

МРНТИ: 03.09.03: Всеобщая история в целом
[https://orcid.org/ https://orcid.org/0009-0009-8702-0760](https://orcid.org/https://orcid.org/0009-0009-8702-0760)

Исакова Ф.*

PhD, доцент, АГУ им. З.М.Бабура, Андижан, Узбекистан

**РАЗВИТИЕ ГОРОДОВ СРЕДНЕЙ АЗИИ И МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВЛЯ
НА ШЕЛКОВОМ ПУТИ**

Автор-корреспондент: e-mail: feruzabonu_77@mail.ru

Аннотация: в статье дано подробное описание роли и влияния Великого Шелкового пути, который сыграл ключевую роль в развитии городов Средней Азии, став важной торговой артерией, соединяющей Восток и Запад. Он способствовал обмену товарами, культурами, идеями и технологиями, что значительно повлияло на экономический и культурный рост городов. Описаны города, такие как Самарканд, Бухара, Ташкент, Мерв и другие, которые процветали благодаря стратегическому расположению на маршрутах караванов. Однако с течением времени, из-за изменения торговых путей, войн и политических преобразований, многие из этих городов пришли в упадок или утратили своё прежнее значение. Особое внимание обращено на судьбу городов во время правления Амира Темура, политика которого еще больше укрепила и расширила их. Так как маршруты караванов соединялись в столице государства Самарканде, ставшим перекрестком Азии, сердцем континента. Шелковый путь не только способствовал процветанию торговли, но и стал важным фактором в распространении знаний, искусства и религий, что оставило неизгладимый след в истории региона.

Ключевые слова: путь, континент, торговля, обмен, ценности, прогресс, век, глобализация, трассы, магистраль.

IRSTI: 03.09.03: Всеобщая история в целом
[https://orcid.org/ https://orcid.org/0009-0009-8702-0760](https://orcid.org/https://orcid.org/0009-0009-8702-0760)

Isakova F.*

PhD, Associate Professor, ASU named after Z.M. Babur, Andijan, Uzbekistan

**DEVELOPMENT OF CITIES IN CENTRAL ASIA AND INTERNATIONAL TRADE ON
THE SILK ROAD**

***Corresponding author:** feruzabonu_77@mail.ru

Abstract: the article provides a detailed description of the role and influence of the Great Silk Road, which played a key role in the development of Central Asian cities, becoming an important trade artery connecting the East and the West. It facilitated the exchange of goods, cultures, ideas and technologies, which significantly influenced the economic and cultural growth of cities. Cities such as Samarkand, Bukhara, Tashkent, Merv and others are described, which flourished due to their strategic location on caravan routes. However, over time, due to changes in trade routes, wars and political transformations, many of these cities declined or lost their former significance. Particular attention is paid to the fate of the cities during the reign of Amir Temur, whose policies further strengthened and expanded them. Since the caravan routes connected in the capital of the state, Samarkand, which became the crossroads of Asia, the heart of the continent. The Silk Road not only facilitated flourishing trade, but also became an important factor in the spread of knowledge, art and religion, leaving an indelible mark on the history of the region.

Keywords: route, continent, trade, exchange, values, progress, century, globalization, highways, main road

FTAXP: 03.09.03

[https://orcid.org/ https://orcid.org/0009-0009-8702-0760](https://orcid.org/https://orcid.org/0009-0009-8702-0760)

Исакова Ф.*

PhD доктор, доцент. З.М.Бабур атындағы Әндіжан МУ., Әндіжан, Өзбекстан
**ОРТА АЗИЯДАҒЫ ҚАЛАЛАРДЫҢ ДАМУЫ ЖӘНЕ ЖІБЕК ЖОЛЫНДАҒЫ
ХАЛЫҚАРАЛЫҚ САУДА**

Автор-корреспондент: feruzabonu_77@mail.ru

Түйін: мақалада Орталық Азия қалаларының дамуында шешуші рөл атқарған, Шығыс пен Батысты байланыстыратын маңызды сауда артериясына айналған Ұлы Жібек жолының рөлі мен ықпалы жан-жақты сипатталған. Ол қалалардың экономикалық және мәдени өсуіне айтарлықтай әсер еткен тауарлар, мәдениеттер, идеялар мен технологиялар алмасуға ықпал етті. Керуен жолдарында стратегиялық орналасуына байланысты гүлденген Самарқанд, Бұхара, Ташкент, Мерв және басқа қалалар сипатталған. Алайда, уақыт өте келе, сауда жолдарының өзгеруіне, соғыстарға және саяси өзгерістерге байланысты бұл қалалардың көпшілігі құлдырады немесе бұрынғы маңызын жоғалтты. Әмір Темір тұсындағы қалалардың тағдырына ерекше назар аударылады, оның саясаты оларды одан әрі нығайтып, кеңейтті. Азияның тоғысқан жеріне, құрлықтың жүрегіне айналған мемлекет астанасы Самарқанда керуен жолдары жалғасып жатқандықтан. Жібек жолы сауданың өркендеуіне жағдай жасап қана қойған жоқ, сонымен бірге өлке тарихында өшпес із қалдырып, білім мен өнер мен діннің таралуының маңызды факторына айналды.

Кілт сөздер: маршрут, континент, сауда, айырбас, құндылықтар, прогресс, ғасыр, жаһандану, магистральдар, басты жол.

Введение

Существовавший в древности и раннем средневековье Великий шелковый путь, несомненно, имел важное экономическое и политическое значение в жизни народов Азии и Европы. На всем обширном пространстве Великого Шелкового пути, протянувшегося через весь континент, от Атлантического океана до берегов Тихого, на протяжении всей истории его существования активно шла торговля, обмен накопленными знаниями и культурными ценностями, передовыми идеями, что сыграло огромную роль в развитии многих стран и народов, послужило прогрессу всего человечества.

Цели исследования В XXI веке, актуальным стал процесс всеобъемлющего, комплексного изучения и восстановления традиций Великого Шелкового пути как «пути диалога», своеобразного моста, соединявшего народы Запада и Востока в их стремлении к дружбе и сотрудничеству. Сегодня, в век глобализации, динамичного развития процессов интеграции между странами, регионами и континентами, реализация идеи возрождения Великого Шелкового пути, бесспорно, служит делу укрепления мира и стабильности, социально-экономическому развитию государств, общественному прогрессу, благополучию людей.

В наши дни интерес к истории Шелковой дороги возрос в начале 1990-х годов, когда государственную независимость обрели пять центральноазиатских республик, через территории которых в прошлом проходили ее основные трассы. Возникла идея возрождения древней магистрали как важнейшего канала углубленного международного сотрудничества в области дипломатии, культуры, науки, торговли, туризма. Концепция была предложена на прошедшей в 1993 году в Индонезии, в Бали Генеральной Ассамблее ООН[21].

Огромную роль в претворении в жизнь этой идеи сыграла Всемирная туристическая организация, выработавшая долгосрочный туристический проект «Великий шелковый путь». За минувшие годы ВТО проделала огромную работу для развития и продвижения

туризма по его маршрутам. Проводились международные форумы, ярмарки, конференции с участием большого числа представителей туриндустрии, были выпущены в свет красочные издания. Большое внимание уделялось маркетинговой стратегии в этой сфере.

Основными задачами изучения истории развития городов на Великом шелковом пути являются понимание экономического и культурного развития региона, его влияние на мировую историю. Так же исследование процессов становления и упадка городов, анализ культурного и научного обмена, влияние внешнеполитических сил, таких как империи, завоеватели.

Методы исследования. При изучении истории городов на Великом шелковом пути применены различные методы исследования. Исторический анализ включает изучение письменных источников, дипломатических документов. Сравнительный анализ использовался при сравнении городов с другими торговыми центрами для выявления общих тенденций и различий в развитии городов и т.д.

Теоритический анализ

Китай стал отправной точкой Великого Шелкового пути. Легендарная трасса брала свое начало в древнем городе Чанъань (в настоящее время — Сиань, административный центр провинции Шэньси). Далее караваны следовали на запад и северо-запад через коридор Хэси в провинцию Ганьсу, пробирались по краю пустыни Такла-Макан и пересекали Луковые горы в западном Синьцзяне. А затем выходили за пределы Китая дальше на Ближний Восток через страны Центральной Азии и Кавказа.

Первооткрывателем западных земель для китайцев стал дипломат Чжан Цзянь. В частности, в своих посланиях он пишет: «Даваньцы ведут оседлый образ жизни, занимаются земледелием, выращивают рис и пшеницу. У них имеется вино... На территории Давани есть 70 больших и малых городов... Население несколько сотен. Армия состоит из 60 000 человек...» [10, 29]. Активная завоевательная политика императора У Ди (перевод храмового имени которого означал «воинственный император») была нацелена на расширение сфер влияния Китайского государства во всех направлениях. Ее историческим следствием стало органическое включение Китая в культурно-экономическую структуру Евразии.

В китайских источниках III в. н.э. фигурируют три основные дороги на запад - Южная, Средняя и Северная. Южная шла от Яркенда к Ташкургану, отсюда - в Вахан. Затем она разветвлялась (один путь был на запад - в Балх и Мерв, в Ктесифон и далее по старой ахеменидской дороге в Сирию через торговые фактории Северной Месопотамии, второй пролегал на юг, к Кашмиру, достигая устья Инда и выходя на побережье Индийского океана, откуда товары отправлялись уже морским путем). Во времена Западной Хань Средняя дорога была главной коммуникацией, связывавшей Китай с Ферганской долиной и Согдианой. Северная — начиналась в Турфанском оазисе и, следуя вдоль Тянь-Шаня через Памир, достигала районов Нижней Волги и Приуралья [16, 19-20].

Краткое описание данной дороги так же принадлежит Пэй Цзюю, проехавшему через Восточный Туркестан в Кашгар, затем через Фергану и Уструшану в Самарканд, а далее через другие владения долины Зеравшана – за Амударью в Иран и до самого «западного моря» [6, 72].

Новая дорога начинает осваиваться при императоре Сюань-ди (74-49 г.г. до н.э.)- время, когда гуннский правитель в Чэши был разбит китайскими полководцами Чжэном и Цзи. Новая дорога становится главной дипломатической и торговой артерией в период Восточной Хань. Исследователь отождествляет Новую дорогу "Вэй люэ" с Северной дорогой "Хань шу". Описание южной трассы в обоих источниках совпадает: от Яркенда путь вел к Ташкургану, отсюда в Вахан. Из Вахана одна дорога шла на запад в Балх и Мерв, затем в Экбатану, Ктесифон и далее по старой ахеменидской дороге в Сирию через торговые фактории Северной Месопотамии. Вторая - на юг к Кашмиру, достигая устья

Инда и выводя на морские коммуникации Индийского океана [9, 234].

Эти три основные магистрали и легли в основу сети дорог Великого шелкового пути. В I–II вв. н.э. впервые в истории возникла макрополитическая система, которая охватила всю цивилизованную полосу Старого Света. Образовался «квартет четырех империй древности»: Римской, Парфянской, Кушанской (большая часть Средней Азии, Афганистана и Индостана) и Китайской [15, 19]. Необходимо отметить, что и в периоды жесткого военного противоборства между странами Шелкового пути стороны конфликта из соображений собственной выгоды не допускали его воздействия на ход международной торговли. Караваны шли по дорогам, изолированным от театра военных действий. Так же поступали и во время сезонно-климатических осложнений, что в целом обеспечивало бесперебойный «режим работы» системы.

Взаимодействие Восточноевропейского и Средиземноморско-ближневосточного регионов с Китаем и Индией осуществлялось также при участии государств Средней Азии. Их узловое положение на перекрестии межцивилизационных связей первой половины-середины I тыс.н.э. вызывает особый интерес к этому району, сыгравшему важную роль в системе торговых коммуникаций поздней древности и средневековья. Спецификой указанного региона было то, что он оказался в зоне перекрещивающегося воздействия трех цивилизационных систем: антично-христианского Средиземноморья через Переднюю Азию, индуистско-буддийского и китайско-конфуцианского. При этом Средняя Азия выступала связующим звеном в контактах не только меридионального направления - с Запада на Восток и обратно, но и выполняла роль фокуса транскультурных контактов по линии север-юг. Последнее весьма характерно проявилось в значимой позиции среднеазиатского региона по отношению к кочевому миру Евразийских степей. Естественным следствием указанного положения Средней Азии была высокая интенсивность межцивилизационных контактов, проявлявшая себя в активном обмене товарами и информацией, насыщенностью культурных и экономических отношений.

На судьбу Шелкового пути влияли не только экономические, но и политические факторы. Вся история его существования связана с непрерывным противоборством за контроль над важнейшими караванными путями. Войны между государствами Средней Азии приводили к упадку главных городов на торговых путях и грабежу караванов. Это вело к нарушению торговых потоков от Китая до Восточного Средиземноморья и падению отдельных участков Великого Шелкового пути.

История этого пути насчитывает несколько кратковременных периодов, когда контроль над путями находился у одного государства: Тюркский каганат в последней трети шестого века, империя Чингисхана во второй четверти XIII века и империя Тамерлана в последней трети XIV века. Это были периоды наибольшего расцвета Великого Шелкового пути.

С III века н.э. до VI века н.э. Шелковый путь находился в состоянии упадка, что было связано с так называемым падением крупных государств того времени: Римского (Средиземноморье), Парфянского (Ближний Восток), Кушанского (Индия, Афганистан, Средняя Азия) и Ханьской (Китай).

Средняя Азия находилась в самом центре Великого шелкового пути, что послужило фактором развития торговли, экономики и культуры в средние века, в частности в IV-VI веках. В VI веке территории Средней Азии и всех евразийских степей, от Северного Китая до Причерноморья были объединены под властью Тюркского каганата. Тюркюты, разгромив эфталитов и северокитайские царства, достигают не только политического, но и экономического могущества, так как в их руки переходит весь великий караванный путь от Китая до границ Ирана и Византии. Он впервые в истории объединяет в рамках одного государства практически всю территорию Евразийских степей, а также области древних оседлых цивилизаций - Согд и Бухару, которые являлись ключевыми звеньями на трассе Великого шелкового пути. С помощью согдийских купцов тюрки становятся партнерами

Византии в создании бесперебойной трансевразийской торговли [12, 40-48].

С этого момента Согд и другие владения Средней Азии стали играть существенную роль как в торгово-экономической сфере, так и во внешнеполитической деятельности Тюркского каганата.

Торговля в этот период была весьма оживленной и доходной, развивает товарно-денежные отношения, что влияет на социальную структуру населения. Появляются новые слои общества, так как распространяются не только товары и технологии, но и знания и идеи, инновации между цивилизациями Евразии.

Например, развозились различные ткани: шелковые, полушелковые, хлопчатобумажные, шерстяные (шелк, суси, парча, газ, алача, бекасаб, шаршаша, банорас, басма, адрас, атлас, карбос и т.д.), что в свою очередь повлияло на моду того времени, люди стремились красиво и жить и модно одеваться. В Европе шёлк был настолько дорог, что использовался как торговый эквивалент в торговле, а носить его было позволено только очень богатым людям. Шёлк считался атрибутом хорошего вкуса и роскоши. Римский Император Юлий Цезарь с целью демонстрации своего могущества при триумфальном вхождении в Рим велел натянуть на тенты драгоценную шелковую ткань.

По данным археологов, торговые связи согдийцев с Китаем ведут отсчёт примерно со II в. до н. э. [3, 2]. Тогда же в связи с оттоком населения из-за вторжения Александра Македонского возникли первые согдийские колонии в приграничных районах Китая. Известно, что в караване знаменитого первооткрывателя Шёлкового пути Чжан Цяня (張騫, ум. в 114 г. до н.э.), отправленного в Среднюю Азию, было около 200–300 человек, и что император «каждому дал по 2 лошади, быков и баранов счётом 10 000. Нагрузил золотом, деньгами и шёлковыми тканями стоимостью в несколько тысяч, даже больше 10 000» [7, 2]. Это путешествие положило начало конкуренции между «сыновьями из бедных семей» за участие в торговых миссиях на Запад. Но в тот период китайцам не удалось вытеснить с торговых путей согдийцев. Так же издревле и активно согдийцы торговали с Индией.

До нас дошли граффити, которые они оставляли на скалах и в пещерах по пути в Индию, в верхних истоках Инда.

Расшифрованная часть этих записей позволяет историкам делать вывод об интенсивной торговой циркуляции между Средней Азией, Китаем и Индией во II–V вв. н.э. Приблизительно к тому же периоду относится уникальная коллекция документов из Дуньхуана (включая знаменитые Согдийские письма).

В одном из домов Афрасиаба обнаружена фреска с изображением подношения согдийскому царю даров и свитка послами китайского императора [1, 83-89]. К тому же времени относится архив из крепости на горе Муг (в 120 км к востоку от Самарканда). Такого рода находок было бы в Средней Азии значительно больше, если бы не высокий уровень кислотности почвы, препятствующий сохранению бумаги и пергамента. Поэтому невероятно важны свидетельства о согдийцах их соседей, китайцев и византийцев. Китайская хроника IX в. описывала согдийцев как успешных купцов, которые устремлялись туда, «где намечалась выгода». Согдийские общины, колонии и купеческие гильдии возникали на всём протяжении южного Шёлкового пути, от Крыма до Маньчжурии. К IV в. многочисленные согдийские торговые диаспоры возникли в Китае, преимущественно в северных провинциях Ганьсу и Нинся, в городах Дуньхуан и Янчжоу, и в политических центрах империй Чанъань (современный Сиань) и Лоян [13, 123].

Караваны с шелком с согдийскими купцами, которые зависели от тюрков, вероятно, шли по древнему торговому пути вокруг Аральского моря, в Нижнее Поволжье и на Северный Кавказ к аланским племенам или через Хазарию – могучее тюркское государство, созданное Юго-Восточной Европе, Северное Причерноморье и далее в Европу. Там лежала политическая подоплека Тюркского государства вести торговлю и охватить территорию. Но

дальнейший контроль тюрками Великого Шелкового пути прерывается серьезными политическими процессами на Среднем Востоке и Средней Азии, связанные с арабскими завоеваниями и изменением политической карты мира.

Арабское завоевание Средней Азии, продолжавшееся более ста лет, с середины VII- до второй половины VIII в. Закончилось Атлахской битвой в 751 году. Дальнейший контроль перешел в руки арабских купцов.

Со второй половины VII-VIII вв. на Юге и Востоке формируется колоссальная Арабская империя - Арабский халифат, открывшая путь новой эпохе - эпохе арабской государственности и мусульманской религии. После переправы арабов через Гибралтар в 711 г. на территорию Пиренейского полуострова, в Европе начинается борьба европейских феодалов против арабов, что приводит к возрождению Священной Римской империи германской нации и коронации Карла Великого в императоры (800 г.). В своем экономическом взаимодействии эти империи благодаря функционированию Великого Шелкового пути формируют обмены товарами и капиталами от Китая и Индии через Юг Европы на возникающую экономику Севера.

Арабское завоевание Средней Азии, продолжавшееся более ста лет, с середины VII в., и сражение арабов с китайцами в 751 г. в долине Таласа, положившая конец китайскому продвижению в этот регион, коренным образом изменили саму суть древней трансконтинентальной дороги - Великого Шелкового пути.

Три фактора определили эти изменения: создание собственной шелковой промышленности в странах Ближнего и Среднего Востока, война в Средней Азии и длительный перерыв связей с Китаем[2].

Новый период в истории Великого «Шелкового пути» наступит после создания в середине VIII в. стабильного Аббасидского халифата, простиравшегося от Испании до Восточного Туркестана, став своего рода «золотым веком» в истории мусульманской цивилизации.

Этот новый период в истории Средней Азии, а, следовательно, и Великого Шелкового пути, продолжался со второй половины VIII века н. э. до начала XIII в. Этот период, который принято именовать периодом развитого средневековья.

Следующий этап развития Шелкового пути был связан с монголами. Чингиз-хан, намереваясь завоевать Великий Шелковый Путь, осознавал, что даже впечатляющей по тем временам военной мощи монголов не хватит, чтобы контролировать все его ветви в течение длительного времени. Поэтому, захватив Северную ветвь, Чингиз-хан принялся методично уничтожать арабские и тюркские города, которые лежали на его южной ветви.

Самарканд – один из великих и красивых городов того времени, благодаря действиям монголо-татарской армии, основательно разрушен, около 30 тысяч ремесленников и художников взяты в плен и превращены в слуг[23, 306-307]. В городе осталось лишь четверть прежнего населения.

Сильно пострадали Балх, Герат, Нишапур, Мерв, Термез, Бухара. Герат потерял почти всех жителей, осталось всего несколько десятков жителей. Нишапур тоже был полностью разрушен, а место, где он стоял, вспахали и засеяли ячменем. Мерв – древняя столица Маргианы, город принадлежал Сасанидам, затем арабам. После захвата среди жителей отобрали 400 ремесленников и детей, чтобы сделать из них рабов, остальные были казнены. Монголы сожгли мавзолей Санджара и разграбили гробницу. Завоеватели отрубили головы трупам и соорудили из мертвых голов три пирамиды: мужскую, женскую и детскую. Как гласит история, «убили всех, включая собак и кошек». Термез сопротивлялся монголам одиннадцать дней, после чего был взят, а население перебито.

Страшная участь достигла Ургенч (Хорезм), осада которого длилась семь месяцев. Всех, кроме женщин и детей, монголы расстреляли из лука и порубили саблями.

По преданию, на каждого воина (во время осады их количество было около 50 тысяч) пришлось по 24 убитых жителя Ургенча. Завоеватели не только разрушили до

основания город, но и уничтожили главную плотину на Амударье. В апреле 1221 года вода полностью поглотила его руины.

Не менее жестокой была участь Бенакета. По Джувайни, монголы разделили капитулировавших на воинов и имущих горожан. Согласно Рашид ад-Дину, «военнослужащих, состоятельных жителей и подданных (раоё) разместили по отдельности. Часть воинов мечом, других обстрелом, но всех поголовно уничтожили. Прочих горожан, в зависимости от возраста, профессии и положения, разбили на группы, состоящие из десятков, сотен и тысяч лиц. Молодых людей назначили на «хашар». Истреблённый и разрушенный Бенакет превратился в мёртвый город, состоящий из развалин. Только в 1397 г., по истечении более 170 лет, город был восстановлен по распоряжению Амира Темура и в честь его новорожденного сына назван Шахрухия[17, 115-116].

Судьба других многих городов закончилась трагично, благодаря войскам Чингиз-хана. Таким образом, монгольский правитель пытался прекратить интенсивный товарообмен в обход его владений.

В середине XIII-XV веков, когда в Центральной Азии, Иране и в степях Евразии утвердились государства наследников Чингиз-хана, оживленная торговля между Востоком и Западом продолжала существовать и углубляться. Ставка монголов Золотая Орда (территория от Сибири до Восточной Европы, правителем которой был внук Чингиз-хана - Берке) со столицей Сарай Берке заняла доминирующее положение на всем протяжении северной межконтинентальной караванной дороги, идущей из Китая через Отрар и Хорезм, нижнее Поволжье, Азов, Крым и Европу - средоточие огромной части международной торговли XIV-XV вв.

Монгольское господство стимулировало караванную торговлю между Китаем и странами Средиземноморья. Но вся выгода от этой торговли доставалась Золотой Орде. Хорезм в данный период был южным отрезком на этом северном пути, стоявший на выгодных пересечениях путей из степных кочевий в оазисы и из дальних стран в Мавераннахр он играл большую роль как транзитный центр торговли. Он представлял собой как бы северные ворота Мавераннахра, откуда открывались пути к кочевникам Великой степи в Русские земли. Крупным торговым центром был Ургенч (Гургандж).

Из Гурганджа в русские княжества поставлялись рис, сушеные фрукты, хлопчатобумажные, шерстяные и шелковые ткани, ковры и другие товары. Оттуда в свою очередь привозили очень ходовые товары - рабов, меха соболей и др. пушных зверей[18, 75]. Русские купцы играли значительную роль в торговом обороте Гурганджа.

В городе было много базаров, и на каждом царил строгий порядок. Была введена специальная должность – мухтасиб, который наблюдал за состоянием базаров. Он проверял качество товаров, чистоту посуды, свежесть продуктов, следил за точностью мер и весов и пресекал обман и мошенничество [4, 102].

Вот что пишет о нем арабский путешественник Ибн-Батута: «Хорезм самый большой и самый прекрасный из тюркских городов. Улицы в нем широки, постройки многочисленны и много всяких достопримечательностей. Город до такой степени населен и оживлен, что в базарный день, невозможно проехать на лошади [5, 79-80].

Монголы, владевшие огромной территорией Евразии от Желтого моря до низовьев Дуная, основное внимание уделяли контролю и функционированию степной трассы Великого Шелкового пути, шедшей из главной столицы Каракорума в Европу, через степи Центральной Азии, Южного Казахстана, Хорезма, низовьев Волги, где располагались столичные города Золотой Орды - Сарай Берке и Сарай ал Джадид. Именно на этой трассе во второй половине XIII-XIV в. происходили интенсивный обмен культурными ценностями и торговые сношения, двигались дипломатические посольства, проникали секретные миссии католических монахов.

Вскоре на территориях государства монголов образовывается империя Темура (1370–1405 гг.), что привело к полному распаду тюрко-монгольскому государству. Начинается

возрождение Великого Шелкового пути, стимулировавшего экономические и культурные связи между Востоком и Западом. Караваны из Китая на Ближний Восток вновь взяли курс через Отрар, Ташкент, Самарканд, Балх, Герат. Теперь весь поток грузов хлынул по дорогам, проходящим через Мавераннахр. На дорогах был установлен полный порядок, и купцы могли без опасений путешествовать по ней. В крупных городах для иноземных купцов строились отдельные караван-сарай. Например, в Бухаре для Ургенчских купцов был построен карван-сарай «Урганжий», также для иранских и мервских купцов строились отдельные карван-сарай. В Баку для бухарцев существовали отдельные карван-сарай [20, 158].

Отсюда шел поток тканей, стекла, металлических изделий. Из Индии шла дорога через Гиндукуш, Балх. По ней привозили мускатный орех, гвоздику, имбирь и корицу. Из кипчакских земель через Сырдарью везли меха, кожаные изделия, холст. По караванному пути с востока, с реки Хуанхэ, по краю Таримского бассейна везли из Китая самые дорогие из иностранных товаров - шелка, драгоценные камни, включая агат и жемчуг, лекарства и фарфоровые изделия.

Амир Темур всячески поддерживал людей, занимавшихся оживлением «мертвых земель» - залежных и заброшенных земель. Им были предоставлены специальные льготы. Об этом в «Уложении» сказано; «...в первый год с них не взымали ничего, на второй год довольствовались тем, что они сдавали по своему усмотрению, и только на третий год взымали с них харадж по установленной норме». При этом право владения заброшенной землей строго регламентировалось законом. В «Уложении» говорится: «Если земли были заброшены или никому не принадлежали, то возделывать их за счет халиса, если же есть собственник, но он не в состоянии ее обрабатывать, то следует представить ему необходимые для возделывания земли вещи и орудия, дабы он смог привести в порядок свою землю». И далее: «Повелел, чтобы строили кяризы в заброшенных землях, чинили разрушенные мосты, строили новые мосты над реками и каналами; на дорогах, на расстоянии однодневного перехода, построить рабат...» [19, 122].

Налоговая система при Темуре была отлажена. Точно устанавливались размеры налогов и повинностей с земли, со скота и с ремесел, жестко контролировалась деятельность налоговосборщиков.

Основным налогом был харадж, размер которого устанавливался в зависимости от качества земли, водообеспечения, близости к городу и т.д., и составлял одну десятую, одну четвертую или одну третью часть урожая.

Мал-у джихат (от араб. «мал» - земля, имущество и «джихат» - причины) - подать, уплачиваемая деньгами и натурой.

Куналга (от староузб. «кюнмок») - предоставление населением ночлега послам, царским гонцам и чиновникам, а также их слугам при проезде через определенные населенные пункты.

Бадж (перс. - подать, пошлина) - пошлина, взимаемая с торговых караванов (купцов) при переезде через границы и остановки в караван-сараях.

Пишкеш (перс. - подношение, подарок) - обязательный сбор для подарков феодалным владетелям.

Савари (перс. - добровольное подношение) - обязательный сбор с населения для подношения (подарка) высокопоставленным особам.

Шилан пули (перс. «царский пир, царское угощение») - денежный сбор для расходов на царское угощение.

Джан салиги - подушная подать, собираемая с населения раз в год.

«Велел всячески избегать разорения подданных при сборе хараджа и не ввергать страну в пучину бедности, ибо лишение подданных крова и семьи влечет за собою исеякание государственной казны, а исеякание казны является причиной роспуска рати, что, в конечном итоге, приводит к ослаблению государственной власти» [19, 85, 121].

В случае если товары были разграблены на территории его империи, вся провинция, где был ограблен купец, должна была компенсировать ему потери в двойном размере, а самому Тимуру уплатить в пятикратном размере от потерянной суммы.

Все караванные торговые пути сходились в Самарканде, столице империи. Город стал перекрестком Азии, центром континента. По замыслу Тимура, Самарканд должен был достойно представлять его могущественную империю и стать самым красивым городом мира. По величине и роскоши он должен был превосходить все то, что могло придумать человеческое воображение и донести до потомков силу и могущество его империи.

Развернулось большое градостроительство. К строительству были привлечены лучшие зодчие Средней Азии и других стран. Особенно большое внимание Амир Темур придавал Самарканду, Шахрисабзу. Здесь были построены великолепные дворцы, мавзолеи, мечети - дворцы Кук Сарой, Бустон, мавзолеи Шохи-Зинда, Гур-Эмир, мечеть Бибиханум в Самарканде, Ок-Сарай в Шахрисабзе, Мавзолей Ходжа Ахмада Яссави в Туркестане.

Чтобы подчеркнуть величие Самарканда, кишлакам в окрестностях города были даны названия столиц других государств: Дамаск, Миср, Багдад, Фариш, Шероз. Целью создания величественных зданий было показать мощь и величие самого государства, утратить потенциальных противников, в частности, кочевников Дашти Кипчак.

Амир Темур смог объединить огромные территории с различным уровнем развития в единое централизованное государство, благодаря чему были созданы условия для развития экономики и культуры. Неслучайно период правления Темуридов был назван западными учеными «Темуридским Ренессансом» (XIV–XV вв.) [22, 93].

Однако с приходом перца и пряностей из португальских колоний на Север Европы (1501 г.) в связи с открытием Васко де Гамой морского пути из Европы в Индию и начавшейся эпохой Великих географических открытий начинается постепенный упадок Великого Шелкового пути. Военные конфликты между Сефевидским Ираном и Османской Турцией, запрет Китая на вывоз своих товаров, особенно фарфоровых изделий, непрерывные войны и соперничество между кочевыми народами пагубно отразились на функционировании этой великой трансконтинентальной дороги, утратившей свои функции, хотя торговые мероприятия на отдельных ее участках продолжались и в последующие столетия.

Результаты и обсуждение

Значительная часть евразийского материка была покрыта густой сетью дорог, составляющих собственно Великий шелковый путь, по которому шел интенсивный обмен материальными и духовными ценностями, причем своеобразным ретранслятором являлась Средняя Азия. В типологическом ракурсе эти дороги могут быть представлены следующим образом: межконтинентального значения (Великий шелковый путь, связывающий два континента: Азию и Европу); континентального значения (коммуникации, связывающие различные регионы одного континента: Бактрию и Индию, Бактрию и Китай), регионального значения (коммуникации внутри какой-либо части континента - Средняя Азия, дорога между Бактрией и Согдом, Бактрией и Хорезмом); областного значения (коммуникации между крупными населенными пунктами внутри определенной историко-культурной области); местного значения (коммуникации между городом и населенными пунктами округа); тропы и тропинки между селениями внутри округа.

Расстояния на различных типах дорог могли занимать: межконтинентальные - до 10 тыс. км, континентальные - несколько тысяч километров; местные - несколько десятков километров, тропы и тропинки - от нескольких сот метров до нескольких десятков километров (горные тропы к охотничьим угодьям и пастбищам). Так, в среднем однодневный путь, пройденный караваном, занимал 23-26 км [26].

Известные узбекские города как Самарканд, Бухара, Хива, Ташкент, Термез, Ургенч,

города Ферганской долины служили наземными маяками на Великом Шелковом Пути. Цветущие города-оазисы, выравставшие вдоль Шелкового пути, становились международными перевалочными пунктами для товаров, являлись жизненно важными центрами торговли, ремесел, распространения различных культур.

Например, города Ферганской долины по своему географическому положению считались важным транзитным пунктом на трассе северной дороги Великого шелкового пути[8, 93]. Однако, мало изучены караванные дороги, соединяющие Кашгар и Фергану. Дорога через Терек-Даван в Фергану, хотя короткая, но была сложная для караванов, она считалась сезонной - функционировало только в зимнее время. Еще одна ветка континентальной дороги через перевалы Тау-Мурун и Шарт функционировали только летом. В целом, караванная дорога Кашгар – Фергана эксплуатировалась очень долго, вплоть до 20-30-х годов XX века[11, 100-101]. Документы, хранящиеся в НА РУз указывают на оживленную торговлю с Кашгаром. Все китайские товары, кроме чая, серебра, хлебного вина и водки пропускались через таможню беспошлинно[24]. Товары Кашгарии через Ош и Андижан доставлялись в Коканд и другие города Ферганской долины, а оттуда караваны шли в Ташкент, Южный Казахстан, Оренбург и т.д. Основную роль на ней играли, конечно, базары - рынки[8, 96].

Из Кашгарии (Восточный Туркестан) купеческие караваны привозили хлопчатобумажные ткани, хлопок-сырец, одежду, войлочные шапки, веревки, кожи, обувь, меха, шубы, шелк-сырец, коконы, шелковые ткани, сухофрукты, свежие фрукты, грецкие орехи, семена клевера, лекарственные растения, рис, масло и т.д. (По спискам 1904-1908 гг.)[25].

В целом, Ферганская долина на протяжении всей истории трансконтинентальной торговой дороги считалась главным пунктом в осуществлении международной торговли. Всему этому способствовали выгодное геополитическое положение, богатство окружающей среды и т.д.

Еще одним центром транзитной торговли с другими странами, в том числе с Индией, Китаем, Ираном, казахскими степями и Россией была Бухара. Послы Бухары посещали Московское государство, привозя с собой самые разнообразные товары. Известно, например, что в 1613 году в Казань прибыло 300 торговцев из Бухары. И в Бухару часто приезжали послы и купцы России, чаще других это делали представители дома Строгановых. В Россию больше других поставлялись из Бухары хлопчатобумажные ткани.

Из России в Бухару вывозили рыбий зуб, черных лисиц, кречетов, несколько в меньшем количестве железо и изделия из него, вывоз которых в XVI веке часто запрещался. Но это делалось контрабандой. В конце XVII века в Астрахани был построен Бухарский гостинный двор, где бухарцы складывали и реализовывали свои товары. Это свидетельствовало и о перспективах торговых связей[14, 59-60].

Бухара развивала торговлю с северными районами Афганистана, откуда привозили продукты сельского хозяйства и животноводства. Из этой страны в Бухару привозили самый разнообразный каракуль (черный, рыжий, белый), шерсть, лисьи шкуры, бараньи и козы шкуры, ковры, ляпис-лазурь, гузу.

Много лет Бухара торговала с Индией. Главными предметами ввоза был чай, индиго, английская кисея, кашмирские шали, кораллы. Ежегодно из Индии в Бухару поступало товаров на 4-5 миллионов рублей. В Бухаре многие купцы вели постоянную торговлю, а потому имели свои караван-сарай[14, 87].

В этой связи хотелось бы особо выделить два вида товаров, которые неизменно фигурировали в торговых операциях на не только бухарско - ферганском отрезке Великого Шелкового пути, но и на всем протяжении данной уникальной торговой магистрали. Это замечательная ткань «занданачи» из Бухары и прекрасные кони из Ферганы.

В различных музейных собраниях мира можно встретить образец бумажной ткани («карбас») – «занданачи», которая вырабатывалась в селении Зандани, в 30 километрах от Бухары, и пользовалась большим успехом у населения восточных и западных стран

благодаря своим замечательным качествам[14, 49].. Из этой полосатой ткани изготовляли верхнюю одежду. Занданачи вывозилась в Индию, Иран, Египет, Византию. В Бухаре в древние времена около ворот Арка находились крупные ткацкие мастерские бухархудатов, где изготовлялись шелковые покрывала. Здесь же производили занданачи. На многолюдные базары съезжались купцы из отдаленных областей Ферганы.

В период правления Амира Темура в торговле на Великом шелковом пути имеет огромное значение город Самарканд. Через пустыни и горные перевалы спешили к Самарканду обозы, груженные всем, что можно было вывезти для его украшения. Из Индии шли караваны слонов с сокровищами из опустошенных и разграбленных храмов и дворцов Пенджаба и Делийского султаната. Из Дамаска и Багдада, из Анатолии и Ормузда, с берегов Волги и с Кавказа день и ночь двигались телеги, перевозившие с руин непокорных городов строительные материалы и произведения искусства.

Вокруг Самарканда был создан ряд небольших поселений, которым давали названия крупных городов мира - Багдад, Дамаск, Каир, Шираз, Султания и даже Париж, трансформировавшийся позднее в Фариш.

О большом внимании, которое уделяли Темур и его преемники городской торговле и ремеслу, свидетельствуют постройки специальных крытых базарных улиц и других торгово-ремесленных зданий, ставших достопримечательностями городов. Особенно выдающимися были постройки в Самарканде и Герате. Самаркандский крытый базар был построен еще при жизни Темура.

В приводимом Хофизи Абру описании базара Герата, построенного при Шахрухе, говорится о том, что его план в основном подражал плану самаркандского базара, построенного Темуром. В месте пересечения базарных улиц, в центре города, было построено круглое купольное здание, так называемый «чарсу». Так же строились со стороны правительства и частных лиц специальные торговые здания, обычно называемые «тим» [6, 345-346].

Выводы. Города на Великом шелковом пути были крупнейшими городскими центрами на протяжении всей своей истории. Это полоса городской культуры на протяжении веков играла выдающуюся роль в развитии экономики, торговых связей, политической истории городов и государств на Великом шелковом пути. Благодаря расположению на трассах международной караванной торговли, после различных военных столкновений, возрождались и вновь достигали расцвета.

В результате анализов источников можно уверенно сказать о том, что быстрый рост городов происходил главным образом за счет торгово-ремесленного производства. Особенностью развития ремесла следует заметить тенденцию к узкой специализации профессий, таких как, например, в ткачестве, кожевенной, строительной, металлообрабатывающей и других отраслях ремесленного производства. Данная специализация, повышавшая уровень производительности труда, была итогом роста спроса на ремесленные изделия по линии внутренней и внешней торговли.

Таким образом, на протяжении столетий создавалась система дорог Великого шелкового пути, соединявших Восток и Запад. Зародившись, как дорога торговли, очень скоро он превратился в передатчика духовных идей и культурных традиций различных народов и стран, дорогу дипломатических и международных отношений. В результате, под влиянием объективных и субъективных факторов с экономической, политической и историко-культурной платформы Евразийского континента формировалась уникальная система транснациональной и межкультурной интеграции.

Однако, исчезнув, она оставила глубокий след в истории множества народов и государств. Вдоль дорог Великого шелкового пути возникли удивительно красивые и богатые города, пережившие расцвет пути на долгие века.

История Шёлкового пути рассматривается в наши дни как актуальный опыт взаимовыгодной торговли и мирного культурного диалога стран и народов. Возрождение и

восстановление сети дорог Шелкового пути имеет особое значение для Узбекистана стран Центральной Азии и Восточной Европы. Это уникальная возможность интеграции для многих внутриконтинентальных регионов. Возрождение Великого Шелкового пути, несомненно, принесет крупные перемены в экономику всех государств, расположенных вдоль него.

Список литературы

1. Альбаум Л.И. Новые росписи Афрасиаба // Страны и народы Востока. Москва. Наука, ГРВЛ, 1971.
2. Байдаров Е.У. Великий Шелковый путь в контексте исторической ретроспективы взаимодействия Востока и Запада и процессов глобализации // Новые исследования Тувы. 2012, №1.
3. Баринаева Е.Б. Китайский импорт в Парфии, Бактрии, Маргиане, Согдиане и Устунгане в домонгольский период // Исторический журнал: научные исследования. 2013. № 3.
4. Буниятов З.М. Государство Хорезмшахов - Ануштегинидов. Москва. 1986.
5. Веселовский Н. Очерк историко-географических сведений о Хивинском ханстве. Санкт-Петербург, 1877.
6. История таджикского народа. Под ред. А.М. Беленицкого. Т. II. Москва. Наука, 1964.
7. Кляшторный С.Г. Древнетюркские рунические памятники как источник по истории Средней Азии. Москва. Наука, 1964.
8. Лубо-Лесниченко Е.И. Великий шелковый путь // Вопросы истории. №9. 1985.
9. Лубо-Лесниченко Е.И. Китай на Шелковом пути: шелк и внешние связи древнего и раннесредневекового Китая. – М.: Восточная литература, 1994.
10. Матбобоев Б.Х., Шамсутдинов Р.Т., Мамажонов А. Буюк ипак йўлидаги Фарғона шаҳарлари. Андижон “Мерос”, 1994.
11. Матбабаев Б.Х., Машрабов З.З. Древний и средневековый Андижан. Ташкент. Шарк, 2011.
12. Мохаммад Салмаси-Заде. Историческая география одним взглядом (на персидском языке). Тегеран, 2004.
13. Нурулла-Ходжаева Н.Т. «Танцующие» купцы вне империй на Шелковом пути. Вестник МГИМО. Университет. 2017. 1(52).
14. Сааков В.Г. История Бухары: 100 вопросов и ответов. Ташкент. Шарк, 1996.
15. Ставиский Б.Я. Великий Шелковый путь - первая в истории человечества трансконтинентальная трасса обмена товарами и культурными достижениями // Формирование и развитие трасс Великого шелкового пути в Центральной Азии в древности и средневековье. Ташкент. 1990.
16. Симоновская Л. В., Юрьев М. Ф. История Китая. Москва. 1974.
17. Турсунова Г.Н. Амир Темур. Худжанд, 2006.
18. Тизенгаузен В. Сборник материалов, относящихся к истории Золотой орды. Спб., 1884. Т.1.
19. Темур тузуклари. Ташкент. Шарк, 2005.
20. Одилов А.А. Амир Темур тузуклари - давлат бошқаруви асоси. Fan va texnologiya, 2016.
21. Оспанов Г.М. Современный этап развития Великого Шелкового пути // <https://articlekz.com/article/5557>
22. Очерки по истории государственности Узбекистана. Ташкент. Шарк, 2001.
23. Шамсутдинов Р., Каримов Ш. Ватан тарихи. Ташкент. Шарк, 2010.
24. НА РУз. Ф.И-276. Оп.1: д.892 а. Л. 23 об.
25. НА РУз. Ф.И-276. Оп.1: д.892 а. Л. 28.
26. <http://mytashkent.uz/2007/06/10/tri-osnovnyie-dorogi-velikogo-shelkovogo-puti/?wpfaction=add&postid=287>

Referens liste:

1. Albaum L.I. Novie rospisi Afrasiaba //Strani i narodi Vostoka. Moskva. Nauka, GRVL, 1971.
2. Baydarov Ye.U. Velikiy Shelkoviy put v kontekste istoricheskoy retrospektivi vzaimodeystviya Vostoka i Zapada i protsessov globalizatsii// Novie issledovaniya Tuvi. 2012, №1.
3. Barinova Ye.B. Kitayskiy import v Parfii, Baktrii, Margiane, Sogdiane i Ustushane v domongolskiy period // Istoricheskiy jurnal: nauchnie issledovaniya. 2013. № 3.
4. Buniyatov Z.M. Gosudarstvo xorezmshaxov - Anushteginidov. Moskva. 1986.
5. Veselovskiy N. Ocherk istoriko-geograficheskix svedeniy o Xivinskom xanstve. Sankt-Peterburg, 1877.
6. Istoriya tadjikskogo naroda. Pod red.A.M.Belenitskogo.T.II. Moskva. Nauka, 1964.
7. Klyashstorniyy S.G. Drevnetyurkskiye runicheskiye pamyatniki kak istochnik po istorii Sredney Azii. Moskva. Nauka, 1964.
8. Lubo-Lesnichenko Ye.I. Velikiy shelkoviy put//Voprosi istorii. №9. 1985.
9. Lubo-Lesnichenko Ye.I. Kitay na Shelkovom puti: shelk i vneshniye svyazi drevnego i rannesrednevekovogo Kitaya. Moskva. Vostochnaya literatura, 1994.
10. Matboboyev B.X., Shamsutdinov R.T., Mamajonov A. Buyuk ipak yo'lidagi Farg'ona shaharlari. Andijon "Meros", 1994.
11. Matbabayev B.X., Mashrabov Z.Z. Drevniy i srednevekoviy Andijan. Tashkent. Shark, 2011.
12. Moxammad Salmasi-Zade. Istoricheskaya geografiya odnim vzglyadom (na persidskom yazike). - Tegeran, 2004.
13. Nurulla-Xodjayeva N.T. «Tansuyushiye» kupsi vne imperiy na Shelkovom puti. Vestnik MGIMO. - Universiteta. 2017. 1(52).
14. Saakov V.G. Istoriya Buxari: 100 voprosov i otvetov. Tashkent. Shark, 1996.
15. Staviskiy B.Ya. Velikiy Shelkoviy put - pervaya v istorii chelovechestva transkontinentalnaya trassa obmena tovarami i kulturnimi dostizheniyami // Formirovaniye i razvitiye trass Velikogo shelkovogo puti v Sentralnoy Azii v drevnosti i srednevekove. - T., 1990.
16. Simonovskaya L. V., Yurev M. F. Istoriya Kitaya. Moskva..., 1974.
17. Tursunova G.N. Amir Temur. Xudjand, 2006.
18. Tizengauzen V. Sbornik materialov, otnosyashixsya k istorii Zolotoy ordi. Spb., 1884. T.1.
19. Temur tuzuklari. Tashkent. Sharq, 2005.
20. Odilov A.A. Amir Temur tuzuklari- davlat boshqaruvi asosi. Fan va texnologiya, 2016.
21. Ospanov G.M. Sovremenniy etap razvitiya Velikogo Shelkovogo puti//<https://articlekz.com/article/5557> Tashkent. Shark, 2001.
23. Shamsutdinov R., Karimov Sh. Vatan tarixi. Tashkent. Shark, 2010.
24. NARUZ. F.I-276. Op.1: d.892 a. L. 23 ob.
25. NARUZ. F.I-276. Op.1: d.892 a. L. 28.
26. <http://mytashkent.uz/2007/06/10/tri-osnovnyie-dorogi-velikogo-shelkovogo-puti/?wpfpaction=add&postid=287>

Сведения об авторе: Исакова Феруза Рахмановна - PhD, доцент. Заведующая кафедрой «Всемирная история». Андижанский государственный университет им. З.М.Бабура. г.Андижан, Республика Узбекистан. e-mail: feruzabonu_77@mail.ru. телефон: +998902108600