

*Мырзагулова Г.Р.*

## РОЛЬ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА КАЗАХСТАНА

Развитие политических, экономических отношений с сопредельными и дальними странами предопределяет совершенствовать транспортную систему страны. Казахстанский транспортный комплекс в силу географического положения страны и сложившейся транспортной инфраструктуры имеет большой потенциал в обеспечении интеграционных процессов, происходящих в Европе и Азии, и развитии транспортно-экономических связей между странами Европы и Азиато-Тихоокеанского региона.

В истории человеческого сообщества по территории нынешнего Казахстана проходил Великий Шелковый путь. Его грузопотоки веками шли с Юга на Север, далее на Запад в Европу, из Европы на Восток. Товары шли и вьючно-гужевым способом, и сухопутными дорогами, и по речным или морским путям. Индия и Китай, а позднее и Япония, традиционно отправляли в Европейские государства, другие страны шелк, хлопок, различные ткани, посуду, фрукты и прочее, а взамен получали из Европы на Восток промышленные товары.

Особенно интенсивно двигались эти потоки по территории Казахстана, который являлся своеобразным мостом между Востоком и Западом. Его огромные степные просторы, горные перевалы, сухопутные, речные пути издавна привлекали путешественников и торговцев. Путь был не легок и долог, и нам сегодня трудно даже представить эту картину прошлого.

Великий Шелковый путь - так как служит сегодня символом связи веков и тысячелетий, памятником человеческих цивилизаций, взаимодействия кочевых и оседлых культур, главной артерией единого евразийского цивилизованного организма.

Восстановление Великого Шелкового пути не потеряет своей актуальности и остроты и сегодня. Именно поэтому для нас так важно обращение к прошлому - прошлому, объединяющему, связывающему наши народы, государство с государством.

Не случайно еще в 1987 году по инициативе Греции и Египта, Индонезии и Италии, Китая и Монголии, Омана и Португалии, Шри-Ланки и бывшего Советского Союза был одобрен международный проект по комплексному изучению Великого Шелкового пути - начала, прообраза транспортно-коммуникационной связи Евразии.

Начало контактов по этому пути восходит к III-II тыс. до нашей эры. Связи налаживались в

связи с разработкой месторождений лазурита в горах Бадахшана и неопита в верхнем течении реки Яркендарьи, в районе Хотана.

В середине I тыс. до нашей эры стал функционировать Степной путь, протянувшийся из Причерноморья к берегам Дона, затем в земли савроматов в Южное Приуралье, к Ишиму и далее, на Алтай, в страну агрипеев, населявших район Верхнего Иртыша и озера Зайсан. По этому пути распространяли шелк, меха и шкуры, иранские ковры, изделия из драгоценных металлов.

Драгоценные шелка продавали кочевые племена саков и скифов, через них диковинный для того времени товар попадал в Центральную Азию и Средиземноморье. А в середине II века до нашей эры Шелковый путь начинает функционировать как регулярная дипломатическая и торговая артерия.

Шелковый путь в древности начинался в портах Сирии и шел на Восток через Ктесифон и Экбатану, а в середине века - через Багдад в Мерв. Затем караваны направлялись в основном по северному пути: через Самарканд, Кашгар, Турфан на Дуньхуан. Далее северный и южный варианты пути смыкались и через Ланьчжоу вели к центральным областям Китая.

В VI-VII веках наиболее оживленным становится путь, пролегающий из Китая на Запад через Семиречье и Южный Казахстан. Эта дорога в VII-XIV веках оказывается главенствующей для проходящих посольских и торговых караванов. В VII-VIII веках основным был маршрут: Сирия - Иран - Южный Казахстан - Таласская долина - Иссык-Кульская котловина - Восточный Туркестан. На этот путь выходил еще один маршрут, боковой, из Византии через Дербент в Прикаспийские степи: Мангышлак - Приуралье - Южный Казахстан.

Именно это направление Великого Шелкового пути, проходившего через Среднюю Азию, Южный Казахстан и Семиречье, являлось живой артерией, связывающей многие народы мира, и которая действовала вплоть до XIV века. Торговля на Шелковом пути способствовала укреплению и расширению торговых и культурных связей государств Евразии. И на этом пути в городах Казахстана как бы встречались Запад и Восток, Европа и Азия, что создавало благоприятную почву для взаимопроникновения и взаимообогащения непохожих культур.

Нельзя не отметить и такой немаловажный факт, как зарождение и становление таможенной

службы, сыгравшей огромную роль в пополнении казны и регулировании торговли. Великий Шелковый путь сыграл большую роль в распространении культуры и религиозных учений. А ведь по этой дороге в Казахстан из Индии, через Среднюю Азию и Восточный Туркестан, пришел буддизм; из Сирии, Ирана и Аравии - сначала христианство, а позже, тоже с востока, пришел ислам. Поэтому с развитием цивилизации, экономики и культуры всех стран и народов роль Великого Шелкового пути возрастает. Не случайно именно сегодня вопросы истории Великого Шелкового пути стали особенно актуальными для многих государств, входящих в Организацию Объединенных Наций. Ибо проблемы сложившегося на земном шаре транспортно-дорожного комплекса, его места и роли в развитии экономики, в межгосударственных отношениях, вопросы управления этим сложным хозяйством - в центре внимания руководителей всех стран.

Трудно сказать, когда началось дорожно-транспортное строительство. Оно, очевидно, осуществлялось всегда. Уже в первобытном обществе люди широко пользовались сухопутными тропами в своей хозяйственной деятельности, охоте, в войнах и набегах на соседние племена. Из истории известно, что каменно-бетонные дороги превосходно строили древние римляне. Они сохранились до наших дней в некоторых странах Европы. Да и в настоящее время мировая транспортная сеть развита неравномерно по странам и континентам. Наиболее густая она в Западной Европе и Северной Америке, наименее развитая - в Африке и некоторых странах Азии. Общая ее протяженность в целом на нашей планете для всех видов транспорта (без морских линий) составляет более 31 млн. км, в том числе 25 млн. км земных путей сообщения (без воздушных линий). Протяженность мировых путей сообщения по видам транспорта распределяется следующим образом: 86 % - автомобильные дороги, 7 % - железные дороги, 4 % - трубопроводы и 3 % - судоходные речные пути, включая каналы, озера и водо-хранилища.

Дорожно-транспортная система большую роль сыграл и в советский период. Особенно дорожное хозяйство стало возрождаться с 1920 года. В наследство от прошлого осталось всего 127 км дорог с твердым покрытием. Кстати, на дорожных работах использовался только ручной труд. Но так было не всегда. Довольно крупного размаха строительство почтовых, земских трактов в Казахстане достигло уже в предреволюционные годы. Например, по данным известного казахстанского исследователя этой проблемы Н.П. Ивлева, «в бывшей Тургайской области было учтено более 4000 верст дорог. На

них имелось девять переправ и около трехсот мостов, в том числе пять железобетонных. В Акмолинской области имелось не менее 3500 верст дорог, однако по количеству мостов она уступала Тургайской. Но здесь были довольно крупные деревянные мосты у Атбасара, Петропавловска, Кокчетова и Акмолинска. В Семиреченской области общая протяженность дорог достигала 3000 верст, мостов имелось около двухсот, в том числе десять железобетонных, несколько каменных и один металлический. Наиболее крупные из них были возведены через реки Аягуз, Каратал, Шу, Коксу, а самый большой на всей территории так называемой тогда Кыргызской степи деревянный мост - на реке Или. В Семипалатинской области общая протяженность дорог составляла 3451 версту. Имелось десять паромных переправ, в том числе в Павлодаре, Семипалатинске и Усть-Каменогорске через реки Иртыш и Ульба, более сотни мелких мостов».

Все это во время первой мировой войны, революции в Российской империи, а затем в период гражданской войны и интервенции уже в советской России, основательно подорвалось и подлежало ремонту и восстановлению.

В 1922 году дороги в Киргизской (Казахской) АССР по грузонапряженности и экономическому значению были разделены на четыре группы: государственные, краевые, губернские и местные (уездные и проселочные). Имелось две дороги государственного назначения: участок Уфимского трак-та - 107 верст и тракт Оренбург-Уральск - 270 верст. Последний ранее находился в ведении казачьего войскового правления и был совершенно не оборудован дорожными сооружениями.

К краевым были отнесены дороги: Кокшетау - Атбасар - Акмолинск - Каркаралинск - Семипалатинск (1172 версты), Челкар - Иргиз - Тургай - Кустанай (745 верст), Оренбург - Уил (276 верст). Итого 2184 версты.

Общая протяженность губернских дорог составляла 3891 версты, в том числе по губерниям: Оренбургская - 402, Акмолинская - 825, Кустанайская-1120, Семипалатинская-650, Уральская - 244, Актюбинская - 490, Букеевская - 60.

Дороги местного значения занимали 11664 версты, в том числе по губерниям: Оренбургская - 1029, Актюбинская- 1453, Уральская - 1655, Акмолинская - 2769, Семипалатинская - 3451 и Кустанайская - 1307.

В конце в XIX века и в начале XX века бурно развивалась торговля, промышленное, дорожное строительство, появлялось много городов. Увеличивалась численность городского населения. Во второй половине XIX века купечество стало широко использовать в Казахстане новую форму торговли - ярмарочную. Первая ярмарка

открылась в 1832 году при Ханской ставке в Букеевской Орде. В 70-90-х годах в XIX веке ярмарки организуются повсеместно и становятся преобладающей формой торговли. Особенное развитие они получили на севере Акмолинской области. Здесь действовали три крупные ярмарки - Таинтычикульская (близ Петропавловска), Константиновская (в Акмолинске), Петровская (в Атбасаре) и более 50 мелких и средних. В одном Кокчетавском уезде в 1900 году состоялось 33 осенних и зимних ярмарки с общим оборотом в 3,2 миллиона рублей.

Одной из крупных ярмарок стала Куяндинская в Каркаралинском уезде, основанная в 1848 году купцом Ботовым. Она привлекла к себе внимание купцов не только соседних Акмолинской, Семиреченской, но и отдаленных областей Средней Азии, Сибири, Урала, пограничных округов.

Главными предметами торговли на всех ярмарках были скот, скотоводческое сырье и изделия российских фабрик. В Казахстане функционировало еще несколько крупных ярмарок: Чарская (Семипалатинская область), Каркаринская (Семиречье), Аулие-Атинская (Сырдарьинская область), Уильская, Темирская (Уральская область). Обороты каждой из них достигали миллиона рублей. Выбор места и сроки их проведения устанавливались с учетом передвижения кочевников и полукочевников с одних сезонных пастбищ на другие. Самые крупные ярмарки собирались в Северном и Западном Казахстане в июне-июле. Сюда на летние кочевья прибывало много казахских аулов. Скот к этому времени уже успевал оправиться после зимней голодовки и был пригоден к перегону в гуртах скотопромышленников на далекие расстояния. Между казахстанскими ярмарками сложились экономические связи. Купцы успевали побывать на нескольких из них. Движение скота начиналось от Чарской ярмарки, затем скот перегоняли на Куяндинскую, Петровскую, Константиновскую, Таинтычикульскую ярмарки и далее.

Крупные казахстанские ярмарки были тесно связаны с общероссийскими - Нижегородской, Ирбитской, на которые поступали закупленные в Казахстане скот, кожи, шерсть и откуда доставлялись промышленные товары. Ярмарки содействовали развитию товарно-рыночных отношений, создавали стимул к увеличению товарности скотоводческого хозяйства. Они способствовали обогащению байства, росту торговой буржуазии, которая, скупая скот и сырье за бесценок, наживалась на выгодной перепродаже. Ярмарки укрепляли связи казахского хозяйства с капиталистической экономикой России, ускоряли

разложение натурального хозяйства и ломку патриархально-феодалных отношений.

Анализ исторических данных показал, что основные направления и размеры дорожного строительства в Казахстане, как правило, совпадали с его административно-территориальным делением, конечно с учетом соответствующего времени. Как до революции, так и после дорожное строительство осуществлялось применительно в 4-6-звенном порядке: аул, село - волость; волость - уездный центр, город; уездный центр, город - центр губернии, области; областной центр - центр края; краевой центр - столица республики.

Все это постоянно менялось, модернизировалось, приспособлялось к росту промышленности, сельскохозяйственного производства, появлению новых городов, рабочих поселков, культурных центров. Так веками строились вьючно-гужевые, сухопутные, а затем и автомобильные дороги, почтовые тракты. С появлением железных дорог их отделения чаще всего размещались в областных центрах, управления дорог - в краевых центрах или столице республики.

Дороги, связь и другие средства коммуникаций строились с учетом требований тех или иных регионов, а также исходя из межгосударственных потребностей.

Таким образом, являясь предисторией развития транспортного комплекса и коммуникаций не только Казахстана, но и всего земного шара, Великий шелковый путь, история которого ныне делает новый прогрессивный виток, но уже в иных условиях, на новой научно-технической базе, в обстановке товарно-рыночных, конкурентных отношений, и сегодня играет важную роль в экономических взаимосвязях Востока и Запада.

#### Список использованных литератур

1. Алисов Н.В., Хореев Б.С. Экономическая и социальная география мира. Москва, 2000. с. 127. Американская география. М., 1957.
2. Гельдыева Г.В., Надыров Ш.М. Роль межгосударственных факторов в регулировании и управлении развитием Аральской природно-хозяйственной системы. // «Гидрометеорология и Экология», Алматы, 2002, № 4, с. 175-190.
3. Надыров Ш.М. Синьцзян – Уйгурский Автономный район в динамике экономических и политических отношений РК и КНР. Казахстан – Спектр, 2006, № 1, с. 14-.
4. Пространственная организация территории и расселения населения Республики Казахстан до 2030 года. С.Н.Нугербекова, Е.У.Темирханова, Ж.К.Боиповой, С.М.Касьмова и Ш.М.Надырова – Астана АО «Институт экономических исследований», Т.1: Концепция пространственного развития и расселения Республики Казахстан, 2008 – 292 с. Том -1, том – 3.