



ISSN 2181-9599

Doi Journal 10.26739/2181-9599

ЎТМИШГА НАЗАР

9 ЖИЛД, 4/2 СОН

ВЗГЛЯД В ПРОШЛОЕ

ТОМ 9, НОМЕР 4/2

LOOK TO THE PAST

VOLUME 9, ISSUE 4/2



ТОШКЕНТ-2026

Бош муҳаррир:
Главный редактор:
Chief Editor:

Муртазаева Рахбар Хамидовна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Бош муҳаррир ўринбосари:
Заместитель главного редактора:
Deputy Chief Editor:

Джураева Нилуфар Далибаевна
тарих фанлари номзоди, профессор,
Ўзбекистон жаҳон тиллари университети

ТАҲРИРИЙ МАСЛАҲАТ КЕНГАШИ | РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ | EDITORIAL BOARD

Сагдуллаев Анатолий Сагдуллаевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор, академик,
Ўзбекистон Миллий университети

Бобожонова Дилором Бобожонова
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон жаҳон тиллари университети

Юнусова Хуршида Эркиновна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Аширов Адхам Азимбаевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
ЎзР. ФА. Тарих институти

Агзамова Гулчехра Азизовна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
ЎзР. ФА. Тарих институти

Бурдиашвили Майя
тарих фанлари доктори (DSc),
Телави давлат университети

Кожакеева Ляззат Темировна
тарих фанлари доктори (DSc), доцент,
Хотин-қизлар давлат педагогика университети

Аминова Азиза Марковна
тарих фанлари доктори (DSc), доцент,
Навоий давлат педагогика институти

Ульжаева Шохистахон Мамажоновна
тарих фанлари доктори (DSc),
Тошкент ирригация ва кишлок хужалигини механизациялаш мухандислари институти Миллий тадқиқот университети

Худайқулов Тулқин Дўстбоевич
Тарих фанлари доктори (DSc)
Шаҳрисабз дала педагогика институти

Гофоров Шокир Сафарович
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Самарқанд давлат университети

Эргашева Юлдуз Алимовна
Тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Қариши давлат техника университети

Халикова Рахбар Эргашевна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Тошкент давлат техника университети

Ишанходжаева Замира Райимовна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Эшов Боходир Жўраевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Қариши давлат университети

Махкамova Надира Рахмановна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Тошкент ахборот технологиялари университети

Кебадзе Мадонна
тарих фанлари доктори (DSc),
Телави давлат университети

Абдуллаева Яхшибека Атамуратовна
тарих фанлари доктори (DSc), доцент,
Нукус давлат педагогика институти

Мустафаева Нодири Абдуллаевна
тарих фанлари доктори (DSc),
Ўзбекистон Фанлар академияси

Ермегов Аваз Абдуллаевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Хайдаров Ғайратбек Мирзапўлатович
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Андижон давлат университети

Рашидов Ойбек Расулович
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Тошкент давлат иқтисодиёт университети

Расулов Абдуллажон Нуриддинович
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Наманган давлат университети

Ковалев Борис Николаевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Санкт-Петербург Тарих институти

Кобзева Ольга Петровна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Ауанасова Алима Мусировна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Қозогистон давлат тарихи институти

Бегалинова Калимаш Капсамаровна
фалсафа фанлари доктори (DSc), профессор,
Қозогистон Миллий университети

Хайдаров Муродилла Махмуталиевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Тожибоев Музаффар Турдибоевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
ИИВ Академияси

Алиева Лале
тарих фанлари доктори (DSc),
Озарбайжон давлат университети

Саипова Камола Давляталиевна
тарих фанлари доктори (DSc), доцент,
Ўзбекистон Миллий университети

Исмаилова Алмаз
тарих фанлари доктори (DSc),
Догистон мустақил университети

Иноятова Диларам Маниглиевна
Тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Таниева Гулдона Мамановна
тарих фанлари доктори (DSc), доцент,
Низомий номидаги Ўзбекистон Миллий педагогика университети

Дорошенко Татьяна Ивановна
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон Миллий университети

Бабаджанова Нодира Абдуллаевна
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон давлат жаҳон
тиллари университети

Ширванова Тарана Амирага кызы
тарих фанлари номзоди, доцент,
Азербайдон давлат
иқтисодиёт университети

Мирзалиев Улуғбек Бегмурзаевич
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), Гулистон
давлат педагогика институти

Нуруллаева Шоира Кушназаровна
тарих фанлари номзоди, доцент,
Урганч давлат университети

Курбанов Бахтияр Журабаевич
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD),
Наманган давлат университети

Ҳакимова Шоира Сағдуллаевна
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), UBS Тошкент филиали

Толибоева Нодира Одилжоновна
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), доцент, Ўзбекистон
жаҳон тиллари университети
Масъул котиб

Теймураз Ахалмосулишвили
тарих фанлари номзоди, профессор,
Телави давлат университети

Джоробекова Айнур Эшимбековна
тарих фанлари номзоди, профессор,
Қозоғистон дипломатия академияси

Рахмонқулова Зумрад Бойхуразовна
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон Миллий университети

Исаков Баҳадир Нигматуллаевич
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон давлат жаҳон
тиллари университети

Холмуродов Дилшод Рашидович
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), Жиззах давлат
педагогика университети

Юсупов Аҳмеджон Шоназарович
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), доценти
Urganch davlat universiteti

Тиллажаева Хуршида Джумаваевна
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD),
Тошкент давлат техника университети

Одилов Аброр Анварович
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон Миллий университети
Масъул котиб

Исоқов Бахтиёр Робидинович
тарих фанлари номзоди, доцент,
Наманган давлат университети

Тўхтабасв Аъзамжон Шарипхўжаевич
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), доцент,
Наманган давлат университети

Халмуратов Бахтиёр Режавалиевич
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), доцент,
Наманган давлат университети

Алимардонов Отабек Қудратович
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), доценти
Ўзбекистон Миллий университети

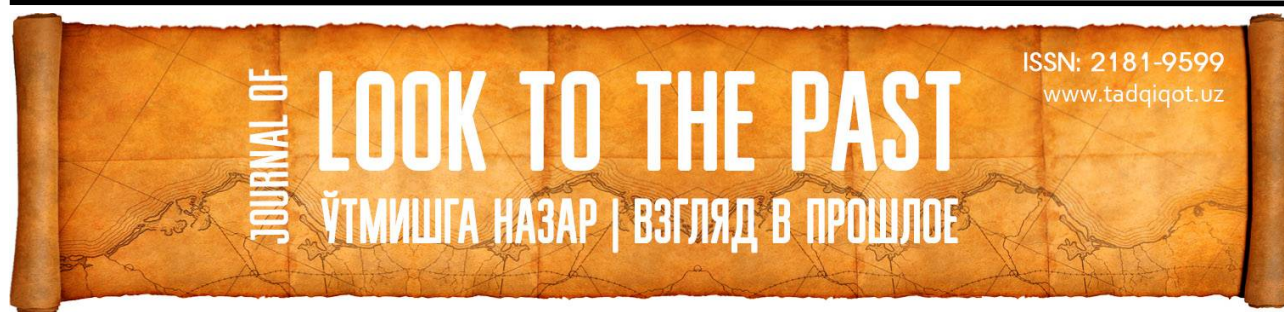
Турсунова Юлдуз Бобоқулловна
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD),
ЎзР. ФА. Тарих институти

Азаматова Гулмира Байирбековна
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD),
Jizzax davlat pedagogika universiteti

Каримжонов Жасурбек Мухторжонович
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD),
Ўзбекистон Миллий университети

МУНДАРИЖА | СОДЕРЖАНИЕ | CONTENT


1. Рахбархон Муртазаева ЭЛЕМЕНТЫ МУЛЬТИКУЛЬТУРАЛИЗМА В ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКЕ УЗБЕКИСТАНА: НОРМЫ, ИНСТИТУТЫ И ПРАКТИКИ.....	5
2. Боходир Эшов, Гайбулла Уралов ИЗ ИСТОРИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ДИНАСТИИ МАНГЫТОВ.....	14
3. Nilufar Djurayeva XOTIN-QIZLAR TASHKILOTLARINING SHAKLLANISH TARIXI VA ILMIY-NAZARIY ASOSLARI.....	21
4. Бекзод Пайзуллаев ОСНОВНЫЕ ТОРГОВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ МЕЖДУ БУХАРСКИМ ЭМИРАТОМ И КОКАНДСКИМ ХАНСТВОМ.....	44
5. Farhod Usmanov O‘ZBEKISTONDA BOLALAR QAROVSIZLIGINI BARTARAF ETISHDA BOLALAR UYLARINING AHAMIYATI.....	53
6. Baxtiyor Xudoyberdiyev MALLAXON DAVRIDA QO‘QON XONLIGI VA BUXORO AMIRLIGI O‘RTASIDAGI MUNOSABATLAR.....	60
7. Azamat Abduraxmonov SURXONDARYODA MADANIY MEROS YODGORLIKLARINI ILMIY TADQIQ ETISHNING ASOSIY YO‘NALISHLARI: TARIXIY TAHLIL (XIX asrning ikkinchi yarmidan - hozirgi kungacha).....	65
8. Фаррух Акчаев ЎЗБЕКОНА МИЛЛИЙ ВА ДИНИЙ ТАРБИЯ УСУЛЛАРИНИНГ МАРОСИМЛАРДА АКС ЭТИШИ.....	72
9. Shuxrat Bozorov ALEKSANDR BYORNSNING BUXORO AMIRLIGIDAGI DIPLOMATIK VA JOSUSLIK MISSIYASI: GEOSIYOSIY MAQSADLAR VA TARIXIY TAHLIL (1832-yil).....	81
10. Татьяна Дорошенко ФОРМИРОВАНИЕ АРМИИ В.АНДЕРСА В УЗБЕКИСТАНЕ В ГОДЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ.....	87
11. Наим Обломуратов СОҲИБҚИРОН МЕРОСИ ВА ЗАМОНАВИЙ ТАРИХИЙ ТАФАККУР.....	96
12. Nargiza Choriyeva SAMARQAND VILOYATINING TURIZM SALOHİYATI VA UNI RIVOJLANTIRISH ISTIQBOLLARI.....	104



Бекзод Пайзуллаев,
доцент кафедры социально-гуманитарные науки,
Каршинский международный университет
bekzodfayzullayev406@gmail.com
<https://orcid.org/0009-0003-1839-8926>
УДК: 94(575.171)(072)

ОСНОВНЫЕ ТОРГОВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ МЕЖДУ БУХАРСКИМ ЭМИРАТОМ И КОКАНДСКИМ ХАНСТВОМ

For citation: Bekzod Paizullayev. MAIN TRADE ROUTES BETWEEN THE BUKHARA EMIRATE AND THE KOKAND KHANATE. Look to the past. 2026, vol. 9, issue 4/2.

 <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.19846347>

АННОТАЦИЯ

В данной статье проводится научный анализ основных торговых направлений в центральной Азии, их географического расположения, а также значения караван-сараев и придорожных станций. Особое внимание уделено торговым связям между Кокандским ханством и Бухарским эмиратом, направлениям караванных путей и экономическим отношениям, осуществлявшимся через них. Автор раскрывает взаимосвязь торговых путей с внутренней и внешней политикой государств, показывая их роль в социально-экономическом развитии региона. Кроме того, в работе подробно рассматриваются вопросы строительства караван-сараев, рабатов и других объектов инфраструктуры, а также их значение в обеспечении безопасности торговли. Анализируются природные и социальные факторы риска, с которыми сталкивались торговые караваны, включая климатические условия, сложность маршрутов и угрозы нападений. По результатам исследования установлено, что инфраструктура, сформированная вдоль торговых путей, способствовала не только развитию экономических связей, но и культурному обмену. Статья представляет собой значимый научный источник для изучения формирования и развития торговой системы в центральной Азии.

Ключевые слова: торговые пути, караванные маршруты, караван-сарай, рабаты, торговая инфраструктура, торговля центральной Азии, Кокандское ханство, Бухарский эмират, внешняя торговля, внутренняя торговля, торговые караваны, географическое положение, экономические связи, безопасность торговли, таможенная система, торговые центры, историческая торговля, транспортные направления, культурный обмен, дорожная инфраструктура.

Bekzod Boxodir o'g'li Payzullayev,
Qarshi xalqaro universiteti Ijtimoiy
gumanitar fanlar kafedراسi assistenti.
bekzodfayzullayev406@gmail.com

BUXORO AMIRLIGI VA QO‘QON XONLIGI O‘RTASIDAGI ASOSIY SAVDO YO‘NALISHLARI

ANNOTATSIYA

Mazkur maqolada Markaziy Osiyodagi asosiy savdo yo‘nalishlari, ularning geografik joylashuvi hamda karvonsaroylar va yo‘l bo‘yi bekatlarining ahamiyati ilmiy asosda tahlil qilingan. Tadqiqotda, ayniqsa, Qo‘qon xonligi va Buxoro amirligi davridagi savdo aloqalari, karvon yo‘llarining yo‘nalishlari va ular orqali amalga oshirilgan iqtisodiy munosabatlar keng yoritilgan. Muallif savdo yo‘llarining ichki va tashqi siyosat bilan uzviy bog‘liqligini ko‘rsatib, ularning davlat rivojidadagi o‘rnini ochib beradi. Shuningdek, maqolada karvonsaroylar, rabotlar va boshqa infratuzilma obyektlarining qurilishi, ularning savdo xavfsizligini ta‘minlashdagi roli alohida ta‘kidlangan. Karvonlarning harakatlanish jarayonida duch kelgan tabiiy va ijtimoiy xavflar, jumladan, iqlim sharoiti, yo‘l qiyinchiliklari va talonchilik holatlari ham tahlil etilgan. Tadqiqot natijalariga ko‘ra, savdo yo‘llari bo‘ylab barpo etilgan infratuzilma nafaqat iqtisodiy almashinuvni, balki madaniy aloqalarni ham rivojlantirgan. Maqola Markaziy Osiyoda savdo tizimining shakllanishi va rivojlanish jarayonlarini yoritishda muhim ilmiy manba sifatida xizmat qiladi.

Tayanch so‘zlar: savdo yo‘llari, karvon yo‘llari, karvonsaroylar, rabotlar, savdo infratuzilmasi, Markaziy Osiyo savdosi, Qo‘qon xonligi, Buxoro amirligi, tashqi savdo, ichki savdo, savdo karvonlari, geografik joylashuv, iqtisodiy aloqalar, savdo xavfsizligi, boj tizimi, savdo markazlari, tarixiy savdo, transport yo‘nalishlari, madaniy almashinuv, yo‘l infratuzilmasi.

Bekzod Paizullayev,

Associate Professor, Department of

Social Sciences and Humanities,

Karshi International University

bekzodfayzullayev406@gmail.com

<https://orcid.org/0009-0003-1839-8926>

UDC: 94(575.171)(072)

MAIN TRADE ROUTES BETWEEN THE BUKHARA EMIRATE AND THE KOKAND KHANATE

ABSTRACT

This article provides a scholarly examination of the principal trade routes in Central Asia, focusing on their geographical positioning as well as the functional role of caravanserais and roadside stations. Particular attention is given to the commercial interactions between the Kokand Khanate and the Bukhara Emirate, including the structure of caravan routes and the nature of economic exchanges conducted along them. The study highlights the interdependence between trade networks and both domestic and foreign policy, emphasizing their significance in shaping regional development. Furthermore, the paper explores the construction and operation of caravanserais, rabats, and related infrastructural facilities, underlining their importance in maintaining the safety and continuity of trade activities. It also evaluates various environmental and social challenges encountered by caravans, such as harsh climatic conditions, difficult terrain, and the risk of attacks. The findings suggest that the infrastructure established along these routes not only facilitated economic transactions but also promoted cultural interaction across regions. Overall, the article contributes to a deeper academic understanding of the formation and evolution of trade systems in Central Asia.

Index Terms: trade routes, caravan routes, caravanserais, rabats, trade infrastructure, Central Asian trade, Kokand Khanate, Bukhara Emirate, foreign trade, domestic trade, trade caravans, geographical location, economic relations, trade security, customs system, trade centers, historical trade, transport routes, cultural exchange, road infrastructure.

Введение:

Центральная Азия с древних времен занимала особое место в мировой системе торговли как один из ключевых регионов, связывающих Восток и Запад. Торговые пути, проходившие через этот регион, не только способствовали развитию экономических связей, но и обеспечивали культурный, научный и социальный обмен между различными народами. Особенно в период Бухарского эмирата и Кокандского ханства формирование и развитие торговых путей играло важную роль в межгосударственных отношениях. В это время торговые связи осуществлялись через караваны, которые двигались по определенным направлениям и были обеспечены специальной инфраструктурой – караван-сараями, рабатами и постами. Эти объекты служили не только местом отдыха для торговцев и путешественников, но и важным убежищем, обеспечивающим безопасность. Кроме того, стабильное функционирование торговых путей было тесно связано с государственной политикой, системой пошлин и военной защитой. Торговые направления между Бухарским эмиратом и Кокандским ханством выделялись своей географической сложностью и стратегической важностью. Через эти пути не только связывались внутренние территории, но и устанавливались экономические связи с такими странами, как Иран, Афганистан, Индия и Россия. Основная цель данной статьи — научно проанализировать основные торговые направления между Бухарским эмиратом и Кокандским ханством, их географические особенности, а также процесс формирования торговой инфраструктуры. Кроме того, в исследовании освещаются вопросы безопасности торговли, движения караванов и значения roadside-строений.

Методология исследования:

В исследовании плодотворно использовались методы хронологической последовательности, сравнительного анализа, историзма, детерминизма, системного подхода, объективности.

Результаты и обсуждение:

Всем известно, что развитие любого государства определяется его экономическим, политическим и социальным прогрессом. Большинство лидеров государств, независимо от их желаний, связывают экономический рост страны и ее возможности напрямую с торговлей. В особенности развитие и продвижение торговли считалось одной из основных задач государственной политики. Особенно в централизованных государствах ключевым фактором определения сильного потенциала являлось процветание его экономики, создание новых рынков, расширение существующих, строительство торговых лавок, караван-сараяев, обеспечение их безопасности и других торговых объектов.

Бухарский эмират и Кокандское ханство осуществляли свою внешнюю торговлю путем перевозки товаров караванами туда и обратно. Однако, несмотря на это, в отношениях между Бухарой и Кокандом иногда возникали политические напряженности. В частности, в 1821 году на трон взошел Мадали-хан, который был еще молод, и его правление завершилось в 1842 году захватом города Коканд бухарским эмиром Насрулло-ханом. В его период, помимо традиционного соперничества за Оретепу и Ходжент, внешняя политика ханства охватывала еще более широкие территории.

Тем не менее, торговые отношения обоих государств были урегулированы системой пошлин, а их контроль усилен. Караваны ханств организовывались по следующим направлениям:

№	Торговые пути	Основные направления торговых путей
1.	Кокандо-Бухарский торговый путь	Этот путь в обоих направлениях проходил через центральные города. Его первое направление шло по маршруту: Коканд – Бешарак – Махрам – Ходжент – Оратепа – Ям – Рабат – Джизак – Самарканд – Янгикурган. Второе направление шло по маршруту: Коканд – Бешарак – Махрам – Ходжент – Оратепа – Зомин – Джизак – Самарканд. Торговые караваны

		по этому пути достигали Бухары через 20–22 дня [1].
2.	Кокандо-Ташкентский торговый путь	У Кокандо-Ташкентского торгового пути имелось три крупных направления. Первое направление проходило через долины Тилава и Кандир и разветвлялось около Тилава. Одна ветвь, идя по левому берегу Охангарона, через Курд вела в Бешкент, затем в Туйтепа и Ташкент. Вторая ветвь пересекала Охангарон в районе Тилава и у селения Карахитай разделялась на две части: одна вела в Туйтепа, другая через Ковар и Ниязбек в Ташкент. Этот маршрут считался самым длинным и использовался лишь в периоды паводков, когда дорога от Туйтепа до Ташкента становилась непроходимой.
3.	Второе направление:	От Коканда через Учтогай дорога подходила к Рабату (станция Уральск), где также раздваивалась. Одна ветвь вела в Бешкент и Туйтепа, другая, свернув левее, проходила через Бока, Джайфон и селение Зангиата, выйдя затем в Ташкент.
4.	Третье направление:	Это путь из Коканда и Наманган через горный перевал Тирс. Поднимаясь выше Чаткала, он проходил через перевал Карабура и вел в Ауляята. Одна его ветвь отклонялась влево, шла через Чимкент, вдоль Семиречьских гор, через Окьяр и Капланбек к Ташкенту; этим маршрутом пользовались преимущественно летом. Другая ветвь шла по долине Сайрама, через Тилав, пересекала горы и возвращалась в Коканд. Более точное название — Сайрам-Кокандский путь: он начинался в долине Сайрам, шел через Семиречье – Окьяр – перевал Дарбесиккуп, перевалы Александровских гор, через мост через Ходжент, пересекал реку Чирчик, далее проходил по Кучкургону, Хитайтепе, через Канжигалдак и выходил к Тилаву, откуда входил в город по Большому Кокандскому пути. По этому пути в основном доставляли овчины из Ауляята в Коканд[2]. Путь от Ташкента до Коканда составлял примерно десять дней пути[3].

Кокандо-Хивинский торговый путь. Одна из ветвей Кокандо-Хивинского торгового пути проходила через Бухару. Вторая ветвь шла вдоль реки Сырдарья. Караван из Коканда в Хиву в летнее время проходил этот путь за полтора месяца.

Кокандо-Памирский торговый путь. Кокандо-Памирский торговый путь шел через Кулоб и Кара-тегин, затем в области Ирдан и Памир. Дорога проходила через горные перевалы и действовала преимущественно летом.

Кокандские торговые караваны в Афганистан двигались территорией Бухарского эмирата, через Термез, и достигали конечного пункта за полтора месяца.

Кокандо-Иранский караванный путь. Караванные торговые пути Коканда в Иран в основном проходили через Термез и Герат, ведя в Мешхед. По этому же маршруту в Турцию при благоприятных условиях путешествие занимало около двух месяцев.

В Кокандском ханстве караван-сарай располагались в таких городах, как Коканд, Ташкент, Маргилан, Андижан, Наманган, Ош, Ходжент и др. Эти города считались торговыми центрами, расположенными на ветвях Великого Шелкового пути.

Кокандские торговые караваны в Кашгар (Кошгар) через Гуляджан шли в течение месяца. Кроме того, Кокандское ханство через Кашгар поддерживало торгово-экономические связи с Индией. Опираясь на данные Х. Бобобековой и М. Д. Скобелева, можно отметить, что объем торговли Кокандского ханства с Кашгаром составлял в год 30–40 тысяч тиллоков. В Кашгар из Коканда вывозили шелк, домашние краски, а особенно бурый (боз) войлок. Из Кашгара в Коканд ввозили ковры, нашатырь, чай и кызыл.

Несмотря на сложность дороги (путь шел через горы), торговля Коканд-Кашгар была интенсивной, караваны ходили регулярно. Эти караванные пути были достаточно безопасными и спокойными, что и стало основным фактором еженедельного выхода караванов в путь. В противоположность этому, для русских караванов они считались опасными из-за набегов разбойников[4].

После Олимхана власть в Кокандском ханстве перешла к Умархану, который в определенной степени опирался на политические основы, созданные его предшественником. Будучи вынужденными устранять отдельных соперников для сохранения трона, Умархан также использовал в внешней политике дипломатические сношения и организацию хадж-путешествий. Военные походы Умархана в основном были направлены против полу-кочевых казахских племён, обитавших в северо-западных степях, при этом одновременно они способствовали защите караванного пути, ведущего в Кашгар на юге[5].

Кокандское ханство вело торговлю с Дашти-Кипчаком через Ташкент, Сайрам и Семиречье. В 1831 году был заключён договор между Кокандом и Китаем. Согласно этому договору кокандскому хану передавались права на сбор пошлин со всех купцов в Кашгаре. В обмен на это кокандцы обязывались защищать торговцев-кокандцев от набегов разбойников.

Когда речь шла о трудностях дороги для караванов, имели в виду не только нападения бандитов, но и стихийные бедствия и природные условия. Например, разлив рек, жгучий зной пустынь, а также сильные зимние морозы истощали вьючных животных. Иногда из-за тяжёлых условий лошади и верблюды сильно худели, а у многих трескались копыта. Почти каждый день одно-два животных падало и умирало. Кроме того, караваны страдали и от неприятностей со стороны кочевых народов. Яркий пример — нападения на караваны Кашгара на пути через перевал Терак, проходившие по территории Кокандского ханства, по дороге, связывающей Бухару и Хиву. Главными разбойниками были кошбашские кочевники племени Атаке, которые даже при наличии китайских стражников разграбляли караваны на большой дороге между Аксу и Кашгаром. После этих происшествий кокандские власти по просьбе предводителя каравана стали направлять для охраны мелких гарнизонов из нескольких солдат, чтобы защитить караван и находящиеся в нём товары.

Кочевые казахи практически не угрожали кокандским караванам, поскольку они признавали власть Кокандского ханства. Поэтому казахские кочевники редко нападали на кокандские караваны[6].

Кокандские торговые пути в Россию шли через Дешт-и-Кипчак и вели в Омск, Томск, Оренбург; при благоприятных климатических условиях каравану на это требовалось около шести месяцев[7]. Кокандские купцы во второй половине XIX века участвовали в российских ярмарках и привозили в ханство значительное количество товаров.docx

На рынках ханства имелись разнообразные ряды, тимы, а также специальные торговые здания и карвансарай-дворцы. В 60-е годы XIX века в Ташкенте действовало 16 карвансарай, около 2400 магазинов и почти 30 торговых рядов. В рынке Ходжента работали 5 карвансараяев, в Оратепе — 3, а на рынке Коканда в 1841 году насчитывалось 6 карвансараяев вместе с их магазинами.

Ташкент, как центр Ташкентской долины и столица Дешт-и-Кипчака, занимал важное положение и через него проходили караванные пути, ведущие в Дешт-и-Кипчак и в Россию[8].

Кроме того, начиная с середины XIX века вхождение Российской империи в Центральную Азию превратилось для ханства в серьёзную политическую угрозу. Соперничество между Кокандом и Бухарой помешало им объединиться перед лицом общего

внешнего давления. В результате русские войска постепенно укрепляли военное превосходство в регионе и начали захватывать ряд городов. К 1866 году Аульята, Туркестан, Чимкент, Ташкент, Оратепа и Ходжент перешли в руки русских войск. Это привело к тому, что Ферганской долине был отрезан выход к Бухарскому эмирату, а политическое положение Кокандского ханства ещё более ослабло[9].

Одним из важных политических, экономических, культурных и военно-стратегических центров страны после города Коканд был город Ташкент. В 50-е годы XIX века в Ташкенте действовало 15 карвансараев. Если в 1841 году в Кокандском базаре имелось 6 карвансараев, то в 60-е годы XIX века в Коканде — 5 карвансараев, а в Оратепе — 3 карвансарая, которые вместе со своими лавками осуществляли торговую деятельность.

В период 1801–1876 годов в Кокандском ханстве большое внимание уделялось строительству административных и общественных зданий, включая дворцы, мечети, мосты, карвансарай, дороги и заставы; в это же время существенно развивалось и строительство частных домов. Главные магистрали и их ответвления постоянно находились под наблюдением и охраной. На территории ханства (за исключением Дешт-и-Кипчака) безопасность караванов, торговцев и их товаров была полностью обеспечена[10].

Хотя политические конфликты между Бухарским эмиратом и Кокандским ханством на определённое время привели к ослаблению торговых связей, взаимная торговля полностью не прекращалась.

Согласно данным О. Маъвлянова, важный торговый узел, в котором пересекались ключевые торговые пути региона, находился в Джиззаке. Здесь караванный путь из Ферганской долины и Ходжента через Оратепу сливался с дорогой, приходящей из Ташкента через Мирзачуль, а из этого узла начинался основной маршрут в Самарканд и далее по равнине к северу от хребта Нурота — к Хиротагу. Известно, что главный путь из Джиззака в Самарканд проходил через Илно'тти. Поскольку именно по этой дороге ферганские и ташкентские караваны могли добираться до Самарканда на повозках, важность этого горного прохода была исключительно велика[11].

Бухарский эмират, занимая для международной торговли удобное географическое положение и располагаясь на пересечении важнейших путей, поставлял свои товары на север, а для южных приграничных государств выполнял функцию надёжного склада-омбары. Территория эмирата граничила с одной стороны с Ираном и Афганистаном, с другой — с Хивинским ханством, с третьей — с казахскими жузами, а с четвёртой — с Кокандским ханством. Кроме того, кокандские купцы имели возможность выходить в города Северной Индии не только через Бухару и Самарканд, но и через ряд местностей в Средней Азии, где проживали индийские поселенцы.

В сочинении Мир Изаатуллона «Ма'сир-и Бухоро» («Путешествие в Бухару») подробно описан путь караванов из Коканда через Ходжент, Оратепу и Джиззак в Самарканд. Согласно этому описанию, после Джиззака караваны проходили через Илно'тти, затем двигались через такие крупные селения, как Янгикурбан, Муллабулок, Кушкуплик и Карокалпак к Самарканду. Скажем, в Янгикурбане, который тогда принадлежал к области Джиззака, Мир Изаатулло останавливается и отмечает наличие рядом с городом развалин древней крепости; о Муллабулоке (Булак-и Мулла) он пишет, что село знаменито своим родником-источником. В своём путевом описании путешественник также фиксирует, что торговый путь из Самарканда в Бухару шёл через Каттакурбан и Карману, а между двумя крупными столицами эмирата — Самаркандом и Бухарой — располагался ряд крупных и мелких деревень и дорожных сооружений (Хан-работ, Работ-Абдуллахан и др.), сведения о которых также приводятся в этом источнике[12].

Крупные города, считавшиеся торговыми центрами — Бухара, Самарканд, Карши, Китоб, Шахрисабз, Гузор, Шерабод, Термез и Денау, — в течение всего года оставались местами оживлённой и интенсивной торговли. Именно на базарах Бухары, Самарканда и Карши устанавливались цены и котировки денежных единиц. Через эти города шли крупные караваны, перевозившие значительные объёмы грузов, которые обменивались в рамках

сотрудничества с приграничными государствами — Хивинским и Кокандским ханствами, Афганистаном, Ираном, Индией и Россией.

В этом процессе особое значение имели сухопутные торговые пути, проходившие главным образом по засушливым районам эмирата, а также переправы через водные преграды. Внутриэмировская торговля особенно опиралась на сухопутные караванные маршруты, соединявшие Бухару с Самаркандом, Бухару с Карши, а также Бухару с её восточными районами. В частности, Бухаро-Каршинский караванный путь делился на несколько ответвлений, и в городе караваны обыкновенно задерживались на 3–4 дня, пополняя запасы продовольствия и покупая ячмень для фуража[13].

Согласно данным Б. Аминова, купцы, послы и путешественники, прибывавшие в Карши, могли далее следовать по караванному пути Гузор – Оррабат – Термез и переправляться через Амударью в Балх, либо пересекать реку на пароме в районе Керки. Кроме того, через Карши проходил и другой путь: Каратепа – Karkinchak – Кизкудук – Шоркодук – Сардоба, где затем через переправу у Келиф выходили в Хайратон и через селение Чорбоги-Саидон переходили в Балх. В отдельных случаях приходилось переправляться по воде, для чего организовывалась лодочная переправа[14].

Сведения капитана штаба (русского) Эвреинова описывают, как караваны эмирата шли из Самарканда в Карши двумя основными направлениями. Первое направление проходило через Аджирем, Шорбозор, Айритом и сёла, расположенные в западной части горного хребта Кунгуртог. Второе направление шло через Джам, Шоркодук и родник Каратикон, далее по юго-восточному склону Кунгуртога[15]. В материалах Н. Ханикова подчёркивается, что с XIX века вдоль караванного пути в направлении города Карши — Короувулбозор – Хожжа Муборак – Бухара – Карши – Керки — вдоль дороги восстанавливались рабаты, которые должны были обеспечивать безопасность караванов и выполнять функции охраны для караульных/стражённых групп[16]. У эмирата имелся ещё один торговый путь — ветвь Бухара – Каракуль, который шёл вдоль второго рукава Зеравшана и проходил через селение Чандир, далее по пустыням и каменистым местностям на расстоянии 40 вёрст от Каракуля и через сёла Битик и Фараб; путь продолжался ещё на 533 километра и выходил к Амударье, где караваны переправлялись на лодках через переправу Чарджуй.

На восточных территориях эмирата широко использовались караванные пути внутреннего значения. В частности, по южным склонам Гиссарского хребта проходил маршрут Boysun – Миршоди – Денау – Сариджуй – Дахтобод – Карак тут; другим важным маршрутом был путь из Кашкадарьинской долины через перевал Чоррахан у Боботага, выходящий в Сурхандарью; кроме того, существовал путь из Денау вниз по левому берегу Сурхандарьи через Кумкурган к Паттакесару[17].

В системе караванных путей Бухарского эмирата особое место занимали дорожные сооружения вдоль маршрутов. Правители, заинтересованные в развитии торговых связей, играли важную роль в создании и укреплении инфраструктуры вдоль дорог. В этот период на равнинных и степных территориях ханства особенно активно возводились караван-сарай, рабаты, мосты, источники, колодцы, резервуары и сардоба, что стало одной из существенных линий государственной политики.

Причём, как отмечается в источниках той поры, термин «работ» всё чаще употреблялся по смыслу как синоним понятия «каравансарай» и нередко взаимозаменялся с ним. Строительство караван-сараяв и других дорожных сооружений осуществлялось не только за счёт государственной казны, но и за счёт средств местных богачей, купцов и чиновников. Подобные объекты были особенно широко распространены в районах исламской цивилизации, где в разных местах и в разные эпохи их называли также хан, фундук, викала и др. Эти инфраструктурные объекты, прежде всего, служили в качестве мест кратковременной остановки и отдыха для торговых караванов, послов, носителей дипломатических грамот, путешественников, а также чиновников, выполнявших государственные служебные поручения[18].

Карвансарай, построенные в сельской местности, обычно возводились вдоль важнейших торговых путей с интервалами, соответствующими примерно одному дневному пути. Это обеспечивало безопасное передвижение караванов, давало путешественникам возможность отдохнуть, а также создавало условия для удовлетворения необходимых потребностей в пути.

Немецкий исследователь Флориан Шварц также выразил научные соображения по поводу йойборских хошарских хозяйств и их экономической и социальной деятельности[19].

Особое внимание строительству караван-сараяв в Бухаре было уделено преимущественно в период Джойборских шейхов. В частности, джойборские хошары возводили многочисленные сардобы и водохранилища вдоль караванных путей, ведущих из Бухары в Карши и в сторону Амударьи. В пределах городских территорий карвансарай функционировали как важнейшие центры экономической и торговой жизни.

Такие комплексы выполняли функции гостиницы, одновременно служили временными складами для хранения товаров, использовались в качестве торговых помещений для заключения сделок. В составе комплекса, как правило, имелись помещения для лошадей, верблюдов и других выючных животных, а также складские помещения и подсобные комнаты для хранения и обработки товаров. Большинство караван-сараяв было возведено в XVIII–XIX веках частными купцами или чиновниками эмирата, а точные даты постройки известны лишь для отдельных зданий.

В средневековье карвансарай имели сходную архитектурную структуру: в центре обычно располагался прямоугольный внутренний двор, вокруг которого размещались жилые помещения. В крупных комплексах вокруг двора сооружали айваны; в некоторых больших карвансараях также строились мечети для мусульман-купцов. Городские карвансарай отличались от дорожных работ и карвансараяв, расположенных вдоль караванных путей, размерами, декоративной отделкой и частью функций. В дорожных карвансараях и работах конюшни интегрировались непосредственно в само здание, а в крупных городах места для животных чаще всего размещались вне самих комплексов, иногда даже за городской стеной, чтобы сохранять чистоту внутри.

Функции карвансараяв не ограничивались только обеспечением временного жилья для путешественников и торговых караванов. В некоторых случаях там проживали и работали мастеровые, которые там же изготавливали специализированную продукцию ремесленного производства.

В городах Кокандского ханства существовали карвансарай, называвшиеся «вакф», помещения в которых (лавки, склады и иные торговые площади) сдавали в аренду. Кокандский базар выделялся своими размерами и удобной планировкой. Вторым центром ханства, городе Ташкент, действовало 420 лавок, а также 15 крупных и несколько мелких карвансараяв. Каждая национальная община имела свои собственные карвансарай, где останавливались представители этой общины, хранили свои товары и вели торговлю[21]

Выводы:

Можно сделать вывод, что в пределах территории Бухарского ханства вдоль караванных путей, по которым двигались торговые конвои, были построены разнообразные социально-бытовые и религиозные сооружения. В их числе мектеб-мадрасы, мечети, мавзолеи, кладбища, карвансарай, водохранилища, колодцы, хаммамы, умывальни-тахоратхона, мосты, переправы и водоёмы.

С расширением торгово-экономических связей увеличивалось и число карвансараяв. Этот процесс хорошо прослеживается на примере городов региона: в особенности в Бухаре, Карши, Шахрисабзе и других городах карвансарай строились особенно интенсивно. Большинство карвансараяв, возведённых в период Шейбанидов и Астрханов, сохраняли своё функциональное значение и эксплуатировались даже вплоть до начала XX века.

Значение городов Центральной Азии как центров внешней торговли было уже в XVI веке весьма высоким.

Сноски/Iqtiboslar/References:

1. Bobobekov X. Qo‘qon tarixi. – Toshkent.: Fan, 1996. – B. 120.
2. Terentev M.A. Statisticheskie ocherki. – Sankt-Peterburg: 1874. – S. 113
3. Петровский Н. Очерки Коканского ханства. // Вестник Европы. // ТС. – № 76. – С. 729-730.
4. Бобобеков Ҳ. Қўқон тарихи. – Б. 114
5. Turkestan in the nineteenth century. A Brief History of the Khanates of Bukhara, Kokand and Khiva. Issued by the Central Asian Research Centre in association with St. Antony's College (Oxford) Soviet Affairs Study Group. Price: Fifteen Shillings 1959. – Б.6.
6. Бобобеков Ҳ. Қўқон тарихи. – Б. 115.
7. Худойкулов Т. XIX асрда Қўқон хонлигининг ижтимоий-сиёсий, иқтисодий ва маданий ҳаёти. Тарих фан. ном. диссертацияси. – Тошкент: 2009. – Б. 66-96;
8. Vohidov Sh. Qo‘qon xonligi tarixi. (Qo‘qon xonligi tarixi manbalarda) 1 jild (qo‘lyozma huquqida). – Panjakent, 2014. – Б. 30-55-58.
9. Turkestan in the nineteenth century. A Brief History of the Khanates of Bukhara, Kokand and Khiva. Issued by the Central Asian Research Centre in association with St. Antony's College (Oxford) Soviet Affairs Study Group. Price: Fifteen Shillings 1959. – Б.6-8.
10. Воҳидов Ш. Қўқон хонлиги тарихи. (Қўқон хонлиги тарихи манбаларда. ... – Б. 57
11. Мавлонов Ў. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари. – Тошкент.: Академия. 2008. – Б. 202.
12. Мир Иззатуллонинг “Ма’сир-и Бухоро” (“Бухорога саёҳат”) асари инглиз тилида “Travels in Central Asia in the years 1812–1813” номи билан ҳам нашр қилинган. Асар 1872 йилда Калькуттада инглиз тилига таржима қилиниб босилган. <https://archive.org/details/in.gov.ignca.21243/page/n13/mode/2up>.
13. Давурова Ш.Ҳ. Бухоро амирлиги қарвон йўлларининг халқаро савдо муносабатларидаги ўрни (1756-1868 йй.). INTERNATIONAL SCIENTIFIC AND PRACTICAL CONFERENCE “THE SILK ROAD: COOPERATION THROUGH THE PRISM OF TOURISM” OCTOBER 10-11, 2024. – Б. 726.
14. Аминов Б. Труд Мирза Иззатуллы «Масир-и Бухоро» как важный источник по истории Средней Азии начала XIX в. / Великий Шелковый путь. Культура и традиции. Материалы научно-теоретической конференции. – Ташкент: 2006. – С. 114 -115.
15. Еврейнгов. Рекогносцировка пути через Джамский перевал на Гузар и на Карши 1887 г. / Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. – СПб.: 1888. – С. 115-118.
16. Хаников Н. Описание Бухарского ханства. – СПб.: 1843. – С. 106-108-175.
17. Давурова Ш.Ҳ. Бухоро амирлиги қарвон йўлларининг халқаро савдо муносабатларидаги ўрни (1756-1868 йй.). – Б. 727.
18. Ergashev Jakhongir. Caravanserais and their importance on caravan routes. E3S Web of Conferences 458, 07002 (2023) EMMFT-2023 <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202345807002>
19. Schwarz F. Historical cultural heritage of Bukhara 6 (1998)
20. N.B. Nemtsova, On the caravan roads of the Bukhara steppe, The Great Silk Road. Culture and traditions. Past and Present: Proceedings of the International Scientific and Theoretical Conference (Tashkent, 2006).
21. Yusupov Aminjon. ECONOMIC RELATIONS WITH THE NEIGHBORING REGIONS IN THE FIRST HALF OF THE XXth CENTURY IN CENTRAL ASIA (EXEMPLIFIED BY THE CITY OF KOKAND). NOVATEUR PUBLICATIONS JournalNX- A Multidisciplinary Peer Reviewed Journal ISSN No: 2581 - 4230 VOLUME 10, ISSUE 5, May – 2024. – P. 29.

ЎТМИШГА НАЗАР

ВЗГЛЯД В ПРОШЛОЕ
LOOK TO THE PAST

Editorial staff of the journals of www.tadqiqot.uz

Tadqiqot LLC the city of Tashkent,
Amir Temur Street pr.1, House 2.

Web: <http://www.tadqiqot.uz/>; Email: info@tadqiqot.uz

Phone: (+998-94) 404-0000

Контакт редакций журналов. www.tadqiqot.uz

ООО Тадқиқот город Ташкент,
улица Амира Темура пр.1, дом-2.

Web: <http://www.tadqiqot.uz/>; Email: info@tadqiqot.uz

Тел: (+998-94) 404-0000