

²⁸ *Boulger D. C.* England and Russia in Central Asia. London, 1879. 2 vol. ; *Conolly A.* Journey to the North of India overland from England through Russia, Persia, and Affghaunistaun. 2nd ed. London, 1838; *Gurzon G. N.* Persia and the Persian question. London, 1892; *Rawlinson H. C.* England and Russia in the East: A series of papers on the political and geographical condition of Central Asia. London, 1875.

²⁹ *Имаишева М. М.* Торговля России со странами Востока через Астрахань в первой половине XIX века: Автореф. дис. ... канд. ист. наук. Астрахань, 2004. С. 16.

³⁰ ГАОрО. Ф. 3. Оп. 1. Д. 154. Л. 41 об.

³¹ Там же. Ф. 6. Оп. 10. Д. 830. Л. 86.

³² *Казанцев А. В.* Значение Астраханского направления в российско-восточной торговле // Молодой ученый. 2012. № 11. С. 331–333.

³³ *Ломакин Н.* О полуострове Мангышлаке и путях оттуда в разные пункты Закаспийского края // Туркестанский сб. 1873. Т. 78. С. 193–234.

³⁴ *Карелин Г. С.* О разбоях на Каспийском море // Записки ИРГО по общей географии. Т. 10. 1883. С. 156.

³⁵ ГААсО. Ф. 1. Оп. 2. Д. 48. Л. 183–183 об.

³⁶ ГАОрО. Ф. 6. Оп. 10. Д. 5177. Л. 1–2 об.

³⁷ *Черемшанский В. М.* Описание Оренбургской губернии в хозяйственно-статистическом, этнографическом и промышленном отношении. Уфа, 1859. С. 391.

М. С. Хамидова

РОЛЬ БАЗАРОВ И КАРАВАН-САРАЕВ СРЕДНЕЙ АЗИИ В РАЗВИТИИ ТОРГОВО-КУЛЬТУРНЫХ СВЯЗЕЙ

Как известно, одним из важных факторов экономической жизни Средней Азии были караванные пути. Участки Великого шелкового пути, пролежавшие через среднеазиатские ханства, выполняли посредническую функцию в торгово-культурных связях между странами Востока и Запада. Некогда караваны, двигавшиеся через Среднюю Азию, доходили до берегов Средиземноморья. Однако в начале XVI в. торговое значение Великого шелкового пути стало падать. Это было связано, в первую очередь, с великими географическими открытиями, в результате которых были проложены новые морские пути из Западной Европы к берегам Китая и Индии. Кроме того, войны в Центральной Азии привели к снижению уровня безопасности на караванных путях. Тем не менее, торгово-культурные связи Средней Азии с соседними странами в этот период не прекратились, а с Россией даже усилились. Контакты между Россией и ханствами Средней Азии осуществлялись через следующие маршруты:

- из Бухары и Хивы до Астрахани и далее по Волге до Москвы;
- от среднеазиатских ханств через казахские степи в Сибирь;
- из Бухары, Хивы и Ташкента через Оренбург в центральные районы Русского государства и в Сибирь.

Волжские города Нижний Новгород, Ярославль и Казань также были связаны с торговым маршрутом Бухара — Москва.

Караванные пути содействовали взаимопроникновению культур разных народов, влияли на формирование новых социальных отношений. В установлении торговых связей, особенно в XIX — начале XX в., важную роль играли Самарканд, Бухара, Ташкент, Хива, Ургенч, Коканд, Маргелан и некоторые другие города, являвшиеся крупными центрами внутренней, внешней и транзитной торговли. На городских базарах и караван-сараях, расположенных вдоль транзитных дорог, велась торговля самыми разными товарами начиная от изделий местного ремесла до высококачественных промышленных товаров, привезенных из соседних стран.

Базары имели большое значение в превращении ряда городов Средней Азии в крупные торгово-культурные центры. Размеры базаров зависели от места, который занимал данный город в социально-экономической и политической системе страны. Центральные базары в среднеазиатских городах назывались *чорсу*. Они имелись почти в каждом крупном городе Средней Азии. Дороги, направленные в четыре стороны от чорсу, вели к воротам в стенах, защищавших город. На базарах чорсу торговля велась ежедневно. На маленьких базарах, расположенных вдоль основных городских улиц, а также за городом, торговля велась в определенные дни недели (в основном в четверг или воскресенье). Как писал Махмуд ибн Вали, главные города Средней Азии отличались своими размерами и чистотой, они стояли на одном уровне с другими великими городами мира.

Базары являлись предметом гордости городов, их своего рода «визитной карточкой». На базаре можно было встретить представителей самых разных социальных слоев населения: горожан и сельских жителей, людей, занимавшихся оседлым земледелием или кочевым животноводством, а также торговцев из ближних и дальних стран. А. Вамбери, побывавший в Бухарском эмирате, отмечал, что среднеазиатские базары просто ослепляют путника-иностранца своим разнообразием.

Городские базары специализировались на продаже определенных видов изделий. Священник Будрин, хорошо знавший базары Средней Азии, писал, что в 20-х гг. XIX в. в Бухаре у каждого товара был свой базар. И в конце XIX — начале XX в. такой порядок сохранялся. На базарах существовали отдельные закрытые торговые ряды. По словам Н. Ханькова, в середине XIX в. на базарах Бухары продавались изделия из кожи (в том числе сапоги, тулупы, теплые шапки и др.), хлопок, шелк и шерсть-сырец, ткани («корбас», «пестрядь», «занданачи», ситец, бархат и др.), ковры и изделия вышивальщиц, лошадиная сбруя, изделия кузнечного ремесла, оружие, скот, мясо, овощи и фрукты. Торговлю местной продукцией на базарах Средней Азии осуществляли как сами ремесленники, дехкане, скотоводы, так и профессиональные купцы и посредники-перекупщики. В конце XIX — начале XX в. для того, чтобы открыть лавку на базаре, местные купцы должны были брать письменные разрешения у представителей правительства России в Туркестане и чиновников Бухарского эмирата.

В течение многих веков в развитии торгово-культурных связей наряду с базарами важную роль играли также караван-сарай. Вдоль участков Великого

шелкового пути было сооружено множество караван-сараев и оборудованы источники воды для путников. Караван-сарай выполняли функции гостиниц для приезжих купцов и путешественников.

На дорогах, ведущих из Бухары к переправам Керки и Келиф, расположенных в среднем течении Амударьи, было построено несколько караван-сараев, рабат (постоялых дворов) и источников воды: Караулбазар (караван-сарай и водоем), Хожа Мубарак (караван-сарай и базар), Кошсардоба (водоем), Бузчисардоба (водоем), Юсуфсардоба (водоем), Абдуллахонсардоба (водоем) и др. Эти сооружения являлись важной составной частью коммуникационных сетей и играли большую роль в обслуживании людей, двигавшихся по караванным путям. Крупным сооружением в направлении Карши — Керки был водоем Сардоба Санги Сувлок. В конце XIX в. рядом с ним правитель Керки построил караван-сарай.

В конце Средних веков караван-сарай, расположенные вдоль караванных путей, ведущих из Бухары через Чарджуй в Мерв и города Хорезма пришли в упадок. Во многих колодцах, расположенных на этом маршруте (Салимкудук, Эшанрабат, Учхожа, Буртешик), вода стала соленой. Кроме того, торговые связи через эти области были осложнены из-за нападений разбойников-туркмен. По этой причине торговые караваны вынуждены были идти другими путями, более протяженными, но зато и более безопасными.

Н. Ханыков отмечал, что караван-сарай в степях располагались между собой на расстоянии одного дня пути. В них были устроены колодцы и водоемы, имелось все необходимое для путников.

Во второй половине XIX в., согласно описаниям А. Вамбери, в караван-сараях осуществлялась оптовая торговля товарами, привезенными из-за рубежа, а также заключались различные торговые договоры. В караван-сараях Самарканда, Бухары, Карши и Хивы отдыхали богатые купцы из других городов и стран. В караван-сараях, расположенных за пределами главных городов, останавливались в основном мелкие купцы и бедные путники.

На базарах среднеазиатских городов, а также на торговых ярмарках и в караван-сараях продавались разные товары за наличный и безналичный расчет. Сохранялся и обмен товарами. За наличный расчет покупали товары горожане, а обмен товарами проводили степные жители и дехкане, жившие в окрестностях городов. Торговля за безналичный расчет началась еще в конце Средних веков и этот процесс сыграл большую роль в международной и внутренней торговле.

Караванные пути, проходившие по территории Средней Азии, служили не только для поддержания торгово-культурных связей, но были также средствами общения, религиозного и философского взаимовлияния, служили распространению информации в сфере наук и технологий. Города, расположенные вдоль таких путей, выполняли функции важных культурных очагов.

Базары и караван-сарай Средней Азии, а также другие подобные объекты, расположенные вдоль действовавших караванных путей, не утратили своего значения и в XIX — начале XX в. На караванных же направлениях, потерявших свое былое значение, происходил процесс деградации. Центральные

и местные власти уделяли базарам и караван-сараям особое внимание. Базары и караван-сарай содействовали росту и упрочению торгово-культурных связей жителей Средней Азии, отличавшихся почтением и гостеприимством, с представителями других народов и стран.

В заключение следует еще раз отметить, что базары и караван-сарай сыграли важную роль в развитии внутренних и внешних связей Средней Азии с соседними странами. Данная тема заслуживает особого внимания со стороны специалистов-историков, а также ученых, работающих в смежных областях науки.

О. А. Базин

РАЗВИТИЕ ТОРГОВЛИ РОССИИ И ИНДИИ В XIX — НАЧАЛЕ XX в.

Богатый индийский регион во все времена играл огромную роль в международной торговле. Еще за несколько десятилетий до завершения процесса образования единого Российского государства и плавания Васко да Гамы тверской купец Афанасий Никитин первым из европейцев совершил коммерческую поездку в Индию и положил начало русско-индийским торговым отношениям. К началу XIX в. ситуация сильно изменилась. Большая часть Индостана фактически превратилась в колониальное владение Великобритании, Россия стала могущественной политической державой, но сильно отставала от ведущих стран Европы по уровню экономического развития.

Выбор периода XIX — начала XX в. для исследования российско-индийских отношений неслучаен: в этот период происходила кардинальная трансформация колониальной системы, помимо общемировой тенденции перехода к монополистическому этапу развития колониализма, для Индии главным событием становится ликвидация системы «косвенного управления» посредством Ост-Индской компании и установление «прямого управления» колонией английским правительством. До начала XX в. на территории Британской Индии отсутствовало дипломатическое представительство России, что затрудняло налаживание торговых отношений. Изучение российско-индийских связей этого периода позволяет определить специфику торговых контактов крупной европейской державы с колонией другого государства.

В XIX в. Российская империя сама переходит к колониальной политике на Среднем Востоке¹. Российский колониализм носил «сухопутный» характер, поэтому отдаленный индийский регион никогда не являлся ведущим объектом колониальной политики России. Но в XIX в. Великобритания превращается в одного из основных геополитических противников России. В конце правления Павла I планируемый в союзе с Францией поход в Индию воспринимался российской элитой как ошибка императора и привел к организации недовольными разрывом с Великобританией дворцового переворота. Но события связанные с убийством А. С. Грибоедова в Персии, Крымская война, Берлинский