

**Кыдырбек-улы А.Б.**

экономика илимдеринин кандидаты, доцент  
Алматы гуманитардык-экономикалык университети  
Алматы, Казахстан

**Белеков А.Т.**

ага окутуучу  
Алматы гуманитардык-экономикалык университети  
Алматы, Казахстан

**Бекмаганбет Надирбек кызы Г.**

ага окутуучу  
Алматы гуманитардык-экономикалык университети  
Алматы, Казахстан

## **УЛУУ ЖИБЕК ЖОЛУ-БАЙЫРКЫ ЖАНА ОРТО КЫЛЫМДАРДАГЫ ЛОГИСТИКА**

**Аннотация:** Улуу Жибек жолу Чыгыш Азияны орто жана Алдыңкы Азия, Кавказ жана Жер Ортолук деңизи аркылуу Европа менен байланыштырган адамзат тарыхындагы эн маанилүү соода артерияларынын бири болгон. Жолдун узундугу болжол менен 10 000 км болгон жана Чыгыш менен Батыштын ортосунда товар алмашууда, технологияда жана маданий өнүгүүдө маанилүү роль ойногон. Бул жол Кытайдан жибек, ошондой эле жыпар жыттуу заттар, нефрит, лапис лазули жана башка товарларды алып чыгуу үчүн колдонулган. Улуу Жибек жолу соода коридору гана болбостон, дин, философия, искусство жана технологияны камтыган маданий жана илимий билимдерди жайылтуучу канал болгон. Макалада Улуу Жибек жолунун калыптануу тарыхы, иштеши жана төмөндөшү, анын Евразиянын өнүгүшүнө тийгизген таасири жана маданияттар аралык жана экономикалык алмашуудагы ролу каралат. Бул соода жолдорунун өнүгүшүнө таасир эткен Александр Македонский, Чжан Цянь жана Марко Поло сыяктуу негизги тарыхый окуяларга жана инсандарга өзгөчө көңүл бурулат. Макалада "бир кур – бир жол" демилгесинин алкагында Жибек Жолун жандантуу боюнча заманбап аракеттер да талкууланат.

**Негизги сөздөр:** Улуу Жибек жолу, соода жолдору, Кытай, Борбордук Азия, маданият, экономика, Жибек, Александр Македонский, Чжан Цянь, Марко Поло, тарыхый байланыштар, маданий алмашуу, "бир алкак – бир жол".

**Кыдырбек-улы А.Б.**

кандидат экономических наук, доцент  
Алматинский гуманитарно-экономический университет  
Алматы, Казахстан

**Белеков А.Т.**

старший преподаватель  
Алматинский гуманитарно-экономический университет  
Алматы, Казахстан

**Бекмаганбет Надирбек кызы Г.**

старший преподаватель

**ВЕЛИКИЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ – ЛОГИСТИКА АНТИЧНОСТИ И  
СРЕДНЕВЕКОВЬЯ**

**Аннотация:** Великий шелковый путь был одной из самых значительных торговых артерий в истории человечества, связывающей Восточную Азию с Европой через Среднюю и Переднюю Азию, Кавказ и Средиземноморье. Протяженность пути составляла около 10 000 км, и он играл важную роль в обмене товарами, технологиями и культурными достижениями между Востоком и Западом. Этот маршрут использовался для вывоза шелка из Китая, а также других товаров, таких как специи, нефрит, лазурит и прочее. Великий шелковый путь был не только торговым коридором, но и каналом для распространения культурных и научных знаний, включая религии, философии, искусство и технологии. Статья рассматривает историю формирования, функционирования и упадка Великого шелкового пути, его влияние на развитие Евразии и его роль в межкультурных и экономических обменах. Особое внимание уделяется ключевым историческим событиям и личностям, таким как Александр Македонский, Чжан Цянь, и Марко Поло, которые оказали влияние на развитие этих торговых путей. В статье также обсуждаются современные попытки возрождения шелкового пути в рамках инициативы «Один пояс – один путь».

**Ключевые слова:** Великий шелковый путь, торговые маршруты, Китай, Центральная Азия, культура, экономика, шелк, Александр Македонский, Чжан Цянь, Марко Поло, исторические связи, культурный обмен, «Один пояс – один путь».

**Kydyrbek-uly A.B.**

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor  
Almaty Humanitarian and Economic University  
Almaty, Kazakhstan

**Belekov A.T.**

senior lecturer  
Almaty Humanitarian and Economic University  
Almaty, Kazakhstan

**Bekmaganbet Nadirbek kyzy G.**

senior lecturer  
Almaty Humanitarian and Economic University  
Almaty, Kazakhstan

**THE GREAT SILK ROAD – LOGISTICS OF ANTIQUITY AND THE MIDDLE AGES**

**Annotation:** The Great Silk Road was one of the most significant trade arteries in the history of mankind, connecting East Asia with Europe through Central and Near Asia, the Caucasus and the Mediterranean. The length of the route was about 10,000 km, and it played an important role in the exchange of goods, technologies and cultural achievements between East and West. This route was used to export silk from China, as well as other goods such as spices, jade, lapis lazuli and others. The Great Silk Road was not only a trade corridor, but also a channel for the dissemination of cultural and scientific knowledge, including religions, philosophies, art and technology. The article

examines the history of the formation, functioning and decline of the Great Silk Road, its impact on the development of Eurasia and its role in intercultural and economic exchanges. Special attention is paid to key historical events and personalities such as Alexander the Great, Zhang Qian, and Marco Polo, who influenced the development of these trade routes. The article also discusses modern attempts to revive the Silk Road within the framework of the "One Belt, One Road" initiative.

**Keywords:** The Great Silk Road, trade routes, China, Central Asia, culture, economy, silk, Alexander the Great, Zhang Qian, Marco Polo, historical ties, cultural exchange, "One Belt— one Road"

Великий шёлковый путь – караванная дорога, связывавшая Восточную Азию со странами Средней, Передней Азии, Средиземноморья и Древним Римом в античном мире и средневековье. Общая протяженность Пути – около 10 000 км. Торговый караван проходил в день в среднем 23-26 км.

В первую очередь он использовался для вывоза шелка из Китая, от чего и назван так путь. Термин «Великий шёлковый путь» ввёл немецкий географ Ф. фон Рихтгофен в 1877 году в одном из своих известных трудов – «Китай». Путь был проложен во II веке до н.э. Основная трасса Великого Шелкового пути по территории Казахстана пролегла через юг страны, от границы Китая торговые караваны двигались через города Сайрам, Яссы, Отрар, Тараз далее в Центральную Азию, Персию, на Кавказ и оттуда в Европу.

История Евразии – история Великого шелкового пути

Правители Персии начали собирать налоги с жителей Согдианы и Бактрии. Первым путь из Европы в Центральную Азию открыл Александр Македонский. Вместе с его воинами шли и торговцы. Они везли товары и всякие диковинные вещи к себе на Родину. По пути появлялись государства, которые как достигала расцвета, так и разрушались, будучи захваченными более сильным завоевателем. Так, караваны прокладывали новые тропы в истории.

Завоевание стран Малой Азии, Ближнего и Среднего Востока в середине 1-го тысячелетия до н. э. и создание империи Александра Македонского открыл путь из Европы в Центральную Азию. По пути встречались государства, которые как достигали расцвета, так и разрушались, будучи захваченными более сильным завоевателем. Вместе с его войсками шли и торговцы. Они увозили товары и всякие диковинные вещи к себе на родину. Так, караваны прокладывали новые дороги и значительно расширили познания и Запада, и Востока друг о друге, создав предпосылки для установления торговых связей. Китай начал экспортировать шёлк, как только осознал свою потребность сначала в нефрите и жадеите из рудников Хотана и Яркента, а потом в породистых ферганских скакунах (карабаирах), которые значительно превосходили по своим качествам низкорослых китайских лошадей.

Сначала возник так называемая старый Северный маршрут. Во 2-ом веке до н.э., в период правления императора У-ди из династии Хань, его земли постоянно подвергались атакам войск степных кочевников хунну. Поэтому император направил своего сановника Чжан Цзяня на поиски дороги к враждующим с хунну кочевников юэчжи (йёзи), живших на западе от хунну, с целью установить с ними союзные отношения. Во время странствий в 138-126 годы до н. э., путешественник-разведчик Чжан Цянь дошел до Бактрии, по пути увидел в Ферганской долине коней, поразивших его своей красотой и резвостью. Он доложил

императору об отсутствии в других странах шёлкоткацкого ремесла и посоветовал императору вывозить за границу шёлк в обмен на прекрасных коней, сладкие плоды, вино, люцерну и др. Шёлк на Западе высоко ценили за его способность противостоять всеобщему бедствию – назойливым насекомым-паразитам. Таким образом, Чжан Цяню удалось установить отношения между Китаем и эллинистическими государствами Азии, а также собрать сведения о Парфии (страны даиев) и странах Индостана [1, с. 49].

В 121 году до н.э. первый верблюжий караван с шёлком и бронзовыми зеркалами направился к Ферганскую долину через Турфанскую впадину вдоль Огненных или Пылающих гор (уйг., Йанар тағ) – цепь пустынных разрушенных эрозией сопков, вытянутая с запада на восток по северному краю пустыни Такла-Макан, в центральной части Турфанской впадины к востоку от города Турфан. Горы являются одним из отрогов Тянь-Шаня, имеют длину 98 км и ширину 9 км, самая высокая точка имеет высоту 832 м над уровнем моря. Находятся на территории СУАР КНР. В 117 году до н. э. У-ди направил Чжан Цяня с новой миссией, большим посольством, большим количеством денег и шёлка – на этот раз в землю Усуней (Уйсін), населявших бассейн реки Или (Иле). От усуней послы должны были разъехаться по другим странам, начиная с соседних среднеазиатских – Кангюй (Канглы), Бактрия, Согдиана (Согды).

Таким образом Чжан Цянь, дипломат-шпион из китайской империи Хань 2-го века до н.э., открыл для китайцев страны Центральной Азии и проложил основы Шелкового пути. А венецианский купец Марко Поло был первым, кто назвал этот Путь «Шелковым». «Великим» его стали называть потому, что он связал через бескрайние просторы Азии восточные страны с западными, оживил торговлю в множестве городов, находившихся на пути караванов [2].

#### Формирование дорожной сети Шелкового пути

Отдельные фрагменты Шелкового пути появились значительно раньше в третьем тысячелетии до н.э., а единая Трансевразийская система караванных коммуникаций сложилась только к концу 2 века до н.э.

Археологические данные показывают, что с 3-го тысячелетия до н. э. действовал «лазуритовый путь», по нему полудрагоценный камень лазурит перевозили из предгорий Памира (из Бадахшанской области современного Таджикистана) на очень отдаленные расстояния на запад и на юг, до стран Ближнего Междуречья (Ур, Лагаш) и Индии (Хараппа, Мохенджо-Даро). С конца 2-го тысячелетия до н.э. стал работать «нефритовый путь» – торговля самоцветами из Центральной Азии по восточному пути, в обмен на китайский шелк.

Позже, к середине 1-го тысячелетия до н. э., эти два караванных пути слились в одну систему – бадахшанский лазурит начинают ввозить в Китай, а в Персии и в долине Инда получают применение одежды из китайского шелка. Но эта торговля велась через длинную многозвенную цепочку посреднической торговли, поэтому Китай на востоке и средиземноморские страны на западе не обладали сведениями друг о друге.

#### Основные направления дорожной сети Шелкового пути

Согласно историческим данным, Великий шелковый путь представлял собой большую разветвленную сеть, было много вариаций маршрутов по различным дорогам. Поэтому очень большое количество городов было задействовано в торговом круговороте.

Из всего множества маршрутов Шелкового пути, тем не менее, можно выделить две основные трассы, соединявшие Восток и Запад, которые сохраняют значимость и по сей день:

Южная дорога – от севера Китая через Среднюю Азию на Ближний Восток и Северную Индию;

Северная дорога – от севера Китая через Памир и Приаралье к Нижней Волге и к бассейну Черного моря [3].

В ходе исторического развития, сеть коммуникаций становилась все более густой, появлялось все больше ответвлений. Южную и Северную дороги соединяли между собой несколько промежуточных маршрутов. В разные исторические эпохи основные маршруты сдвигались то на северную, то на южную дорогу.

Великий шелковый путь - долгая и трудная дорога

Вести торговую деятельность по Шелковому Пути было довольно опасным предпринимательством. Это был продолжительный по времени, в тяжелых условиях путь. Далеко не все могли спокойно его пройти. Так, на прохождение пути от нынешнего Бейджина до побережья Каспийского моря тратилось от 250-ти дней до года [4].

Великий шелковый путь всегда считался проводником не только торговли, но и культуры. В составе караванов частенько были не только торговцы, но и поэты, художники, ученые, паломники, философы. Благодаря им шел и культурный обмен, мир смог познакомиться с философиями манихейства, зороастризма, мировых религий - христианства, буддизма, ислама. Мир узнал о технологиях изготовления шелка, бумаги, пороха. Ознакомился с музыкой, танцами, поэзией и искусством различных народов.

Значительная часть Пути проходила по пустынным территориям Азии. Для перевозки ценных грузов торговцы использовали «корабли пустыни» – верблюдов, которые были как нельзя лучше приспособлены к передвижению по раскаленному песку.

История Великого шелкового пути

В ходе истории Великий шелковый путь работал на протяжении огромного периода со 2-го века до н. э. до первой половины 20 века весьма неравномерно и ритмично. В силу различных исторических обстоятельств, время от времени движение на нем затухало, иногда он, функционируя на отдельных сегментах системы, в пределах которых караванная торговля проходила нормально, а в целом система попадала в форс-мажорные обстоятельства, непреодолимые для торговли.

В товарообмене между Востоком и Западом товары шли как правило с Востока на Запад, что говорит о технологическом отставании Запада в эпоху средневековья вплоть до промышленной революции в Европе 18 века. В Римской империи периода ее расцвета шелковая ткань и другие восточные товары пользовались огромной популярностью. С 11-го века восточные товары начала активно покупать вся Западная Европа. После арабских завоеваний их начали потреблять на всем южном Средиземноморье, вплоть до Испании.

Главным условием для успешного функционирования Великого шелкового пути являлась политическая стабильность на всем его протяжении. Этого возможно было добиться двояко – или создать огромную империю, контролирующую все важнейшие евразийские караванные пути, или «разделом мира» между крупными державами, которые способны обеспечить безопасность торговли. История имеет 3 отдельных во времени периода, когда он почти весь Великий шелковый путь контролировался одним государством:

Тюркским каганатом в конце 6-го века, империей Чингисхана в конце 13-го века и империей Тимура (Тамерлана) в конце 14-го века [4].

Купцы Средней Азии, движимые желанием владеть всей торговой сетью Великого шелкового пути, всегда были советниками, спонсорами, вдохновителями, послами и разведчиками у тюркских правителей. Им, купцам, было выгодно платить повышенный налог в два три раза превышающий обычный одному государю империи, чем многим мелким государствам. Этим они воспользовались успешно трижды в истории. Однако фактор большой протяженности путей оказывал свое негативное влияние на устойчивость единого контроля над системой. Всё заканчивалось новым «разделом мира» между несколькими крупными государствами.

#### Деградация Великого шелкового пути

Снижение значимости и роли Великого шелкового пути связывают, в первую очередь, с «Великих географических открытий» европейских мореплавателей в 15-16 веках и, как следствие этого, проложение морского пути в обход Африканского континента и развитием морской торговли вдоль побережий Ближнего Востока, Южной и Юго-Восточной Азии. В 15-16 веках морская торговля стала привлекательней ставших опасными сухопутных караванных путей: морской путь из Персидского залива в Китай занимал около 150 дней, тогда как караванный путь из Таны (Азов) в Ханбалык (Бейджин) – примерно 300; одна каравелла могла перевезти столько же грузов, как и очень большой караван в 1000 верблюдов.

Однако Великий шелковый путь продолжал существовать, представляя альтернативу морской торговле. Среднеазиатские государства вели успешную торговлю на континентальной части Евразии. Это вызывало недовольство европейского торгового капитала, особенно Голландии, первой буржуазной страны Европы. Торговый флот Голландии по численности превышал в 2 раза торговые флоты Франции и Великобритании, вместе взятые! Они предпринимали всякие попытки в 16-17 веках дестабилизировать обстановку в центре континента, провоцируя войны. Так войны между Казахским ханством и Джунгарской Калмыкией шли постоянно, возобновляясь в течение 16-17 веков. В конце 17 – начале 18 веков к политике Европы присоединилась и Россия, прорубившая «окно в Европу» во главе с голландским учеником Петром 1-ым. При этом Россия хотела достигнуть двух целей: убрать на своем пути Крымское ханство, прорваться на Черное море, Ногайское ханство – открыть ворота на Кавказ и далее через Персию на Персидский залив, разгромив ослабленное войной с джунгарскими калмыками Казахское ханство, завоевать Среднеазиатские государства и выйти через Афганистан и индию к Индийскому океану! Поэтому создание на евразийском континенте нестабильной обстановки постоянно поддерживалось со стороны Европы. Вот откуда появился пленный шведский офицер-артиллерист у далеких джунгарских калмыков, вот откуда пушки у войск хунтайчи [5].

В результате этих факторов Шелковый путь окончательно прекратил существовать уже в 18 веке. Лишь отдельные его части не переставали еще долго функционировать, так, например, караванная торговля между Средней Азией и Китаем прекратилась только к концу 18 века. А в 20 веке возобновилась торговля Совсиньторг - Всесоюзное объединение торговли с Синьчаном (Китайским Туркестаном), работавшая вплоть до начала Второй мировой войны. В конце 1930-х – начале 1940-х годов СССР осуществлял масштабную поддержку определённых политических сил Китая в их конфликте с Японией и

Великобританией. Для этого была построена автодорога из СССР в Китай длиной около трёх тысяч километров, которую возобновили лишь в 1993 году (станция Алашанькоу-Дружба)

Историческое значение Великого шелкового пути

Великий шелковый путь не только благоприятствовал установлению и развитию торговых отношений между народами, но и способствовал укреплению дипломатических отношений между странами Востока и Запада.

Благодаря этому пути произошло знакомство различных народов с новыми потребительскими товарами. От их распространения в большей степени выиграла Западная Европа. Шелковая ткань повышала личную гигиену европейцев, избавляя их от вшей. Пряности и специи начали широко использоваться для изготовления лекарственных препаратов и для консервации продуктов длительного хранения. Бумага, изготовленная по рецептам Китая и Средней Азии, стала вытеснять дорогостоящие и дефицитные пергамент и папирус, удешевив при этом тиражирование рукописных книг.

По Великому пути распространяли не только сами товары, но и информация об их производстве и существовании. Вначале шелк производился только в Китае, но уже в 1-2 веках н. э. шелководство проникло в Восточный Туркестан, затем в Западный Туркестан в 3 веке и в 5 веке – в Иран. А уже в 6 веке случился первый в истории промышленный шпионаж - странствующий монах, по заданию императора Византии, привез в тайнике внутри пустого посоха яйца тутового шелкопряда, что позволило организовать шелководство в Греции. Позже, как опять результат промышленного шпионажа - с XIII века европейцы, ранее покупавшие до этого времени бумагу у восточных купцов, прознав технологию получения бумаги из растительной целлюлозы, начали изготавливать ее сами.

Важная роль Великого пути в развитии географических знаний. Только после появления этой трансевроазиатской торговой трассы Европа и Восточная Азия впервые смогли узнать о существовании друг друга и получить хотя бы приблизительное представление обо всех цивилизациях Евразии. Относительно точные знания о размерах Евразии и об особенностях разных стран Востока Западная Европа получила только в конце 13 – начале 14 веков, после того как европейские купцы как Марко Поло и миссионеры смогли пройти Шелковый путь из конца в конец и написать об этом книги, которые имели в Европе огромную популярность.

Так, в результате функционирования Великого шелкового пути возникла тенденция к сближению культур в процессе интенсивных и постоянных мирохозяйственных связей. И в наше время историю Великого шелкового пути возможно рассматривать как актуальный опыт взаимовыгодной торговли и мирного культурного общения разных стран и народов.

Поэтому возрождение Великого шелкового пути и сегодня как никогда актуально.

Дальнейшее развитие Великого шелкового пути

Планируется несколько маршрутов воссоздания Великого шелкового пути в 21 веке из Китая в Европу, проложив вновь пути по территории современной Монголии, Киргизии, Казахстана, Узбекистана, Туркменистана, Индии, Турции, Ирана и Греции.

Транссиб - Транссибирская железная дорога

В 1960-х годах СССР вышел на рынок трансконтинентальных перевозок между Европой и Азией по Транссибирской железной дороге. Однако политическая обстановка, проблемы логистики и разной ширины колеи не позволили в полной мере использовать трассу. Свой современный вид и значение коридор начал приобретать в 1990 году, когда была введена в строй между Китаем и Казахстаном.

В 2008 году КНР, Монголия, РФ, Беларусь, Польша и Германия заключили соглашение о проекте оптимизации грузового сообщения Бейджин-Гамбург. В 2011 году транзит превысил 15 млн тонн. В 2013 году введена в строй вторая смычка между китайскими железными дорогами и Транссибом. Время транзита из Китая в Германию по этому пути 11—15 дней, что примерно на 20 дней меньше, чем морским путём.

#### Автомобильный маршрут

В 2016 году в Синьцзянь автодорога по механизму упрощенного транзита через Казахстан. Теперь автомобильные транзитные грузы между Россией и Китаем идут без досмотра в Казахстане. Завершается реконструкция автотрассы Китай - Западная Европа через Казахстан, Россию и Беларусь.

#### TRACECA

Попыткой активизации древнего торгового пути, соединяющего Восток и Запад, является программа международного транспортного коридора Европа–Кавказ–Азия «ТРАСЕКА» (TRACECA), который порой называется «новым шёлковым путём». Сухопутный маршрут должен был проходить южнее Каспийского моря, в Турцию и через Босфор в Европу. Летом 1998 года двенадцать стран Кавказа, Чёрного моря и Средней Азии при поддержке США достигли соглашения по созданию железнодорожного, морского, воздушного и автомобильного транспортного коридора из Китая и Монголии в Европу, в обход России; секретариат программы находится в Баку. Этот путь на 12000 км короче морского и на 25000км короче транссибирского маршрута!

#### Каспийский паромный путь

В 2014 году Азербайджан модернизировал паромную переправу через Каспийское море. Также была закончена модернизация и строительство железнодорожных путей из Азербайджана через Грузию в Турцию. Ведётся строительство турецкого участка железной дороги к Босфору. Часть трафика этого маршрута может идти через паромные переправы Чёрного моря из грузинских портов в порты Румынии (Констанца) и Украины (Одесса). Для поддержки транспорта из этих портов предполагается строительство автотрассы Via Carpatia, разработан проект железнодорожного маршрута VIKING Train. В 2015 году через существующую железнодорожную систему Казахстана и паромный транспорт Чёрного моря был проведён первый состав из Китая в Евросоюз.

#### «Один пояс и один путь»

В рамках китайской стратегической программы «Один пояс и один путь» разрабатывается ряд проектов морских и сухопутных путей между Европой и Китаем под общим названием Новый шёлковый путь. Сухопутные трассы объединены названием «Экономический пояс Шёлкового пути», морские – «Морской шёлковый путь XXI века».

В рамках южных сухопутных маршрутов строится железнодорожный маршрут через Пакистан. На северном маршруте строится железнодорожная ветка Китай-Монголия-Россия. Проект «Морской шёлковый путь XXI века» предоставляет странам АСЕАН и территории Южного Китая доступ к портовым терминалам на территории Китая.

#### *Список литературы:*

1. Каримова Н. Э., Тулибаева Ж. М. Историческая география Великого шелкового пути: сведения восточных письменных источников по Центральной Азии [Текст] // Оазисы шелкового пути: исторические истоки интеграционных процессов в Евразии: материалы VI Международного Золотоордынского Форума «Рах Tatarica: генезис и наследие государственности Золотой Орды», круглого стола «Via Tatarica: Золотая



- Орда на Великом Шелковом пути» (Казань, 26-28 июня 2019 г.). – М. – Казань: Институт истории им.Ш. Марджани АН РТ; ИД «Исламская книга», 2020. – С. 49-63.
2. Мамлева Л. А. Становление Великого шелкового пути в системе трансквилизационного взаимодействия народов Евразии // *Vita Antiqua*. 1999. № 2. – С. 53-61.
  3. Тавровский Ю. В. Новый Шёлковый путь. Главный проект XXI века. М: ЭКСМО, 2017. – 368 с. [ISBN 978-5-699-97249-4](#).
  4. Hansen V. *The Silk Road: A New History* : [англ.]. – [Oxford University Press](#), 2012. – 320 p. – ISBN 978-0-19-515931-8.
  5. *The World of the Ancient Silk Road* : [англ.] / Edited by Xinru Liu. – Routledge, 2022. – 616 p. – ISBN 978-0-367-19996-8.

**Рецензент: кандидат педагогических наук, и.о.доцента Мамбетакунова Ж.Э.**