

Наргиза Икрамовна Каримова

*Джизакский государственный педагогический  
институт имени Абдуллы Кадыри  
130100, Узбекистан, г. Джизак, пр-т Ш. Рашидова, 4  
✉ nargiz\_82\_88@mail.ru*

DOI 10.25205/978-5-4437-1280-2-7-13

**ПО ПУТИ ТОРГОВЫХ КАРАВАНОВ:  
ПРОБЛЕМЫ СОТРУДНИЧЕСТВА  
И МЕЖКУЛЬТУРНОЙ КОММУНИКАЦИИ  
НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ  
(ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XV — НАЧАЛО XX В.)**

Великий шелковый путь является своеобразным феноменом в истории развития человечества, его стремлении к единению и обмену межкультурными ценностями, завоеванию жизненного пространства и рынков сбыта товаров. Этот крупнейший в истории человечества межконтинентальный торговый путь связывал межкультурные коммуникации на евразийском пространстве и простирался от Китая до Средиземного моря. Известно, что по Великому шелковому пути не только проходили торговые караваны, но и распространялись межкультурные достижения народов, духовные ценности, религиозные идеи. По караванным дорогам на протяжении тысячелетий путешествовали ученые, исследователи, государственные деятели и воины.

Важно отметить, что этот путь никогда не был единой магистралью, а включал в себя различные торговые маршруты. Так, одна из главных дорог, пересекающих Азию с востока на запад, начиналась в столице древнего Китая Чаньане и продолжалась до его северо-

западных границ. Переправившись через Тянь-Шань, часть торговых караванов направлялась через Ферганскую долину и Ташкентский оазис в Самарканд, Бухару, Хорезм, далее к берегам Каспийского и Черного морей, странам Поволжья и Кавказа.

Из Азии в Европу был проложен новый караванный путь: от Хан-балыка (Пекина) через Алмалык, Отрар, Кухна-Ургенч, Сарайчик на Урале, Сарай и Хаджи-Тархан на Волге в Азов. Товары отправлялись генуэзскими и венецианскими торговцами по Черному и Средиземному морям в Западную Европу.

В 1558 г. в Бухару прибыл англичанин Дженкинсон как официальный посол Ивана Грозного, в Москву прибыли посольства из Бухары, Балха и Ургенча для заключения торгового договора. После этого Абдуллахан II несколько раз направлял своих послов к Ивану Грозному [Валишевский, 1891. С. 299]. По особым царским разрешениям в Бухару ввозились серебро и монеты. Из Средней Азии в Москву привозили шелковые, шерстяные и хлопчатобумажные ткани, мерлушки, шелк-сырец, ковры, различные пряности, специи, сушеные фрукты и т. д. Из Центральной Азии вывозились верблюды, весьма ценимые в Китае как степной транспорт, военное снаряжение, золото и серебро, полудрагоценные камни и изделия из стекла. В Рим везли различные специи, пряности (благовония), драгоценные камни, сахар, а оттуда — европейские картины и предметы роскоши. Благодаря миграциям ремесленников налаживались межкультурные отношения в центрах и оазисах, через которые проходил Великий шелковый путь.

С древних времен Бухара поддерживала межкультурные отношения на Великом шелковом пути. Здесь располагались более 60 караван-сараев, где останавливались купцы из Индии, Китая, Ирана и других стран. Бухара оставалась благодатным городом, крупным научным и культурным центром на Великом шелковом пути. О том, что город находился на перекрестке караванных дорог, свидетельствуют торговые купола XV–XVI вв.: Токи Саррафон (купол менял), Токи Тельпак Фурушон (купол продавцов головных уборов), Токи

Заргарон (купол ювелиров), мечеть Мох (Токи Аттарон — купол торговцев пряностей), сохранившиеся и поныне [Мухамман ан-Наршахи, 2011. С. 445]

Торговые и дипломатические отношения между Центральной Азией и Китаем с XVI в. постепенно ослабевали из-за открытия морских путей. Более того, войны между феодальными государствами усилились, политические отношения между государствами Шейбанидов в Центральной Азии и Сефевидов в Иране обострились, а города были изолированы от торговых центров других стран. Это привело к значительному упадку караванной торговли. Однако отдельные части Великого шелкового пути продолжали функционировать: например, караванная торговля между Центральной Азией и Китаем прекратилась лишь в XVIII в.

Еще в 1734 г. ташкентские торговцы, узнав о предполагавшейся постройке города на устье реки Ори, решили снарядить караван в Оренбургский край. В начале 1735 г. они прибыли в Уфу и «заявили Кириллову (первый губернатор Оренбургского края. — *Прим. авт.*) о своем желании, чтобы на новом городе была учреждена ярмарка, обещали ежегодно приезжать с торговыми караванами и приглашая к себе русских торговцев для меновой торговли. Кириллов принял торговцев, ласково отнесся к их предложению и посоветовал им, отправится с товарами в Казань, вручив рекомендательное письмо, в котором просил оказать им поддержку и освободить от торговых пошлин. Распродав свои товары в Казани, торговцы из Ташкента в том же году отправились в Центральную Азию через новый город, который был застроен на устье Ори» [Витевский, 1891. С. 149–150]. С основанием Оренбурга направление этого нового торгового пути переместилось к Оренбургу, но часть караванов продолжала идти на Орск, а оттуда в Троицк. Россия стремилась поддерживать по старой традиции торговые связи с Хивой. Но затем эти торговые отношения распространились и в Бухару, и в Ташкент. Ташкент извлекал большие выгоды из этой торговли. Несмотря на внутренние войны

и набеги кочевников на караваны, он быстро рос и становился одним из крупнейших торговых городов, в котором развивались межкультурные отношения. Уже к началу XIX в. в Ташкенте насчитывалось до 10 000 домов и 40 000 населения мужского пола<sup>1</sup>.

К середине XIX в. важнейшую роль во внешней торговле Центральной Азии начала играть Россия. В течение лета из Бухары в Россию шли три каравана, по 2000 и более верблюдов в каждом. Первый караван направлялся в Оренбург, второй — в Троицк, а третий — в Петропавловск. Какандские торговцы в основном отправлялись в Петропавловск, а хивинские — в Оренбург. Главными вывозимыми из Центральной Азии пряностями и специями были сушеные плоды, кубовая краска, а из России ввозили сахар, мед и др.

К началу же второй половины XIX в. в Ташкенте насчитывалось 20 000 домов, а жителей — до 150 000 человек, то есть за 50 лет город увеличился почти вдвое. В межкультурном пространстве татары играли роль проводников российского капитала в Центральную Азию. Они вели в Центральной Азии торговлю самостоятельно и в роли приказчиков русских торговцев. Кроме того, они являлись первыми переселенцами российских граждан в Центральную Азию. К Югу от Ташкента татары основали селение Ногай Курган. Они играли большую роль в торговле<sup>2</sup>.

В 1887 г. территорию эмирата пересекла железная дорога. В 15 км от Бухары было начато строительство Новой Бухары и станции Ка-

---

<sup>1</sup> Поездка Пospelова и Бурнашева в Ташкент в 1800 г. (Часть II) [Электронный ресурс] // Восточная литература: средневековые исторические источники Востока и Запада. URL: [https://www.vostlit.info/Texts/Dokumenty/M.Asien/XIX/1800-1820/Pospelov\\_Burnasev/text2.htm](https://www.vostlit.info/Texts/Dokumenty/M.Asien/XIX/1800-1820/Pospelov_Burnasev/text2.htm) (дата обращения 01.10.2021).

<sup>2</sup> Ногай-курган — первый татарский аул в Узбекистане [Электронный ресурс] // Нафақат Тошкент. URL: <https://shosh.uz/nogay-kurgan-pervyyiy-tatarskiy-aul-v-uzbekistane> (дата обращения 01.10.2021).

ган. Здесь были построены дворец эмира и резиденция Российского политического агента. Теперь Бухара была связана железной дорогой с Ташкентом, Оренбургом и Москвой. В 1888 г. железную дорогу проложили до г. Самарканда. На территории Бухарского эмирата при железнодорожных станциях стали строиться русские поселения. В Бухаре было открыто отделение Российского государственного банка, построено два хлопкоочистительных завода, три гостиницы европейского типа, а также открыто отделение Московского международного банка. Между домом кушбеги в Бухаре и Российским политическим агентством в г. Кагане была проведена телефонная связь.

Торговые караваны Бухары проходили через Хиву, Арал и Каспийское море, потом направлялись в Астрахань и вверх по Волге добирались до Нижегородской ярмарки. Этот торговый путь для торговцев Бухарского эмирата был более выгодным в мирное время, так как набеги кочевых племен и грабежи караванных товаров негативно влияли на развитие торговли с Россией. Торговый маршрут приходил в Нижегородскую ярмарку через таможду Хивы. Поддерживать межкультурные коммуникации и дипломатические отношения с Хивинским ханством считалось важным аспектом в торговой политике как для Бухары, так и для России.

Следующие торговые караваны Бухары предпочитали перевозить товары через Киргизию, к востоку от Арала: несмотря на то, что этот путь был длиннее, он являлся более безопасным для бухарских торговцев и связывал торговые дороги с такими городами, как Оренбург, Орск, Троицк, Петропавловск и Семипалатинск.

В 1895 г. Бухарский эмират был включен в единую таможенную систему России, и традиционные торговые отношения обрели новый порядок, повлияв на внешние торговые пути Центральной Азии.

Продвижение России к востоку, основание в Оренбургском крае городов и хозяйственный кризис в Хорезме способствовали установлению новых торговых путей из Бухары и из Ташкента к Орску и Оренбургу.

Строительство железнодорожной сети Центральной Азии пришлось на 1880–1890-е гг. Кроме того, в 1900–1905 гг. была построена Ташкентская железная дорога по маршруту Ташкент–Кинель с двумя ветвями: Оренбург–Пост Урал и Арысь — Пишпек (Семиреченская линия). Постройка этих дорог имела колоссальное значение для Центральной Азии. Только со времени сооружения железных дорог стали развиваться производительные силы страны, межкультурные коммуникации, возникли крупные отрасли промышленности, увеличился товарообмен между Центральной Азией и Россией.

Немаловажное значение в республиках Центральной Азии имел водный транспорт, особенно для Каракалпакстана и Хорезмской области: водный путь по р. Амударье и Аральскому морю является для них единственным удобным путем для торгового оборота. В советский период эксплуатация водных путей Аральского бассейна, а именно Аральского моря и р. Амударьи осуществлялась Амударьинской военной флотилией, Акционерном обществом «Хива» и частновладельческими судами.

Последний рассматриваемый этап существования Великого шелкового пути — его возрождение. Благодаря тому, что этот маршрут внес неизгладимый вклад в прогресс человеческой цивилизации, в 1987–1997 гг. ЮНЕСКО приняла десятилетний проект «Интегральное изучение Шелкового пути — пути диалога»<sup>3</sup>. Основная цель проекта состояла в том, чтобы показать процессы коммуникации между странами и людьми на Великом шелковом пути на протяжении веков посредством широкого и всестороннего изучения истории цивилизации, постараться восстановить культурные контакты между Востоком и Западом и улучшить этнические отношения в Евразии. С этой целью ЮНЕСКО организовала десятки научных конференций и семинаров, сняла фильмы, опубликовала книги, брошюры и статьи,

---

<sup>3</sup> Программа Шелковый путь [Электронный ресурс] // UNESCO. URL: <https://ru.unesco.org/silkroad/> (дата обращения 01.10.2021).

а также реставрировала некоторые археологические и архитектурные памятники. В 1990 г. узбекские ученые опубликовали сборник «На центрально-азиатских трассах Великого шелкового пути».

В 1990 г. представители 19 стран совершили первый визит по пустыне из Сианя до Кашгара в Китай. По его результатам были проведены международный семинар в Урумчи, симпозиум в Дуньхуане. В 1992 г. под эгидой ЮНЕСКО в Улан-Баторе был создан Международный институт по изучению кочевых цивилизаций. В 1995 г. в музее имени Линде в Штутгарте, затем в Берлине и Роттердаме была проведена выставка под названием «Наследники Шелкового пути — Узбекистан»<sup>4</sup>, целью которой являлось ознакомление людей с историей и традициями Узбекистана.

#### **Литература и источники**

*Бартольд В. В.* История культурной жизни Туркестана. Л.: Акад. наук СССР, 1927. Ч. II. 206 с.

*Валишевский К.* Иван Грозный. М.: Издательство «Эра», 1912. 395 с.

*Витевский В. Н.* Неплюев, верный слуга своего отечества, основатель Оренбурга и устроитель Оренбургского края. Казань: Типография Императорского университета, 1891. 251 с.

*Мухамман ан-Наршахи.* Тарих-и Бухара = История Бухары / перевод Ш. С. Камолиддина. Ташкент: SMIA-SIA, 2011. 600 с.

---

<sup>4</sup> Сокровища Узбекистана в Музее имени Линдена [Электронный ресурс] // Культурное наследие Узбекистана в собраниях мира. URL: <https://legacy.uz/sokrovishcha-uzbekistana-v-muzee-imeni-lindena/> (дата обращения 01.10.2021).