



УДК 94

Великий чайный путь: история формирования и перспективы возрождения

М.Н. Балдано

Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН, ул. Сахьяновой 6, Улан-Удэ, Республика Бурятия, Россия
histmar@mail.ru

Статья поступила 22.09.2018, принята 1.11.2018

В статье рассмотрена история формирования и перспективы возрождения Великого чайного пути, который оказал огромное влияние на социально-экономическое и культурное развитие России, Монголии и Китая, сыграв важную роль в сближении народов, развитии экономики и культуры. Выявлены факторы и причины, способствовавшие расцвету российской чайной торговли с Китаем и Монголией; определены особенности развития чайной торговли. Обоснован тезис о том, что проект «Великий чайный путь» – это проект сотрудничества, целью которого является использование культурно-исторического наследия обширной территории Евразии для укрепления международных связей, привлечения инвестиций, увеличения вклада туризма в экономику и социальную сферу. Статья базируется на опубликованных источниках и исследованиях российских и зарубежных ученых.

Ключевые слова: Великий чайный путь; маршрут; Россия; Монголия; Китай; Маймачен; ярмарка; торговля.

The Great Tea Road: history of formation and revival prospects

M.N. Baldano

Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies of the Siberian Branch of the RAS; 6, Sakhyanova St., Ulan-Ude, Russia
histmar@mail.ru

Received 22.09.2018, accepted 1.11.2018

The article describes the history of formation and prospects for the revival of the Great Tea Road, which had a huge impact on the socio-economic and cultural development of Russia, Mongolia and China, having played an important role in bringing people together, developing the economy and culture. The factors and reasons that contributed to the flourishing of the Russian tea trade with China and Mongolia are identified; the features of tea trade development are determined. The thesis is substantiated that the project "The Great Tea Road" is a cooperation project whose goal is to use the cultural and historical heritage of the vast territory of Eurasia to strengthen international relations, attract investment, increase the contribution of tourism to the economy and social sphere. The article is based on published sources and researches of Russian and foreign scientists.

Keywords: Great Tea Road; route; Russia; Mongolia; China; Maymachen; fair; trade.

Введение. Великий чайный путь – это часть древних караванных маршрутов Шелкового пути, по которому везли из Китая в Европу шелка и другие товары, способствуя межкультурному и деловому обмену между странами и народами. Чайный путь сыграл важную роль в сближении

народов, развитии экономики и культуры. Он оказал огромное влияние на социально-экономическое и культурное развитие России, Монголии и Китая. На пути строились поселки и целые города, постоянные дворы и почтовые станции, школы и церкви, фабрики и заводы, ярмарки и

чаепитейные заведения. Государственная казна и крупные купцы вкладывали значительные средства в строительство дорог и городов, в культуру и образование, в освоение земель и возведение церквей. Чайный путь благотворно воздействовал на темпы освоения Сибири и Дальнего Востока России, изменив жизнь во многих провинциях и губернских городах, жители которых могли не только покупать и обменивать товары, но и работать на пути.

Исследование Великого чайного пути, бравшего свое начало в Китае, пересекавшего территорию Монголии и через Россию доходившего до Европы, всегда представляло значительный интерес. И тем не менее, до сегодняшнего дня малоизученными остаются некоторые проблемы истории Чайного пути, в том числе и его различные маршруты. В экономическом плане разработка концепции нового Великого чайного пути чрезвычайно важна, поскольку имеет осязаемые перспективы для экономик тех стран, через территорию которых он будет пролегать.

Одной из задач данной статьи является анализ истории формирования и возможностей возрождения Чайного пути в рамках сотрудничества, целью которого является использование богатого культурно-исторического наследия обширной территории Евразии, связанного с эпохой функционирования этого торгового пути. В качестве методологической основы использованы конструктивистский подход и такие традиционные методы, как метод исторических аналогий, позволяющий приблизить теоретические рассуждения к современным реалиям, и метод сравнительного анализа, дающий возможность на основе имеющихся ситуаций проследить общие черты процесса формирования и возрождения Великого чайного пути.

Как известно, чайная торговля была тесно связана с российско-китайскими отношениями XIV–XIX вв. В Китае в период правления монгольской династии Юань появились первые сведения о Руси и русских. В XIII в. захваченные во время монгольского нашествия на Русь пленные русские и аланы попали в столицу Юаньской империи. О существовании особого Русского полка в составе императорской гвардии сообщал Палладий Кафаров. Этот полк размещался в отдельном поселении и подчинялся Высшему военному совету в Пекине. Русские воины занимались охотой и рыбной ловлей, земледелием, имели сельскохозяйственные орудия. Русский полк был пополнен 600 воинами в 1331 г., а через год в Пекин прибыло еще 2803 русских. Последнее упоминание о русских гвардейцах в Пекине относится к 1334 г. [1].

На рубеже XIV–XV вв. сведения о Китае проникали в Россию через другие страны лишь эпизодически. Сообщение о существовании страны «Хатай» и возможности добраться туда из Индии «сухим путем» в Россию привез Афанасий Никитин в 1472 г. [2, с. 17]. Участники миссий Н.Г. Спафарий, И. Идес и Л. Ланг составляли подробные записи во время путешествий из России в Пекин и на обратном пути. В настоящее время изданы и издаются комментированные переводы описаний путешествий Н.Г. Спафария и И. Идеса. В ином положении оказались дневники Ланга. Во второй половине XVIII и начале XIX в. они печатались на немецком языке, переводились на французский и английский. Изданием дневников Ланга занимался П.-С. Паллас, опубликовавший два дневника Ланга на немецком языке. Тогда же был осуществлен русский перевод одного из его дневников, переизданный в начале XIX в. Можно утверждать, что дневники Ланга получили широкое признание в свое время. Однако сегодня они почти забыты и остаются вне поля зрения не только читателей, интересующихся сношениями России с Китаем, но и в известной степени специалистов-китаеведов. Документация русского посольства Л.В. Измайлова в Пекине 1719–1721 гг. и первого русского торгового агента Л. Ланга наиболее полно представлена в сборнике по истории дипломатических отношений Российской и Цинской империй [3]. Будучи одним из руководителей караванной торговли России с Китаем, Л. Ланг приводил в своих дневниках многочисленные указания о размерах и ходе торговли, о направлявшихся в Китай товарах.

Налаживание контактов с Китаем шло непросто и требовало серьезных политических и дипломатических усилий. В 1666 г. из Москвы в Пекин отправился первый торговый караван во главе с боярским сыном Иваном Перьевым и бухарским купцом Сектулой Аблиным. Роль посредников в торговых отношениях России со странами Востока часто выполняли бухарские купцы. Несмотря на потери и большие торговые издержки, связанные с дальностью пути через калмыцкие и монгольские земли и грабительскими набегами кочевников, общий итог торговли в Китае оказался весьма привлекательным. Прибыль от торговли составила почти 100%. Китайские товары, привезенные в Россию, позволили получить прибыль более 300%. Правительственные и торговые круги проявили громадный интерес к торговле с Китаем. Правительство сосредоточило торговлю в своих руках. Ценнейшие виды пушнины – соболь и черно-бурая лисица – стали товарами казенной монополии, в обмен на них привозились предметы роскоши для царского двора. Объектами купе-

ческой торговли оставались мануфактура, галантерея, выделанные кожи, пенька, мед, бакалея и китайские хлопчатобумажные ткани и продовольствие.

Чайный путь проходил через территорию нынешней Монголии и шел в Европу через Россию. Его протяженность только от Пекина до Москвы составляла без малого 9 тыс. км, а по объемам торгового оборота он лишь незначительно уступал традиционным маршрутам Шелкового пути через Центральную Азию и Ближний Восток. «Российский чайный путь» шел из города Ухань и делился на несколько маршрутов, сухопутных и водных, проходивших через 3 страны и 150 городов. Общая линия шла от Уханя до Пекина, дальше до Хуххото, Урги (ныне Улан-Батор), Дархана, Троицкосавска (Кяхта). От Кяхты маршрут продолжался до Верхнеудинска, затем до Красноярска, Нижнего Новгорода, Москвы и Санкт-Петербурга. Из Москвы расходились радиальные пути на юг, север и запад страны. Путь состоял из множества сухопутных дорог, волоков, водных путей, от него шли ответвления в разные российские губернии. На пути располагались торговые ярмарки, 20 ярмарок с большим торговым оборотом и 5 – со средним. Кроме того, действовало 96 малых ярмарок. Кяхтинская, Нерчинская, Верхнеудинская, Иркутская, Енисейская, Мангазейская, Сургутская, Туруханская, Тарская, Ирбитская, Московская, Макарьевская (Нижегородская) ярмарки были самыми известными.

В районе Байкала проходили сухопутные пути через хребет Хамар-Дабан (Хамар-Дабанский, Ивановский, Игумновский, Удунгинский тракты и Кругобайкальский путь) и водные пути по Селенге и Байкалу. Здесь выросли села Кабанск, Мысовая и др. Остроги, строительство которых началось в Сибири и в Забайкалье, стали опорными пунктами и одновременно торговыми центрами. Они давали отдых и защиту караванам. Значение Иркутского, Удинского (позднее – город Верхнеудинск/Улан-Удэ) и Нерчинского острогов стремительно росло. Первые русские торговые караваны стали проходить через Удинский острог с 1680 г. После подписания Нерчинского трактата в 1689 г., установившего и регулировавшего свободную торговлю между Россией и Китаем, острог прикрывал долину реки Уды с главным путем в Нерчинский край от набегов кочевников с юга и запада. Этот путь был стратегически важен для торговых и дипломатических сношений России с Китаем. Но, вопреки ожиданиям, нерчинская торговля не получила должного размаха, постушение товаров с обеих сторон не было систематическим, торговля прерывалась из-за частых стычек с местным населением и противодействия маньчжурских властей.

Основной маршрут был вскоре изменен, главным местом торговли стала Урга (Улан-Батор), путь до которой из русского приграничного города Селенгинска занимал 10–12 дней вместо трех месяцев пути до Пекина.

Население Сибири росло, что, в свою очередь, порождало спрос на китайские товары и вело к расширению материальной базы частной торговли. Именно частная торговля в Урге разрасталась очень быстро. Купечество Китая, ставшего крупным мировым поставщиком чая, было напрямую заинтересовано в русском рынке. Императрицей Екатериной I в 1727 г. в Китай был отправлен посол С.Л. Владиславич-Рагузинский, после продолжительных переговоров заключивший с Китаем новый договор. Ратификация этого договора в несколько измененном виде состоялась на речке Кяхте в 1728 г. [4, с. 559]. Кяхтинский трактат установил границу между государствами, началось строительство города Троицкосавска. Совсем недалеко, буквально в трех верстах от него появились русская торговая слобода Кяхта и китайский торговый город Маймачен, образовавшие первый торговый анклав на российско-китайской границе в XVIII в., функционировавший «с момента основания обоих пунктов как парный приграничный торговый город. История становления торгового городка Маймачен, как и Кяхты, напрямую связана с историей становления российско-китайских отношений и развитием торговли между Российской и Цинской империями (1644–1911). По воле имперских властей, по нуждам политического характера оба города были основаны буквально на пустом месте для того, чтобы регулировать торговый оборот между двумя странами и пресекать нелегальную торговлю на границе» [5, с. 40].

Строительство Кяхтинской слободы было в основном завершено к концу 1728 г. «Гостиный двор с 24 лавками и 24 амбарами над ними представлял собой прямоугольное сооружение с глухими наружными стенами и воротами с северной и южной сторон. 32 купеческие избы были расположены по периметру стен гостиного двора. Первый торг здесь состоялся 25 августа 1728 г., когда из Пекина возвратился русский торговый караван. Меха, в том числе шкурки камчатского бобра, рыси, соболя, оставшиеся от продажи в Пекине, были променяны китайским купцам. Всего в торге приняли участие 10 русских и 4 китайских купца» [6, с. 31].

Представители различных мигрантских групп, направленных сюда по делам государственной и военной службы, составляли население Кяхты и Кяхтинского Маймачена, по существу являвших собой переселенческие сообщества. В Маймачене селились только мужчины, так как

по китайским законам женщины на границу не допускались. Это, безусловно, накладывало особый колорит на жизнь города. Его население состояло преимущественно из купцов и наемных работников, обслуживавших торговлю. «Дома в Маймачене были построены плотно — один подле другого и редко имели окна на улицу. Каждый дом имел ворота, ведущие во двор. Во дворе располагались жилой дом, кухня, амбар для хранения товаров и службы из каких-либо известковых плит» [7, с. 147]. Купцы делились на крупных, которые вели торговлю компаниями (фузами), и мелких, торговавших в розницу предметами домашнего обихода и продовольствием. «Условия русско-китайской торговли на границе способствовали многим купцам-мелочникам быстро разбогатеть и завести крупное торговое дело» [7, с. 150]. Китайские купцы, торговавшие в Маймачене, были невероятно сплоченными. Совершая торговые сделки с русскими, они руководствовались секретной инструкцией, составленной судейским чиновником или китайским пограничным судьей — «дзаргучи». По этой инструкции маймаченские купцы должны были разузнавать о потребностях русских в том или ином китайском товаре, о цене, по которой он продавался в России, собирать сведения о количестве привозимых в Кяхту товаров. Инструкцией предусматривалось распространение слухов о росте или снижении спроса на российские товары в Китае, о «якобы неурожае чая, шелка, о привозе другими иностранными купцами в Кантон товаров, аналогичных российским, и пр.» [6, с. 32].

В XVIII в. в Маймачене члены торговых компаний делились на две группы: одна вела торговлю с русскими купцами в Кяхте, а другая ездил в Китай за новыми товарами. Китайские товары поступали в Маймачен во второй половине сентября. Тогда же получали рис, чай, фрукты, кондитерские изделия, сахар и другие съестные припасы для китайского стола. Все это доставлялось на быках, в двухколесных повозках. С ноября, когда иссякал подножный корм для рогатого скота и перевозка товаров на быках становилась затруднительной, начинали приходить караваны верблюдов, груженых чаем, сахаром, тканями, посудой и другими товарами. Не все товары сразу поступали в Маймачен, большая часть задерживалась в Урге, где взымали пошлину, а затем в течение зимы они перебрасывались на кяхтинский рынок. «В период расцвета торговли жизнь в Маймачене была ключом. Тогда, по свидетельству очевидца, там можно было встретить, кроме русских и китайских купцов, пеструю толпу продавцов из Монголии, сибирских крестьян, бурят. Все они покупали и продавали, кутили и наслаждались жизнью» [7, с. 151, 152].

В 1743 г. указом Сената Кяхте был присвоен статус торговой слободы, и она стала первым постоянным пограничным пунктом для торговли России с Китаем. Во второй половине XVIII в. около 70% всего экспорта Цинской империи проходило на долю Кяхтинского Маймачена — единственного пункта внешней торговли Китая с Россией и европейскими странами. Доставка грузов на верблюдах и воловьих повозках через Северную Монголию осуществлялась монголами, специализировавшимися на транспортировке грузов от Великой китайской стены по территории Северной Монголии. Верхнеудинск оставался основным перевалочным и товарораспределительным центром и после появления Кяхты. Здесь контролировалась торговля с Китаем и Монголией, взымались торговые пошлины.

Во второй половине XIX в. Кяхта уступила таможенные функции Иркутску, но не утратила своего торгово-распределительного значения. При этом коммерческая конкуренция Иркутска и Кяхты была скорее объединяющим, а не разъединяющим признаком, поскольку служила прочным звеном уникального экономического, политического и социально-культурного явления — восточносибирской купеческой чайной торговли.

Казенные караваны, направляемые в Китай, имели сложную организацию: во главе каждого был доверенный купец, к нему были приставлены правительственный комиссар, четыре целовальника, гвардейский офицер с военной охраной в составе ста казаков. Общая численность администрации и охраны казенного каравана достигала двухсот человек. Караваны организовывались раз в три года, их путь в одну сторону занимал целый год. Распродажа русских товаров и закупка китайских продолжались несколько месяцев. На протяжении XIX в. Москва оставалась хотя и не единственным, но доминирующим распределительным центром в европейской части России. В столицу страны, Санкт-Петербург, чай завозили из Москвы. До середины XIX в. в Петербурге был один чайный магазин, в то время как в Москве в 1647 г. было свыше ста специализированных чайных магазинов и более трехсот чаепитейных заведений [8, с. 6].

Достигнув своего апогея к середине XIX в., торговля в Кяхте вступила в полосу кризиса из-за использования морского пути через порты Шанхай, Гуанчжоу, Владивосток, Одессу, что делало перевозку чая дешевле. Между Россией и Китаем был заключен новый Санкт-Петербургский договор, в результате чего объемы торговли в целом значительно возросли, но торговый оборот в Кяхте продолжал снижаться. По Санкт-Петербургскому договору «торговые постановления

настоящего договора и правила, составляющие дополнение к ним, могут быть подвергнуты пересмотру по прошествии 10 лет со дня разна ратификаций договора, но если в течение шести месяцев до окончания этого срока ни одна из договаривающихся сторон не заявит желани я приступить к пересмотру, торговые постановле ния и правила останутся в силе на новый десяти летний срок» [9, с. 129].

Чайная торговля по сухопутному пути продол жалась до конца XIX в., сформировавшись в устой чивый и привычный уклад за предшествующие десятилетия, т.е. в течение второй половины XIX в. Но уже проявились тенденции, поспособствовав шие слому этого уклада в преддверии XX в. В своей книге «Реальная Сибирь» Дж. Фрейзер упоминал о сибирской торговле чаем: «В прежние дни все ка раваны с китайским чаем после долгого медленно го перехода через голую пустыню Гоби прибывали в Иркутск. Сейчас караваны — только тень того, чем они были раньше. Скучные пароходы и еще более скучные железные дороги сделали все, чтобы доставлять чай другим путем. Но еще тысячи тонн привозятся в Иркутск, спрессованные в черные брикеты, потому что старомодные русские заявля ют, что чай теряет свой вкус, если соприкасается с морским воздухом. Им нужен чай, который пере сек Гоби на верблюжем горбу и был привезен в Иркутск на санях зимой. Они готовы платить за это» [10, с. 184]. Дж. Фрейзер отмечал, что новые способы транспортировки чайного груза не сразу были оценены по достоинству и еще некоторое время существовали параллельно с чайными караванами.

После строительства Суэцкого канала, уде шевившего доставку чая в Европу, и с началом его производства в Индии и на Цейлоне Чай ный путь постепенно утрачивал значение, но чайная торговля по сухопутному пути продол жалась до 1929 г.

При обсуждении строительства Транссибир ской магистрали немногочисленные противники сооружения дороги выдвигали в качестве аргу мента предстоящие убытки из-за прекращения доставки гужевым транспортом, как и то, что пе ревозка казенных грузов приносит неплохой до ход. Кроме того, они предрекали вероятную пе чальную участь главной составляющей забайкальской торговли — Верхнеудинской ярмарки, поскольку Нижегородская и Ирбитская ярмарки при проведении железной дороги сразу же резко снизили свои объемы. По мнению местного ку печества, рельсовый путь от Сретенска до Байкала «устранит всякие препятствия к скорейшему передвижению грузов» и «удешевит провозную плату против гужевой», что, в свою очередь, сни зит цену привозных товаров и позволит «доступ-

но приобретать продукты из тех местностей, где таковые в изобильном количестве, в местности, где продукты не родятся». Проведение рельсово го пути виделось местным предпринимателям действенным средством избавления от «неблаго видных сторон нашего жалкого пути сообще ния» (дороговизны провозной платы и «неис правности возчиков») и роста «в торговом люде и вообще в народе энергии и более предприимчи вости в развитии торговли» [11, с. 21].

В 1903 г. завершилось строительство Трансси бирской магистрали, и это окончательно поло жили конец караванной торговле. С открытием Суэцкого канала (1869) и Транссибирской желе зной дороги Кяхта осталась в стороне, а деловая жизнь в Тяньцзине — центре сухопутной торго вли — начала постепенно затухать. Провоз одной тонны товаров из Шанхая в Москву через Тянь цзинь и Кяхту дороже в восемь раз, чем провоз через Суэц и Одессу. Русские купцы М.Т. Шewe лев и Д.Д. Старцев организовали морской пере воз чая из Китая во Владивосток и далее по Аму ру к Иркутску, который был в семь раз дешевле сухопутного [12].

Многие кяхтинские и верхнеудинские купцы уехали в Санкт-Петербург и Москву, предвари тельно переведя туда свои капиталы. Основная часть чая стала перевозиться морским путем. В г. Ухань чай свозили из южных провинций Китая, затем его отправляли в Ханькоу на крупнейший чайный рынок. В 1861 г. русскими купцами был построен морской порт, откуда чай на судах пе ревозили в Европу и Россию, и первую железную дорогу Китая. Чай стал экспортироваться из ин дийских колоний Англией, в связи с чем объемы продаж китайского чая в Ханькоу резко сокра тились. Благодаря этим обстоятельствам контроль за чайным рынком перешел к России, влияние которой резко возросло. Восемь чаеперерабаты вающих заводов было построено с 1863 по 1873 гг. в Ханькоу русскими купцами. Частично они сохранились до настоящего времени. Пра вительство России высоко оценило успехи куп цов, многие были отмечены наградами. Наслед ник русского престола цесаревич Николай, пу тешествовавший по России на Дальний Восток, в 1891 г. посетил чайный завод «Синтэй» в Хань коу. Это случилось в год празднования 25 летнего юбилея завода.

Сухопутный маршрут Великого чайного пути в России шел через Троицкосавск (Кяхта), Селен гинск (Новоселенгинск) и делился на несколько ветвей, которые сходились в Мысовой (Бабуш кин). Правая ветвь — Гусиноозерск, Верхне удинск, Кабанск, Мысовая. Левая ветвь — Удунга, Удунгинский купеческий тракт через горы Ха мар-Дабана, Мысовая. Существовало несколько

купеческих трактов, проходивших через горы Хамар-Дабана: Хамар-Дабанский, Игумновский, Ивановский, Тункинский, Удунгинский. Из Троицкосавска шли сухопутный (Иркутский) тракт и водный маршрут по р. Селенге до Верхнеудинска. Из Мысовой – сухопутный маршрут через Слюдянку и водный маршрут через Байкал в Иркутск. Дальше путь разделялся на две ветви: правая шла по р. Лене в Якутск и дальше на Аляску, а левая ветвь проходила через Нижнеудинск, Илимск, Енисейск, Канск, Красноярск, Ачинск, Мариинск (Анжеро-Судженск), Боготол, Томск, Новосибирск, Кольвань, Чулым, Барабинск, Каинск (Куйбышев), Татарск, Калачинск, Омск, Тара, Ишим, Ялуторовск, Тобольск, Тюмень, Туринск, Верхотурье, Екатеринбург, Соликамск, Ирбит, Пермь, Кунгур, Нижний Новгород, Макарьев, Великий Устюг, Вологда, Кострома, Ярославль, Переславль-Залесский, Москва, Санкт-Петербург. В Омске от маршрута отделялась левая ветка на Казахстан и в Среднюю Азию. Из Санкт-Петербурга маршруты вели в страны Западной Европы. По территории России также пролегал водно-сухопутный маршрут: Забайкальск, Нерчинск, Верхнеудинск.

Кроме того, существовал и водно-сухопутный маршрут на российский северо-восток – по р. Янцзы до Шанхая, а затем через Люйшунь и Шэньян в нынешний Забайкальск. В Верхнеудинске (Улан-Удэ) этот маршрут соединялся с трансмонгольским путем и направлялся на северо-восток, вдоль р. Лена, через Якутск – на Аляску.

Выводы. Россия, Монголия и Китай испытали огромное влияние Великого чайного пути на социально-экономическое и культурное развитие. Он сыграл важную роль в сближении народов, подъеме экономики и обогащении культуры. На его пути строились города и поселки, почтовые станции и постоялые дворы, церкви и школы, заводы и фабрики, ярмарки и чаепитейные заведения. В строительство дорог и городов, в образование и культуру, в строительство церквей и освоение новых земель вкладывались значительные средства государственной казны и крупные капиталы купцов. Чайный путь способствовал изменению жизни многих провинций и губернских городов: жители могли не только покупать и обменивать товары, но и работать на пути. По нему происходил обмен не только товарами, но и технологиями производства, а также знаниями. Он благотворно повлиял на темпы освоения Сибири и Дальнего Востока России. Чайная торговля оказалась очень выгодным предприятием. Многие известные русские и китайские купцы создавали на ней крупнейшие состояния того времени и нередко финансировали проекты развития городов, различные бла-

готворительные программы, ссужали деньги для государственных нужд. Купцы-меценаты оказывали большую помощь в развитии науки и образования, воспитании молодежи, поддержке культуры и искусства.

Сегодня участки Чайного пути превратились в железнодорожные и автомобильные магистрали, входящие в общую транспортную сеть, связывающую регионы Азии и Европы. Между Россией, Монголией и Китаем на Чайном пути продолжается торговый обмен. В список исторических населенных пунктов Российской Федерации, расположенных на Великом чайном пути, включены Республика Бурятия – Улан-Удэ, Бабушкин, Кяхта; Республика Тыва – Кызыл; Республика Хакасия – Абакан; Алтайский край – Бийск; Красноярский край – Красноярск, Ачинск, Енисейск, Канск; Иркутская область – Иркутск, Нижнеудинск; Кемеровская область – Мариинск; Новосибирская область – Куйбышев, Кольвань; Омская область – Омск, Тара, Тюкалинск; Томская область – Томск, Нарым; Тюменская область – Тюмень, Ишим, Тобольск, Ялуторовск.

Древний Чайный путь, линии его прохождения во многом совпадают с маршрутами и регионами, присутствующими в другой инициативе – монгольской концепции Степного пути, послужившей расширению трехстороннего сотрудничества России, Китая и Монголии. Проект «Великий чайный путь» – это проект сотрудничества, обогащающий культурно-историческое наследие обширной территории Евразии, связанное с эпохой действия торгового пути, способствующий укреплению международных связей, привлечению инвестиций, увеличению вклада туризма в экономику и социальную сферу.

П.1. « : »

Литература

1. Марков С.Н. Вечные следы [Электронный ресурс]. Китаевед Палладий Кафаров // Вики Чтение: сайт. URL. <https://history.wikireading.ru/14019> (дата обращения: 10.11.2018).
2. Хождение за три моря Афанасия Никитина 1466-1472 гг. М.: Географиз, 1960. 132 с.
3. Русско-китайские отношения в XVIII веке. Документы и материалы. Т. 1. Русско-китайские отношения. 1700-1725 гг. М.: Наука, 1978. 704 с.
4. История Китая с древнейших времен до начала XXI века. В 10 т. / гл. ред. С.Л. Тихвинский. Т. 6. Династия Цин (1644-1911). М.: Вост. лит., 2015. 888 с.
5. Намсараева С.Б. Миграции во Внутренней Азии цинского периода: диаспоры «контактной зоны» Кяхта-Маймачен // Гуманитарные исследования Внут-

ренней Азии: вест. Бур. гос. ун-та. Сер. История. Исторические науки. 2013. № 1. С. 21-45.

6. Попова И.Ф. Торговля России и Китая через Кяхту и Маймайчен // Монголика-ХІ: сб. ст. СПб.: Петерб. Востоковедение, 2013. 104 с.

7. Необычайная Кяхта / авт.-сост. Л.Б. Цыденова. Улан-Удэ: Нова Принт, 2013. 199 с.

8. Похлебкин В.В. Чай. М.: Центрполиграф, 2005. 71 с.

9. Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). М.: Наука, 1974. 439 с.

10. Fraser J.F. The Real Siberia. London, Paris, New York and Melbourne: Cassel and company limited, 1902. 280 p.

11. Кальмина Л.В., Курас Л.В. Забайкальское купечество в планах железнодорожного строительства во Внутренней Азии: перемена ролей // Вестн. Том. гос. ун-та. Сер. История. 2018. № 55. С. 21-25.

12. Титов В. Проекты купца Старцева [Электронный ресурс]: Пионеры русско-китайских деловых отношений // Капиталист. 2007. № 4 (20). URL. <http://www.kapitalpress.ru/kapitalist/archive/2007/20/712/> (дата обращения: 06.11.2018).

УДК 39(=512.31)

Реконструкция ранней этнической истории бурятского племени эхирит на основе этнонимии и устной традиции

С.Б. Болхосоев

Восточно-Сибирский государственный институт культуры, ул. Терешковой 1, Улан-Удэ, Республика Бурятия, Россия
stanislav_bolhos@mail.ru

Статья поступила 30.10.2018, принята 26.11.2018

В статье рассматривается история формирования племенного ядра бурятского племени эхирит. Автор посредством анализа племенной этнонимии и устных преданий бурят приходит к выводу о том, что происхождение родовых групп эхиритов и их сложение связано с этнополитическими процессами, происходившими на территории Прибайкалья в конце позднего средневековья. При этом впервые воссоздана хронология исторических событий, предопределивших возникновение этнической основы эхиритов, и в этой связи предложена новая трактовка этнонимов их главных родов.

Ключевые слова: происхождение; племя; этноним; этимология.

Reconstruction of the early ethnic history of the Buryat tribe named Ekhirit based on ethnonymy and oral tradition

S.B. Bolkhosoev

East-Siberian State Institute of Culture; 1, Tereshkova St., Ulan-Ude, Republic of Buryatia, Russia
stanislav_bolhos@mail.ru

Received 30.10.2018, accepted 26.11.2018

The article discusses the history of the formation of the tribal core of the Buryat tribe named Ekhirit. The author, through the analysis of tribal ethnonymy and oral traditions of the Buryats, comes to the conclusion that the origin of the ancestral groups of the Ekhirites and their composition is associated with ethno-political processes that took place in the territory of the Baikal region at the end of the late middle ages. At the same time, for the first time the chronology of historical events that predetermined the emergence of the ethnic basis of the Ekhirites was recreated, and in this regard, a new interpretation of the ethnonyms of their main genera was proposed.

Keywords: origin; tribe; ethnonym; etymology.