, мехами и слоновой костью, рабами, породистыми лошадьми. Благодаря торговле в другие страны попало такое величайшее изобретение Китая, как бумага. В VIII веке бумагу начинают производить в Средней Азии, откуда она попадает на Запад (Калан 2012:373). Великий Шелковый путь служил проводником различных инноваций, в том числе в искусстве (танцы, музыка, изобразительное искусство, архитектура), религии (христианство, буддизм, ислам, манихейство), технологии (само производство шелка, а также пороха, бумаги и т. д.).

Ввиду того, что в Средневековье масштабы торговли между Азией и Европой не были сбалансированы, азиатские товары на рынке занимали намного больше места, чем европейские. Со всей очевидностью можно утверждать, что главное направление торговых путей шло с Востока на Запад.

Долгая история Великого Шелкового пути эпохи средних веков и более ранних периодов функционирования его описана в ряде письменных источников. Одним из наиболее ранних является труд Сюаня Цзяня «По Шелковому пути – к буддийским святыням» (Wriggins 1996:326). В 629 г. буддийский паломник Сюань-Цзянь отправился из Китая (через Среднюю Азию) в Индию, «чтобы взглянуть на священные останки Будды и серьезно изучить богословие». Ехал он по международному караванному пути,

который связывал Китай с Западом. Благодаря его бесценным сведениям о городах и весях, уже в прошлом столетии было сделано множество археологических открытий, подтверждающих сведения этого путешественника.

Путевые записки секретаря Багдадского посольства в Булгарию на Волге Ахмада Ибн Фадлана, прибывшего туда в 922 г., являются непревзойденным источником для изучения не только общественно-политического устройства, но и всех других сторон жизни болгар периода ранней государственности. В сочинении Ибн Фадлана содержатся ценнейшие сведения о сухопутном маршруте Багдадского посольства, описания караванных путей, освоенных арабскими и другими купцами к началу X столетия (Ковалевский 1956: 346). Посольский караван ехал через плато Устюрт на заволжские степи, через земли огузов и башкир к Болгару. Кроме того, существовал сухопутный маршрут от Ургенча к полуострову Мангышлак с дальнейшим продвижением по Каспийскому морю и вверх по Волге. Связи прибалтийских и скандинавских племен, в том числе и викингов, с северокаспийскими землями (п-ов Мангышлак) фиксируются и археологически (Галкин 1996:27-29).

По мнению В.П. Даркевича, транзитная торговля с Востоком была поэтапной. Караваны совершали путешествия в пределах ограниченных отрезков пути от одного местного рынка к другому. Торговые операции осуществлялись в промежуточных центрах на стыках путей, где встречались купцы из различных стран. Поэтапный характер торговли Волжской Булгарии зафиксирован в арабских источниках. Ибн Хаукал, в частности, писал, что восточные купцы привозили товары на болгарские рынки, а «купцы болгарские ездят до Чулымана, а купцы чулыманские ездят до земель Югорских, которые на окраине Севера» (Даркевич2010:199).

Новый расцвет Великого шелкового пути наступает в XIII — XIV вв., что связано с созданием огромной Монгольской империи и определенной стабилизацией отношений на торговых трассах (Kalan2015:94; Калан 2012:108). Во второй половине XIV в. Великий шелковый путь снова приходит в упадок. Продолжалось дробление государств-наследников Монгольской империи. В конце XIV в. в Средней Азии появляется империя Тимура. Он попытался вновь объединить все южные торговые маршруты. Но во время походов Тимура против Золотой Орды многие города Северного Причерноморья и Прикаспия, находящиеся на трассе Великого шелкового пути, были разрушены. Северная дорога пришла в запустение,



а после того как государство Тимура распалось после его смерти, почти перестал использоваться и южный путь (Калан 2012:378).

Огромные расстояния торговых маршрутов потребовали организации особых перевалочных пунктов — караван-сараев. Они являлись одновременно гостиницами и складскими помещениями. Он представлял собой квадратный двор со сторонами около 80 м, обнесенный глинобитными стенами, внутри которого по периметру располагались комнаты для торговцев, склады и стойла для верблюдов. В центре оставалось открытое пространство. Здесь можно было не только остановиться на отдых, но и продать или купить товар, узнать цены и последние новости.

Торговые пути, благоустроенные, с множеством караван-сараев, устроенных через определенные расстояния, колодцами, охраняемыми пунктами в определенной мере служат показателем степени развития общества и государства, как в социально-политическом, так и в экономическом отношении. Великий шелковый путь стал мощным стимулом развития городской цивилизации. Вдоль торговых путей расцветали древние и возникали новые города, выросшие из торговых факторий, караван-сараев, ханских ставок. Крупнейшими на территории Южного Казахстана были Испиджаб (Сайрам), Тараз, Шельджи, Нижний Барсхан, Бунджикат (Пенджикент), Суяб, Алмалык, расположенные на трассе, ведущей на восток, Каялык на дороге в Южную Сибирь, Фараб (Отрар), Пасы (Туркестан), Сауран, Сыгнак, Джанкент (Янгикент), Дженд выросшие на берегах Сырдарьи вдоль северной ветки дороги.

Многочисленные данные, в том числе и археологические, свидетельствуют, что торговые пути служили для обеспечения полнокровного функционирования общества, удовлетворяя потребности в сырье, всевозможных товарах, рабочей силе. В конечном счете, они способствовали прогрессу экономики, распространению новых ремесленных технологий для отдельных регионов и государств, формированию в отдельных случаях специфических социально-экономических образований на базе синтеза ремесленного производства и торговли, прежде всего, международной.

### Список литературы

- 📖 Аммиан Марцеллин. *Римская история*. Пер. с латин. Ю.А. Кулаковского и А.И. Сони. 3-е изд., СПб.: Изд-во Алетей, 2000.

- 📖 Байпаков К. *Великий Шелковый путь (на территории Казахстана)*, Алматы, 2007.
- 📖 Винничек В.А. “Киреева К.М. Восточный импорт на юго-западных землях Волжской Булгарии в предмонгольский период.”, *Материалы и исследования по археологии Поволжья*, Вып. 5, Йошкар-Ола, 2010. 185-211.
- 📖 Галкин Л.Л. “Балтийские ладьи у побережья Каспия”, *Austrvegr/Восточный путь*. Таллинн № 2, 1996. 27-29.
- 📖 Даркевич В.П. *Художественный металл Востока VIII–XIII вв.*, Подред. Т.В. Николаевой, Москва: Наука, 1976.
- 📖 Калан Э. “Торгово-экономические партнеры джучидов на Востоке.” *Проблемы археологии и истории Татарстана: сборник статей 3*. Казань: КФУ, 2012. 106-123.
- 📖 Калан Э., Базылхан Н., Хузин Ф. Ш. “Великий шелковый путь и его северные ответвления.” *Bulgarica: Время и пространство Болгарской цивилизации: Атлас*. Москва-Казань: Феория, 2012. 370-389.
- 📖 Ковалевский А.П. *Книга Ахмада Ибн-Фадлана о его путешествии на Волгу в 921–922 гг.*, Харьков, 1956.
- 📖 Кузьмина Е.Е. *Предыстория Великого Шелкового пути*. Диалог культур Европа-Азия, Отв. ред. Г.М. Бонград-Левин, Москва: Ком Книга, 2011.
- 📖 Петров А.М. *Великий Шелковый путь: о самом простом, но мало известном*, Москва: Восточная лит., РАН, 1995.
- 📖 Ртвеладзе Э. *Цивилизации, государства, культуры Центральной Азии*, Ташкент, 2005.
- 📖 Attman A. “The Flow of Precious Metals Along the Trade Routes Between Europe and Asia up to 1800.” *Asian Trade Routes: Continental and Maritime Studies On Topics No. 13*. Ed. Karl Reinhold Haellquist. London: Scandinavian Institute of Asian Studies, 1991. 7-20.
- 📖 Haussig H.W. *İpek Yolu ve Orta Asya Kültür Tarihi*. Çev. M. Kayayerli, İstanbul: Ötüken Neşriyat, 2001.
- 📖 Kalan E. “Moğollar Devrinde İpek Yolu.”, *İpek Yolu*. Ed. Ahmet Taşağıl. İstanbul: Türk Kültürüne Hizmet Vakfı Yay., 2015. 93-107.
- 📖 Wriggins S.H. *Xuan Zang: A Buddhist Pilgrim on the Silk Road*, Colorado: Westview Press, 1996.