



---

## THE INFRASTRUCTURE OF THE CARAVAN ROUTES AND THEIR IMPORTANCE IN THE DEVELOPMENT OF CENTRAL ASIAN RELATIONS

**Nurmatov Akramjon Rakhmanalievich**

Teacher of Namangan State University

E-mail: [arahmanaliyevich@gmail.com](mailto:arahmanaliyevich@gmail.com)

---

### ABSTRACT

The development of historical science in modern Uzbekistan allows us to dwell in detail on the factors that determined the development of communications in the region. Important in the development of communications were pack animals-camels and horses, as a means of transportation and transportation of goods.

---

### ARTICLE INFO

*Article history:*

Received 20 April 2021

Received in revised form

25 April 2021

Accepted 30 April 2021

**Available online 7 May 2021**

---

**Keywords:** caravan, Central

Asia, history, contact, communication, camel.

---

### Введение

Верблюдов начали использовать в этих целях с эпохи бронзы племена, занимавшиеся скотоводством, а также земледелием. В Центральной Азии издревле разводили одnogорбых и двугорбых верблюдов, которые имели большое значение в экономических связях, в перевозке грузов в степях, пустынях, и на равнинных местностях.

Известно, что время и территории domestikации лошадей, являющихся важным средством перевозок вьючных грузов, нерешен окончательно. Научные данные дают основание предположить, что в Средней Азии лошадей разводили, начиная с эпохи развитой бронзы. В последующие эпохи география использования этого вьючного средства последовательно расширялась.

В торгово-экономических связях Средней Азии и перевозке грузов местного масштаба

широко использовались ослы, которые в силу дешевизны по отношению к другим вьючным животным, имели большой спрос среди среднего звена и малоимущих слоев населения. В средние века ослы доставляли различные грузы на городские рынки.

В эпоху бронзы произошел переход к использованию колесного транспорта, повозок, в которые запрягались верблюды, быки и лошади. В средние века широко использовались двухколесные, открытые телеги. В северо-восточных областях региона были распространены Кокандские телеги, на юге-западе - телеги с небольшими колесами. В городах и селениях вдоль торговых дорог проживали извозчики, которые обслуживали местных жителей и торговые караваны.

### **Основная часть**

Появление транспортных средств дало начало новому этапу развития коммуникаций региона. Использование вьючных животных, а также повозок, оказало большое влияние на расширение сетей караванных дорог и развитие экономических связей между различными областями. Важная роль в системе коммуникации региона принадлежала сети придорожных сооружений. Уже в VI-V вв. до н.э. в Средней Азии начали создаваться укрепленные придорожные сооружения – рабаты. В средние века они возводились ускоренными темпами, важную роль в этом играли должностные лица, заинтересованные в развитии торговли. Караван-сарай, возводились в городах, вдоль караванных путей на расстоянии дневного пути. Караван-сарай, расположенные в городах, служили местом оптовой торговли, сбора соответствующих налогов. В худжрах караван-сарая за определенную плату проживали торговцы и путники. Караван-сарай являлись источником больших доходов.

Колодцы, хаузы и сардобы, служившие для обеспечения водой купцов и путников, вьючных животных были важными необходимыми объектами на караванных дорогах. В степях и пустынях региона колодцы начали функционировать с эпохи бронзы. Много колодцев было в Кызылкумах и Каракумах и в других пустынных и степных районах. Колодцы создавались также в оседлых земледельческих оазисах, городах, рынках и внутренних дворах караван-сарая. Их использование находилось под контролем местных властей.

Необходимость в пресной воде в пустынных и степных районах региона, привели к созданию хаузов и сардоба. Сардоба, расположенная недалеко от Дильберджина в Бактрии является подтверждением того, что в Средней Азии хранилища подземных и талых вод сооружались уже с эпохи античности. В Узбекистане и Туркменистане сохранилось множество сардоб, относящихся к эпохе средневековья. Ступенчатые крытые хаузы в Мерве, сардобы в Карши и Бухаре свидетельствуют о том, что такие сооружения функционировали и в населенных пунктах. Широкомасштабное строительство сардоб проводилось и в эпоху Амира Темура и темуридов, а также шейбанидов. Важное значение в системе караванных путей имели сардобы расположенные в степях между Бухарой, Карши и переправами Амударьи, между Джизаком и Чиназом

Изучение и систематизация исторических сведений («остах, занимавших важную роль в системе караванных дорог показывает, что в средние века правителями, чиновниками и улемами,

а также частными лицами было построено множество мостов. Они возводились из жженого кирпича и пользовались торговыми караванами, путниками, военными и местным населением. Для перехода через мост взимался специальный налог – «Куприк пули». Мост устанавливался лицами разных слоев населения, архитектура его в исторические эпохи также отличалась.

В заключение следует отметить, что придорожные сооружения в качестве составляющей части коммуникаций региона, имели важное значение, начиная с эпохи поздней бронзы - раннего железа до конца XIX века. Путники и торговые караваны пользовались этими сооружениями за определенную плату. Поэтому местные правители, владельцы крупных капиталов, занимающийся торговлей и чиновники расходовали свои средства на строительство и ремонт рабатов, караван-сараев, сардоба и мостов.

Теперь рассмотрим вопросы, связанные с формированием системы услуг на караванных путях, попытаемся охарактеризовать особенности их развития. Наличие регулярных экономических связей между различными областями вызвали необходимость решения вопроса обслуживания на караванных дорогах.

Актуальное значение имела проблема обеспечения безопасности караванной торговли. Борьба против грабежа и разбоя на торговых путях, в особенности на дорогах, проходивших через степи и пустыни, являлась проблемой государственного значения. В периоды ослабления центральной власти, усиления междоусобиц, на дорогах, проходивших через степные и пустынные территории, возникала угроза разбоя и грабежа торговых караванов. Если большие караваны обычно сопровождали специальные вооруженные отряды, то малые караваны были вынуждены обеспечивать безопасность своими силами.

В китайских источниках имеются сведения обеспечения государством гарантий безопасности послам и членам посольских миссий, различным чиновникам государственным служащим, гонцам, торговцам, наличествовали специальные ярлыки об оказании им соответствующих услуг.

В средневековых источниках имеются сведения о группах сарбазов- охранников, ответственных за безопасность караванов.

В источниках сохранились данные об организации безопасности на караванных путях в эпоху Амира Темура и темуридов, а также в позднее средневековье. Однако в позднесредневековых ханствах региона не удалось достичь полной безопасности торговых караванов. Как правило, на дорогах не испытывали особых препятствий и угрозы нападения нищие, путешественники-одиночки и дервиши.

Важными звеньями системы услуг на караванных путях была деятельность почтовой службы. В средние века совершенствовалось оказание почтовых услуг на торговых трассах Средней Азии. В частности, в раннем средневековье почтовой службой широко пользовались согдийцы и тюрки. В развитом средневековье почтовая служба была налажена на централизованном уровне. Почтовая служба, имевшая государственное значение, управлялась специальным министерством. В частности, в эпоху саманидов “Диван-и берид” контролировал переписку, т.е. почтовую службу. Он подчинялся непосредственно эмиру.

Ценные сведения о почтовых услугах содержится в трудах Марко Поло и других европейские авторов. На высоком уровне почтовая служба функционировала в эпоху Амира Темура, что подтверждается сведениями источников.

Развитие системы услуг на торговых путях привело к появлению специальных извозчиков, перевозивших грузы. Извозчиками, как правило, являлись представители народов, проживающих на территории, через которую проходили торговые караваны. В средние века занятие извозом являлось единственным источником доходов для определенных слоев оседлого населения и племен кочевых туркмен и казахов.

Следует остановиться и на вопросах, связанных с оказанием медицинских услуг на караванных дорогах. В средние века опасные инфекционные заболевания распространялись по караванным трассам на огромные территории. Такая ситуация в средневековье часто повторялась, поэтому жизненной необходимостью являлось оказание медицинских услуг в городах и на караванных маршрутах, создание аптек и больниц.

В целом, использование транспортных средств, строительство придорожных сооружений, а также система оказания услуг на караванных путях Средней Азии были развиты в достаточной степени. Ответственность центральных и местных властей за состояние дорог, сооружение и ремонт придорожных каравансараяв, использование средств государственной казны для выполнении этих задач, а также средств частных лиц - крупных торговцев, ростовщиков, различных чиновников, служили развитию инфраструктуры караванных коммуникаций. Эти процессы, как единая система, сформировались в древности и получила дальнейшее развитие в средневековье.

В развитии системы коммуникаций важное значение имели юридические и законодательные аспекты, связанные с торговыми операциями и товарно-денежными отношениями. Это гарантии государства в организации деятельности службы безопасности, юридические права местных и зарубежных торговцев, караванщиков, гарантии неприкосновенности их имущества, определенные соответствующими законами, участие государственных органов и частных владельцев капитала в караванной торговле, организация торговых операций, надзор за торговлей, внутренние торгово-экономические отношения, производство продукции и вопросы ее доставки до покупателя, развитие товарно-денежных отношений, организация специальных рынков, торговых ярмарок на караванных путях, а также в крупных торговых центрах, наличие инфраструктуры, связанной с торговлей, выделение специальной социальной прослойки, занимающейся торговлей и степень возможности ее свободной

деятельности. Исходя из вышесказанного, следует изложить ряд предложений рекомендательного характера:

- в условиях расширения современных международных связей и глобализации, актуальным является публикация материалов, раскрывающих значение Узбекистана, его экономического потенциала в процессе возрождения связей на трассах Великого шелкового пути;

- необходимо проведение новых исследований историко-археологических архитектурных памятников, расположенных на торговых путях, а также изучение состояния средневековых торговых сооружений, расположенных в стороне от населенных пунктов и разработка мероприятий по их реставрации;

- для дальнейшего развития туризма в республике, целесообразна организация новых туристических маршрутов по древним путям, издание историко-географических карт и буклетов, с характеристикой археологических и архитектурных памятников.

- целесообразно расширить в хронологическом плане экспозиции областных и центральных музеев республики, посвященных истории Великого шелкового пути, раскрыть эволюцию путей с древнейших периодов до позднего средневековья;

- актуальное значение имеет внедрение в учебный процесс новых данных по истории культурных и экономических связей, их использование в изучении и пропаганде историко-культурного наследия Узбекистана.

#### Литературы:

1. Акшиев А.К. Путь к земле гипербореев // Иран-намэ. Научный востоковедческий журнал. – Алматы, 2007. - №.1. - С.
2. Ермолова Н.М. К характеристике млекопитающих Туркмении бронзового века по остеологическому материалу из раскопок Алтын-депе в 1975 г.) // КД. - Ашхабад, Ылым, 1979. вып. VIII. – С. 113-116;
3. Шониязов К. Основные отрасли животноводства в дореволюционном Узбекистане // Хозяйственно-культурные традиции народов Средней Азии и Казахстана. – М., Наука, 1975. – С. 192.
4. Ермолова Н.М. Материалы к изучению скотоводства и охоты в Центральной Азии в эпоху энеолита и бронзы // Древние цивилизации Востока Материалы II Советско-американского симпозиума. – Т., 1986. – С. 116-117;
5. Массон В.М. Алтын-депа (Раскопки города бронзового века в Южном Туркменистане)... – С. 33.
6. Геродот История... – С.368;
7. Марко Поло. Книга о разнообразии мира ... – С. 105;
8. Бабабеков Х. История Коканда. -Т.. Фан, 1996. – С. 103
9. Арава // Ўз МЭ. – Тошкент, 2000 . Том 1.- Б.390; Аравакеш. В том же месте... –Б.391
10. Маньковская Л.Ю. Типологические основы зодчества Средней Азии (IX- нач. XXвв.). - Т.: Фан, 1980. – С. 54.
11. Наршахий Бухоро тарихи. – Тошкент. 1991. – Б.24-25; AbuIshakal-Farisial-Istakhri. Viae regnomm / Ed. M. J. de Goeje. Lugduni Batavonim apud E. I Brill, 1967. – P.304
12. Ханьков Н. Описание Бухарского ханства. – СПб, 1843. – С. 108-109
13. Ibn Hawqal. laconfigurationdelaTepе (Kitab surat al-Ard)...- P. 458;

14. Оразбаев А.М. Колодцы на поселении Чаглинка (Шагалалы). /Поиски и раскопки в Казахстане. - Алма-Ата. Наука, 1972,- С. 154-162.
15. Петров. Путевые заметки... - С.59-62
16. Бичурин Н. (Иакинф) Указанное сочинение... - С. 170; Гулямов Я.Г. История орошения Хорезма с древнейших времен до наших дней. – Т., 1957. – С. 162.
17. Уралов А. Гражданское зодчество средневековой Центральной Азии // Автореферат дисс... на соиск.уч.степ. докт. истор.наук. – Т., 1998. – С.30.
18. Массон М.Е. Проблема изучения... - С. 14-16. 24,36.
19. Shamsaddin Abu Abdallah Mohammad ibn Ahmad al-Moqaddasi. Descripio imperii Moslemici / Ed. M. Gde Goeje. Lugduni Balavorum apud . I Brill, 1967.
20. Мухаммад Юсуф Мунши. Тарих-и Муким-хани (Мукимханская история) / Перевод с таджикского, предисловие, примечание и указатели проф. А. А.Семенова. - Т, 1957.-С.304;
21. Мирза Салимбек Тарих-и Салими (источник по истории Бухарского эмирата)Перевод с персидского, вводная статья и примечания Ш.С.Норкулова, редактор перевода А.К.Арендс, редактор предисловия, введения и примечаний А.С.Сагдуллаев. - Т.: Академия, 2009. - С. 75
22. Ат- Табари. Тарихи Табари... – С. 232, 234
23. Бўриев О. Темурийлар даври эзма манбаларида Марказий Осиё. - Тошкент: ст, 1997. - Б. 132-133;
24. Мукминова Р.Г. Социальная дифференциация населения городов Узбекистана в XIV-XVI вв. -Т.:Фа, 1985.-С.26.
25. Бичурин Н.Я. (Иакинф). Собрание сведений о народах, обитавших в Средней Азии в древние времена. В трех частях. Ч.II. Алмата. ТОО «Жалын» Баспасы, 1998.-С. 165.
26. Извлечения из книги "Пути и страны" Абу-л-Касыма ибн Хаукаля / Перевод и имечание Е.К. Бетгера. — Т., 1957. вып IV. - С. 22-23;
27. Низомидяин Шомий. Зафарнома / Форс тилидан ўгирувчи Ю.Хакимжонов. Хофиз Абриуинг "Зафарнома"га ёзган илова (Зайл)сини ва изоҳларни форс тилидан О.Буриев таржима қилган. –Тошкент: Ўзбекистан, 1996. - Б. 56
28. Архипов. Военная рекогноцировка равнинной части Бухарского ханства, произведенная в 1883 г. Генерального Штаба Капитаном Архиповым // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии . - СПб., 1884. Вып. X. - С. 229
29. Стремоухонов У. Поездка в Бухару (Извлечение из дневника) // Туркестанский сборник. – Т, 78. – СПб, 1873. – С. 113
30. Вамбери А. Путешествие по Средней Азии / Перевод с немецкого с примечаниями В.А Ромодина. – СПб, 2005. – С. 288.
31. Хабибуллаев Н.Н. Среднеазиатская бумага в период феодализма // На Среднеазиатских трассах Великого шелкового пути. Очерки истории и культуры. –Т.; Фан, 1990. – С. 62-63.
32. Ат-Табари. Тарихи Табари... – С. 232;

33. Ибн Хордадбек Книга путей и стран. (Китаб ал масалик ва-л мамалик) / Пер. с арабского, комм, исслед, указ. и карты Н.Валихановой. – Баку:Элм, 1986. –С. 124
34. Наршахий. Бухоро тарихи / Форс тилидан А. Расулов таржймаси, - Тошкент, 1991. – Б. 106: Сагдуллаев А, Мавлонов Ў. Ўзбекистонда давлат бошққаруви тарихи. – Тошкент: Академия, 2006. – Б. 75-78.
35. Марко Поло. Книга о разнообразии мира / Перевод И.Минаева – М., ЭКСМО, 2005. – С. 170-174, Мэн Дже Чингисхан/ Перевод с английского В.Артемова. – М., Эксмо,2006. – С.214-215.
36. Шильтбергер И. Путешествие ... – С. 64-65
37. Агзамаова Г.А. Среднеазиатские ханства и Россия: к истории караванной торговли (XVI - первая половина XIXвв.)...- С.15. 22-23.
38. Уэзерфорд Д. Чингизхан и рождение современного мира. / Пер. С англ. Е.Лихтенштейна. – М.: АСТ, 20006. – С, 430-440, 446.
39. Мухаммад Юсуф Мунши. Тарих-и Муким-хони (Мукимханская история) / Перевод с таджикского, предисловие, примечание и указатели проф. АА.Семенова. - Т, 1956. – С. 304