

Copyright © 2026 by Cherkas Global University



Published in the USA
 Bylye Gody
 Issued since 2006.
 E-ISSN: 2310-0028
 2026. 21(2): 576-586
 DOI: 10.13187/bg.2026.2.576

Journal homepage:
<https://bg.cherkasgu.press>



Trade Routes through the Kyzylkum and the Lower Reaches of the Syr Darya directed toward Russia in the 18th – early 19th centuries

Ainura K. Beisegulova ^a, Zhazira M. Terekbayeva ^{a, *}, Tattigul E. Kartayeva ^a, Daulet Zh. Zhailybay ^a

^aAl-Farabi Kazakh National University, Republic of Kazakhstan

Abstract

The article, the authors analyze the trade routes passing through Kyzylkum and the lower reaches of the Syrdarya River in the XVIII – early XIX centuries. Special attention is paid to the directions, conditions of functioning and participation of Kazakhs in the organization of international trade and caravan routes connecting Kazakhstan with the states of Central Asia and Russia. The purpose of the study is to comprehensively analyze the historical, geographical and ethno-economical features of the functioning of these trade routes.

The methodological basis of the work consists of historical-comparative, statistical and historical-systematic approaches, as well as source analysis. The source database consists of archival and official statistical collections.

It is shown that the studied territory served as a transit space. Many trade routes crossing the Syr Darya River connected Central Asia and the West, which contributed to economic development in cities and towns located along the banks of the river. The development of desert and water roads, the spread of trade contributed to the development of various types of crafts among the Prisyrdari Kazakhs, such as keruenbasylyk (caravan guide), zhuk tasushylyk (cargo transportation), saudagerlik (trade). Cargo transportation has provided an opportunity for the local population to earn additional funds for their livelihood. Responsibility for the organization of caravan activities among the Kazakhs was also assigned to keruenbasy (caravan manager).

Keywords: Kyzylkum, caravan, trade roads, bazaar, cargo transportation, crossing.

1. Введение

Торгово-экономические связи Казахстана, среднеазиатских ханств и Российской империи в XVIII – начале XX вв. осуществлялись преимущественно через сеть караванных путей и освоенные регионы пустыни. Они проходили по территории Кызылкума и нижнего течения Сырдарьи. Расположенная в междуречье Сырдарьи и Амударьи, местами полупустыня, песчаная пустыня – Кызылкум, выступала не только как природная преграда, но и тем пространством, через которое проходили устойчивые торговые пути.

Она являлась местом, где соприкасались несколько ветвей Хивинской торговой магистрали, а также где можно было по Арало-Каспийской долине выйти к Каспийскому морю. Начинаясь в Бухаре ответвления торгового пути пересекали среднее и нижнее течение Сырдарьи и направлялись дальше на запад. Прекращение жизнедеятельности многочисленных средневековых городов вызвало значительные изменения и в маршрутах торговых линий, проходивших через Кызылкумы. Все это повлияло на экономические отношения, которые сместились в начале XIX века в сторону развития ярмарочной и рыночной торговли в городах-крепостях Шымкент, Акмешит-Перовск, Казалы.

* Corresponding author

E-mail addresses: beysegulovaak@gmail.com (A.K. Beysegulova), terekbaevzhaz@gmail.com (Zh.M. Terekbayeva), kartaeva07@gmail.com (T.E. Kartayeva), daulet_87@bk.ru (D.Zh. Zhailybay)

По нижнему течению Сырдарьи протянувшиеся через Кызылкум торговые пути обеспечивали рынки и базары Жолека, Акмешита и Казалы, а затем следовали на запад.

Данные о торговых путях и переправах содержатся в дореволюционных источниках, но роль казахов в перевозке грузов, сопровождении и обслуживании остается малоизученной. В статье авторы делают попытку раскрыть торговые пути Кызылкума и нижнего течения Сырдарьи как целую систему, их взаимосвязь, особенности их функционирования, а также природные условия и хозяйственную деятельность казахов.

2. Материалы и методы

При написании статьи в качестве источников были использованы материалы Национального архива Узбекистана (Ташкент, Узбекистан) (НАУ. Ф. 2231. Д. 49. Л. 25). Условия транзитного движения товаров через Сырдарьинскую область, торговля кочевников на рынках с соседними областями отражена в официальном статистическом отчете «Обзор Сыр-Дарьинской области за 1889 год» (Обзор Сыр-Дарьинской области..., 1888). Сведения о хозяйственной деятельности и торговых практиках местных казахов, в частности сведения об извозе как промысле содержатся в опубликованных сборниках: «Материалы по киргизскому землепользованию. Сыр-Дарьинская область. Перовский уезд» (МКЗ. Перовский уезд, 1912) и «Материалы по киргизскому землепользованию. Сыр-Дарьинская область. Казалинский уезд» (МКЗ. Казалинский уезд, 1913). В данных источниках приводятся материалы о предметах и районах извоза, заработках извозо-промышленников и участниках. Сведения о торговых отношениях казахов с Россией и среднеазиатскими ханствами, о караванах и их организации встречаются в историческом очерке «Народы России. Киргизы» (Народы России..., 1879).

Методологическая конструкция исследования опирается на историко-сравнительный метод, обеспечивающий сопоставление различных источников, выявление сходств и различий в описании торговых путей и анализ их динамики. Общенаучный метод анализа позволяет структурировать проблему и выделить ее ключевые элементы, а статистический подход – оценить протяженность маршрутов, масштабы товарооборота и интенсивность торговых связей через Кызылкум и нижнее течение Сырдарьи. Историко-системный подход рассматривает торговые пути как элемент более широкой социально-экономической системы, что позволяет выявить их взаимосвязь с политическими, экономическими и культурными процессами, а также их роль в формировании товарно-денежных отношений и развитии ремесленного производства.

Историческая реконструкция торговых путей осуществляется на основе комплексного анализа письменных и визуальных материалов, что позволяет воссоздать направления маршрутов через Кызылкум, локализовать торговые пункты вдоль нижнего течения Сырдарьи и охарактеризовать «водный участок» торгового пути. Применение источниковедческого анализа обеспечивает оценку достоверности и репрезентативности источников, что в совокупности позволяет сформировать целостное и научно обоснованное представление о развитии торговых систем региона.

3. Обсуждение

Изучение торговых путей, проходивших через Кызылкум и нижнее течение Сырдарьи, проводилось дореволюционными исследователями, труды которых можно также определить как важные источники. Это труды российских ученых, военных исследователей, статистиков и путешественников XVIII – начала XX вв., и ценность их работ, заключается в том, что сведения, зафиксированные в тот период, обладают высокой научной ценностью. Следовательно, принимая во внимание ранний этап научного осмысления края, эти исследования условно можно разделить на группы: 1) военно-статистические исследования (А.И. Макшеев, Л. Мейер, Л.Ф. Костенко, Н.И. Гродеков); 2) труды ученых и путешественников (В.Н. Татищев, П.И. Рычков, П.С. Паллас, П.И. Небольсин, П.И. Пашино, А.И. Добросмыслов, В.В. Бартольд). Зафиксированные ими описание маршрутов, переправ, организация караванного движения, состав участников и характер товарообмена, решали практические задачи, такие как включение региона в экономику империи, управление территорией и др.

Топонимика торговых путей и их направления через Бухару, Хиву и восточную часть Приаралья отражены в работах А.И. Макшеева, написанных по результатам исследований, проведенных им в 1851 году в районе Казалы и в 1853 году вдоль нижнего течения реки Сырдарьи – Акмечетская экспедиция (Макшеев, 1856).

В «Материалах для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба», подготовленном под руководством Л. Мейера, содержатся записи военных исследователей об Оренбургском крае. В них приводятся сведения о торговых маршрутах между Перовском и Бухарой, проходивших через Кызылкум, включая длинный путь протяженностью около 1000 км и более короткий маршрут длиной около 600 км (Мейер, 1865).

Русский военный востоковед Л.В. Костенко в труде «Туркестанский край. Опыт военно-статистического обозрения Туркестанского военного округа» особое внимание уделил определению

историко-топографических направлений торговых путей между Средней Азией и Россией, а также установлению их протяженности (Костенко, 1880).

Система обычного права, обеспечивавшая безопасность провоза торговых грузов через нижнее течение реки Сырдарья рассмотрены в труде Н.И. Гродекова «Киргизы и каракиргизы Сыр-Дарьинской области. Юридический быт» (Гродеков, 1889). Итак, исследования этой группы имеют более описательный характер.

В XVIII веке, хотя Российское правительство изучало территорию современного Казахстана исходя из политико-экономических интересов, но академические экспедиции внесли ценный вклад в изучение истории казахского народа, в том числе торговых отношений России со Средней Азией. Среди таких трудов можно отметить экспедиционные материалы В.Н. Татищева (1686–1780), руководившего Оренбургской экспедицией в 1738–1740 гг., где содержатся важные сведения, позволяющие определить направления торговых путей (Татищев, 1950).

Труд П.И. Рычкова можно отнести к исследованиям, посвященным экономическим и этнографическим аспектам развития торговли в степи. Автор в книге «Топография Оренбургской губернии», наряду с историко-этнографическими характеристиками народов, населявших Оренбургский край, приводит сведения, свидетельствующие о роли местных казахов Младшего жуза в развитии торговых связей между Оренбургом и Хивой, а также об их участии в торговой деятельности (Рычков, 1887).

Одним из ранних авторов, освещавших торговые связи между Средней Азией и городами Троицк и Оренбург также является П.С. Паллас (1741–1811). Он опубликовал результаты своего путешествия 1768 года в работе «Путешествия по разным провинциям Российской империи» (Паллас, 1770; Паллас, 1773; Паллас, 1788).

В трудах П.И. Небольсина содержатся сведения о станциях и расстояниях на торговом транзитном пути, соединявшем Бухару с Орском и Троицком (Небольсин, 1854; Небольсин, 1855).

П.И. Пашино в своих путевых заметках «Туркестанский край в 1866 году», в разделах «Форт № 2», «Форт Перовский», «Укрепление Джулек», наряду с описанием повседневной жизни местного казахского населения, также дал сведения о развитии торговой деятельности (Пашино, 1868).

Развитие торговли в городах Сыр-Дарьинской области освещено в исследованиях А.И. Добросмыслова. Автор, путешествуя по казахским аулам, был хорошо знаком с жизнью местных. Он изучал объемы торгового оборота, а также развитие хозяйственных занятий казахского населения в городах, в результате своих наблюдений выпустил книгу «Города Сыр-Дарьинской области. Казалинск, Перовск, Туркестан, Аулиеата, Чимкент» (Добросмыслов, 1912).

Значительный вклад в изучение исторических торговых путей внес известный востоковед В.В. Бартольд. Он, основываясь на данных арабских и персидских источников, выдвинул предположение, что путь через низовья Сырдарьи и реку Талас шел на земли кимаков к северу от Иртыша. Кимаки обменивали меха на соль. На севере добываемая в южных солончаковых долинах соль была весьма ценным товаром. В то же время пушнина из северных районов была важна для купцов с юга. По сообщению В.В. Бартольда, торговый путь через Сырдарью от Ферганской границы до родины кимаков торговцы проходили за 30 дней (Бартольд, 1963: 242). Указанный В.В. Бартольдом маршрут пересекал и Кызылкум. Торговые пути через Сырдарью и Кызылкум пролегли не только по территориям с благоприятными природными условиями, но и через песчаные, пустынные регионы, такие как Дариялыктакыр и Арыскум.

Таким образом, можно отметить, что, несмотря на фрагментарность исследований, труды русских ученых, путешественников и военных-статистиков являются основными материалами по истории торговых путей Кызылкума и нижнего течения Сыр-Дарьи, и, со временем приобретают все большую историко-культурную ценность и научную значимость.

В современной казахстанской историографии традиционные торговые пути остаются малоизученными. Тем не менее, встречаются труды, где рассматриваются вопросы освоения традиционных водных путей казахов и их значение в хозяйственной практике (Terekbayeva et al., 2023). Но эти исследования направлены на изучение отдельных видов транспорта, соответственно торговые маршруты не получили подробного анализа.

4. Результаты

Развитие торговых промыслов. Развитие торговых путей, соединявших Центральную Азию, Оренбург и Сибирь в XVIII – начале XX вв., способствовало формированию и распространению среди казахов таких видов хозяйственной деятельности, как «керуенбасылық» (караван-вожатый), «жук тасушылық» (перевозка грузов), «саудагерлік» (торговля), что оказало положительное влияние на социально-экономическое положение местного населения. Грузовые перевозки были важным дополнительным источником дохода. Однако высокая скорость течения Сырдарьи, а также возможность пересечения реки лишь в нижнем течении, затрудняли развитие промысла жук тасушылық (грузоперевозка).

В 1846 году капитан Генерального штаба Шульц в своих сведениях плоты-паромы на речных переправах описал таким образом: «В настоящее время на Сырдарье нет водного транспорта, вместо

него на воду спускаются плоты, состоящие из деревянных брусьев длиной 4–7 сажень и шириной 2 аршина, скрепленных между собой железом. Они могут перевозить от 6 до 12 лошадей или груз весом от 125 до 250 пудов. В августе 1846 года таких плотов было немного. Для их изготовления использовалась древесина тутовника, каратала и дуба. Эти плоты изготавливались в Хиве, затем спускались по Амударье на левый берег Аральского моря, откуда доставлялись к Сырдарье» ([Казахско-русские..., 1964: 330](#)).

Военные документы 1860 г. свидетельствуют о том, что на переправах Сырдарьи была налажена лодочная переправа, которая активно использовалась не только у форта Перовский и на сырдарьинских переправах Кубас и Кызылкайын, но и на переправе Кулек через реку Куандарья. За перевозку грузов и людей *қайықшы* (лодочники) взимали установленную плату. В том же году общее количество лодок, обслуживавших торговые караваны, достигло 80. Караваны переправлялись через Сырдарью на четырех участках: переправа Ушир – в 16 км, Мортык – в 30 км, Ширик – в 80 км, Кимакалган – в 100 км от форта №1. В конце осени и начале зимы для движения караванов по льду через Сырдарью прокладывали специальные дорожки из камыша ([Казахско-русские..., 1964: 471](#)). Приведенные данные дают нам возможность сделать вывод, что была сформирована целая инфраструктура переправ, которая отвечала торговым маршрутным требованиям.

С развитием торговых маршрутов широкое распространение получило *жүк тасушы* (грузоперевозка/грузчик). По данным «Материалов по киргизскому землепользованию», в 1910 году в Перовском уезде в качестве *жүк тасушы* (грузчик) были зарегистрированы 1983 казаха, а в 1911 году в Казалинском уезде – 1977 казахов. Они доставляли в разные районы уезда рыбную продукцию и соль. Услуги перевозчиков оплачивались в зависимости от объема груза и расстояния до места назначения ([МКЗ, Перовский уезд, 1912: 97](#)).

Местные казахи грузоперевозчиков называли *жүк тасушы* «*кірекеш*», «*кіре тартушы*» и «*түйекеш*». Для *кірекеш* доставка груза представляла собой непростую задачу. Верблюд с грузом весом до 12–15 пудов мог двигаться по песчаной пустыне со скоростью 3–3,5 км в час и проходить за один день до 30 километров. Из-за особенностей зрения верблюдов в ночное время и изнуряющей жары днем движение каравана затруднялось, поэтому путешественники были вынуждены делать частые остановки для отдыха. *Кірекеш* заботились не только о доставке груза, но и о состоянии верблюдов ([Сазонова, 1978: 82](#)). Таким образом, основываясь на вышеупомянутых сведениях, можно утверждать, что *жүк тасу* (грузоперевозка) в регионе была специализированным промыслом, адаптированным на природные условия.

Из Казалинского уезда многие *кірекеш* занимались доставкой топлива в окрестности Амударьи, Хиву и Бухару, а обратно везли в Казалы хлопчатобумажные изделия и пшеницу. Помимо топлива, в Бухару также доставляли рыбу. Некоторые занимались перевозкой саксаула из Кызылкума в Перовский уезд ([МКЗ, Казалинский уезд, 1913: 72](#)). На одного верблюда грузили от 10 до 18 пудов. За одну такую перевозку платили от 8 до 12 рублей ([Паллас, 1773: 580](#)).

Казахское обычное право обязывало *кірекеш* нести ответственность за вверенный ему груз. Важные сведения об обычном праве южных казахов, касающемся перевозки и доставки грузов, содержатся в записях Н. Гродекова. Согласно его сведениям, купцы могли отправлять свои товары через *кірекеш* без контроля со стороны *керуенбасы*. Перед отправкой груза отправители и *жүк тасушы*, в отсутствие последних – *керуенбасы*, определяли ответственность за количество груза, сроки доставки и стоимость услуги. В соответствии с правилами, *кірекеш* был обязан возместить ущерб за утраченный груз. Если отсутствовал документ, подтверждающий наличие груза тамгой или печатью, то урон не возмещался. Также *кірекеш* должен был заменить верблюда в случае болезни животного или его непригодности к длительному путешествию ([Гродеков, 1889: 138-139](#)).

Деятельности *кірекеш* в сфере торговли значительное внимание уделяется в записях Е. Смирнова, в настоящее время представляющих собой особую исследовательскую ценность. Смирнов связывал развитие промысла *кірекеш* среди казахов Казалинского, Перовского, Туркестанского и Чимкентского уездов с широким распространением верблюдов в этих регионах. В своих заметках он отметил, что ранее этим промыслом занимались шомекей, перевозившие грузы по караванным путям, соединявшим Оренбург, Сибирь, Бухару и Хиву. Позже к занятию этим промыслом присоединились и другие роды Младшего и Среднего жузов. Перевозить грузы на верблюдах было выгоднее, чем на арбе (тележка), тяжело нагруженный караван верблюдов мог двигаться как по камышам, так и по пересеченной, холмистой, пустынной и песчаной местности. По данным Е. Смирнова, при соответствующей тренировке один верблюд мог перевозить от 40 до 50 пудов груза ([Смирнов, 1887: 158-159](#)).

А.П. Смирнов указывал, что на казахских землях в Туркестанской, Сибирской и Оренбургской областях торговля развивалась в форме товарообмена, при котором для грузоперевозок привлекались казахи, имеющие собственных верблюдов ([Смирнов, 1887: 26-27](#)). В случае отсутствия или недостатка верблюдов в собственности *кірекеш* или *керуенші* дополнительно брали в аренду животных для выполнения своих обязанностей.

Помимо лодок отдельных учреждений форта на переправе через Сырдарью, к Аралу из Хивы были задействованы также частные лодки. Грузоперевозками на лодках занимались и *қайықшы*

(лодочники). Основными пунктами пропуска грузов на лодках были Уркаш, Мортык, Шырак, Кумсалган, расположенные между устьем Сырдарьи и Фортотом №2. В соседнем Амударьинском отделе действовала артель из 14 *қайықшы*, которые одновременно выполняли функции *еспеші* (управляющего лодкой) и *жүк тиеуші* (грузчика). Управляющего лодкой, в которой можно было перевозить грузы до 2000 пудов, называли «*дарға*» (Сазонова, 1978: 87).

Ответственность за организацию караванной деятельности возлагалась на *керуенбасы* (караван-вожатый). Занимавшиеся промыслом *керуенбасылық* не только обеспечивали отправку каравана, но и пополняли его верблюдами. Среди богатых казахов были и те, кто специально занимался разведением и выращиванием большого количества верблюдов для продажи их *керуенбасы* (Небольсин, 1855: 46).

Казахи, передвигавшиеся в составе каравана верхом на верблюдах, именовались «*шапар*» и находились в подчинении *керуенбасы*, который отвечал за безопасность каравана, поэтому места его остановок определяли только после обсуждения с *шапарами* (Народы России..., 1879: 26). Караван верблюдов, отправлявшийся из дальних городов за продовольствием и необходимыми товарами, уходивший в конце лета и возвращавшийся зимой, казахи Сырдарьи и Кызылкума называли *ақшомишы*.

Сохранился ряд интересных сведений об оплате труда участников, участвовавших в проведении торговых караванов. По данным Л. Мейера, сырдарьинские *кірекеши* (извозчики) получали 15 тиын (копеек) или 2 фунта муки за погрузку верблюда, 10 тиын – за погрузку лошади или вола, 1,5 тиын – за перевозку овцы, 1 ягненка – за перевозку 100 овец и 20 тиын – за перевозку юрты с имуществом (Мейер, 1865: 54-55). Чокан Валиханов в своих записках также отметил: «Груз через Сырдарьинскую переправу перевозят на плоских плотах. За погрузку верблюда или лошади платят 1 тенге или 20 тиын серебром» (Валиханов, 1985: 172).

По сведениям А.И. Левшина, за провоз товаров от Оренбурга до Бухары в 1820, 1821 и 1822 годах казахские перевозчики брали от 80 до 120 рублей при перевозке до Хивы им дополнительно выплачивалась около трех вторых (3/2) от указанной суммы (Левшин, 1832: 237-238). Участки Хивинско-Оренбургского торгового пути, пересекавшие нижнее течение реки Сырдарьи, получили названия по родам, господствовавшим среди местного населения.

Формирование названий «Шомекей жолы», «Торткара жолы», «Жаппас жолы» связано с тем, что торговый путь проходил через территории расселения этих родов. Это свидетельствует о сложном характере топонимии торговых путей, пролежавших через Кызылкум (Левшин, 1832: 238).

Записи П.И. Пашино дополняют сведения о деятельности и заработной плате *жүк тасушы* и *керуенші* (Пашино, 1868: 26). В 1865 году в Форте № 1 насчитывалось 156 построенных из сырцового кирпича лавок, ряды торговых лавок назывались Бухарским и Хивинским базарами. Некоторые купцы нанимали специального продавца для своей лавки и торговали там круглый год.

Караваны из Хивы и Бухары в Казалы останавливались на левобережных переправах Сырдарьи – Каратепе и Мортык, разгружался там и нанимал *жүк тасушы* для переправы через реку. Сначала для этой цели использовались камышовые плоты, но позже появились хивинские суда, число которых со временем достигло 200. За перевозку груза одного верблюда *жүк тасушы* брали 1-2 *кесе* (чаши) муки, а за перевозку самого верблюда – 10-15 тиын (копеек), за перевозку лошади или вола – по 10 тиын, овцы – 1 тиын, за ста овец – одного ягненка, за юрту с имуществом – 20 тиын. После захвата Россией Бухарского каравана в 1865 году начался упадок бухарской торговли. Если прежде через Казалы в Россию проходило 14 тысяч груженных верблюдов, то в 1865 году их число сократилось до 7–8 тысяч (Пашино, 1868: 27). А за перевозку грузов из Бухары в Орскую крепость *кірекеши* стали взимать по 23 рубля 50 копеек за верблюда (Казахско-русские..., 1964: 452). Эти данные дают возможность проследить не только устройство базаров, но и связь рынка с системой переправ и перевозок того периода.

По статистическим данным 1886 года, в Перовском уезде 2 *жүк тасушы* зарабатывали 400 рублей, а в Казалинском уезде 28 *жүк тасушы* – 4200 рублей (Обзор Сыр-Дарьинской области..., 1888: 350-351). Извозом занимались и *арбакеши* (извозчики на тележке). Их доход составлял 40–50 копеек в день, а иногда – 20–70 копеек. Сравнение этих данных показывает, что заработки грузоперевозчиков в двух уездах разные, и, что верблюжья перевозка стоила дороже, и была более прибыльной, чем извозка на тележке.

С развитием железнодорожного сообщения промысел *кірекеши* стал постепенно утрачиваться. Если в 1885 году через Казалы из Бухары в Оренбург и далее проходило 39 тысяч верблюдов, то в 1886 году их число сократилось до 36 660, то есть количество тягловых верблюдов уменьшилось на 2340 голов (Обзор Сыр-Дарьинской области..., 1888: 67).

С вводом в действие Закаспийской и Оренбургско-Ташкентской железных дорог деятельность казахов, занимавшихся грузовыми перевозками в качестве дополнительного промысла, существенно сократилась. Некогда распространенное в период активного развития торгового пути Оренбург – Казалы – Ташкент перевозочное дело как промысел среди казахов сохранился и в 1889 году, они перевозили товары в Троицк и Верный. Но плата за грузовые перевозки снизилась (Обзор Сыр-Дарьинской..., 1890: 81).

В казахском обычном праве сформировались традиции, связанные с торговыми караванами. Так, если караванам, достигшим чьих-то владений, отказывали в приюте во время сильных зимних

морозов, несмотря на имеющиеся для их расположения участки земли, и в результате погибали и люди, и скот, то собственник должен был внести *ақы* (выплаты) за *адам құны* (выкуп за кровь) и *малдың құны* (стоимость скота). Н. Гродеков отмечал, что в процессе торговли иногда присутствовал и обман, и, если обман обнаруживался, продавец должен был вернуть стоимость товара (Гродеков, 1889: 159).

Торговля на Казалинском рынке с местными казахами велась преимущественно в форме бартера. По пути в Россию купцы из Хивы и Бухары оставляли у местных торговцев шёлковые ткани, вышитые тубетейки, упряжь и т.д. Возвращаясь, они забирали у *делдалов* (посредника) подготовленные в уплату за предыдущий товар шкуры, овечью и верблюжью шерсть, а в обмен оставляли для дальнейшей продажи российские товары: сатин, фарфоровую посуду, самовары, гвозди, косы, серпы, ножницы, ножи, зеркала, гребни и пуговицы.

Традиционные грузовые судна и освоение водных путей. Грузовые суда, пересекающие Сырдарью, были просторными, широкими, удобными для перевозки людей и грузов. Суда строили местные *агаишы* (плотники) и *жук өткізуші* (грузоперевозчики). Отличие грузовых судов от рыболовных заключалось в плоской форме и ширине. Грузовые судна были достаточно большими, ими одновременно управляли три человека (Terekbayeva et al., 2023: 571). По форме это судно напоминает плот, состоящий из двух больших лодок, скрепленных между собой деревянными креплениями. Тяжёлые лодки использовались также соседними каракалпаками и узбеками. Данные о лодках вместимостью до пяти-шести лошадей, а также нескольких лошадей и верблюдов вместе, были получены во время экспедиции в долину реки Жанадарья. Респонденты рассказывали, что для перевозки таких грузов через Сырдарью они также использовали одну большую лодку, сколоченную из небольших брусев.

Товарооборот. Согласно записям от 1844 года штабс-капитана Фомакова, в этот период торговля по Сырдарье находилась в руках бухарских, хивинских и кокандских купцов. Бухарские купцы привозили на Перовский рынок тубетейки и чапаны (Казахско-русские..., 1964: 299). По данным П.И. Пашино, в 1860-х годах в городе Перовском действовали две рыночные ярмарки (Пашино, 1868: 49). На них продавались бухарские и хивинские ткани, ковры, одежда, сухофрукты, свежие фрукты и ягоды, лекарственные растения, краски и др. В отчете Сырдарьинского линейного управления за 1860 год сообщается: «Сырдарьинские казахи используют перевозку верблюдов как дополнительное занятие, доставляют в крепость караваны из соседних ханств». Также в записях уточняется, что казахские купцы из Перовска ездили в Бухару, Хиву и Коканд за товаром и сбывали его на базарах города Перовск.

Общее количество лавок бухарских, кокандских и местных казахских купцов на Перовском рынке равнялось 101, в том числе 44 лавки-юрты казахов. Что касается торговых лавок Форты № 1 (г. Казалы), то их было 100, и они были сооружены преимущественно из юрт. В хрониках сообщается, что торговля велась в основном бухарцами, только 5 торговцев были записаны как хивинцы (Казахско-русские..., 1964: 471-472). Численность торговцев носила непостоянный характер: по завершении торговли один караван возвращался, и на его место прибывал следующий. В зимний период число торговцев увеличивалось, так как присырдарьинский регион был зимним сезонным пастбищем кочевников-скотоводов и они активно обеспечивали торговлю на базаре. Летом с уходом скотоводов на летовку количество торговцев сокращалось.

По данным А. И. Добросмыслова, в 1860 году в Форте №1 насчитывалось 88 торговых точек-лавок, из которых 7 принадлежали русским, 70 – бухарцам, 6 – бухарским евреям, 1 – хивинцам и 4 – казахским купцам. В 1868 году в Перовском уезде насчитывалось 237 торговых точек, из которых 19 принадлежали русским, 121 – бухарцам, 9 – бухарским евреям, 82 – ташкентским сартам и 6 – афганским купцам (Добросмыслов, 1912: 13, 22).

В 1886 году из России через Казалы в Бухару, Хиву, Амударьинский отдел, Сырдарьинскую область, Ферганский и Зеравшанский уезды было вывезено 136 673 пуда товаров на сумму 3 492 264 рубля, а из Центральной Азии в Россию через Казалы было вывезено 177 310 пудов товаров на сумму 3 273 603 рубля (Обзор Сыр-Дарьинской области..., 1888).

Близость города Казалы к реке Сырдарье, Аральскому морю и озеру Камыстыбас (Камбаш), а также расположение на пути караванов, проходивших через Кызылкум и Сырдарью, способствовали превращению города в важный караванный пункт и создали благоприятные условия для развития базара.

Из России вывозились чай, сахар, товары мануфактур, галантерея, бакалея, предметы домашнего обихода, керосин, табак, мука. В Россию вывозились хлопок, ткани, шёлк, каракуль, дублёная кожа, овечьи и козьи шкуры, войлок, шерсть, конские хвосты и гривы, ковры, рыба, мануфактурные изделия (Сазонова, 1978: 95). П. Небольсин отмечал, что «сырдарьинские города имеют большее значение для русской внешней торговли, чем каспийские города» (Небольсин, 1854: 52, 54). Ключевую роль в обеспечении торговых отношений между Россией и городами Сырдарьи играли кызылкумские торговые пути.

В 1910 году в Перовском уезде в качестве торговцев были зарегистрированы 1191 казах, что составляло 7,3 % от числа всех уездных предпринимателей, а в 1911 году в Казалинском уезде –

530 казахов, что составляло 3,4 %. На территории Перовского уезда купцы активно торговали в самом в городе Перовске, а также в Скобелевской, Аламесекской, Жолекской и Жанакорганской волостях, то есть в регионах с развитым оседлым образом жизни (МКЗ, Перовский уезд, 1912: 98; Казалинский уезд, 1913: 72). Овцы, овечья шерсть и овечьи шкуры использовались в качестве обменной стоимости в местной торговле. Торговые пути, направлявшиеся на запад и проходившие через территорию Кызылкума, оказали существенное влияние на развитие торговой активности в Сырдарьинском регионе.

Торговые отношения, связанные с маршрутами через Кызылкум в XVIII – начале XX вв. Транзитные торговые пути эпохи раннего железа и средневековья были широко востребованы и в XVIII–XIX веках. Для уточнения характера и особенностей торговой магистрали через Кызылкум большое значение имеют записи оренбургских военных и русских исследователей. Торговый путь, по которому экспортировались товары в Хиву, Бухару, Ташкент, а также в Европу и Западную Азию, проходил через Казалинский уезд. Основы этой магистрали были заложены еще в эпоху Великого Шелкового пути. Об этом П.И. Рычков писал: «Богатство казахов Младшего жуза заключалось в лошадях и овцах, которые служили основным товаром для торговли с Оренбургом и Хивой» (Рычков, 1887: 101). Сведения Рыčkова указывают на то, что торговые караванные пути из Оренбурга в Хиву проходили через Кызылкум, и в период преобладания кочевого скотоводства основной товар составляли скот и продукты животноводства. Торговый транзит из Узбекистана через Кызылкум имел большое значение и для внешней торговли России.

Главный торговый транзитный путь через Кызылкум под названием «Кызылжол» (Красная дорога) проходил по восточному берегу Аральского моря, низовьям Жанадарьи и вел в Хиву через Даукару. Протяженность торгового пути от Перовска до низовий Амударьи составляла около 577 км. (Россия. Полное географическое описание, 1913: 598).

По сведениям А. Макшеева, длина пути, соединявшего Бухару с Казахской степью, составляла 707 километров. На территории Казахстана этот торговый путь проходил через горы Каратобе, далее вдоль Сырдарьи, затем по руслу Куандарьи, пересекал пески Кызылкума и местность Жузкудук. Более короткий путь, соединявший Хиву с Казахской степью, имел протяженность в 520 километров. Этот маршрут проходил через лог Жаманшыганак в юго-западной части казахских земель (окрестности нижнего течения Сырдарьи), затем адыры Сайкудук, Айыртау, Карабатыр, Белкудук, Кудайжар, Зангар, высохшее русло Жанадарьи, далее шел вдоль побережья озер Даукара, Камыстыбас (Камбаш) и через гору Мангыт вел в Хиву (Макшеев, 1856: 49–50).

По военно-учетным данным Оренбургского войска, путь от города Оренбурга до пустынной равнины Бетпакадала составлял 580 километров. Через Бетпакадалу он вел к форту Перовский. Путь из Орска, пересекавший Каракум, Майлыбас и достигавший Сырдарьи, был протяженностью в 750 километров. Вместе с дорогой по правому берегу Сырдарьи до Перовского форта весь маршрут составлял 970 километров (Мейер, 1865: 52–53).

Далее торговый путь, обеспечивавший Перовский рынок, делился на два направления. Одним из них было Кызылкумовское ответвление, которое также делилось на два маршрута: длинный и короткий:

Длинный – протяженностью в 1000 километров – шел по правому берегу Сырдарьи до крепости Жолек и Туркестана, где вновь делился на два направления: северо-восточном – до Коканда и северо-западном – до Бухары через Ходжент, Уратобе, Самарканд, Зерафшан;

Короткий – протяженностью в 600 километров – вел в Бухару из Перовска через Кызылкум (Мейер, 1865: 52–53).

По информации В.Н. Татищева, расстояние между Оренбургом и приаральскими степями составляло 500–600 километров (Татищев, 1950: 148). По сообщению П. Небольсина расстояние дороги между Орском и крепостью Райым составляла 700 километров (Небольсин, 1854: 55). Путешествие в составе Русского географического общества П. Небольсина по торговому пути Бухара – Троицк занимало 52 дня. Для этого ему нужно было вначале пересечь Сырдарью, далее пройти через Жанакорган, реку Мынбулак у подножия гор Каратау, колодец Дауткожи, мимо озер Теликол и Арыс, через местности Еспе и Калмаккырылган (Небольсин, 1855: 133–134).

В трех километрах от станции Байгекум была расположена крепость Жолек, основанная в 1861 году, в которой действовали несколько торговых лавок, а раз в неделю осуществлялся Жолекский рынок (Россия. Полное географическое..., 1913: 598). В путевых заметках И.И. Зарубина отмечается, что в ней отсутствовали как торговля, так и производство (Зарубин, 1879: 622). Вероятно, такое впечатление сложилось у исследователя потому, что он проезжал через Жолек в тот период, когда кочевники переселялись на летние пастбища. Как уже упоминалось выше, торговля в регионе Сырдарьи оживлялась именно с возвращением кочевников, и, возможно, на момент его посещения экономическая активность временно прекратилась. Подтверждением торговой значимости Жолека служит сделанная статистом А. Фишером фотография «Рынок в Жолеке», демонстрирующая Жолек как крупный торговый центр (Рисунок 1).

Если обратить внимание на описание торгового пути и развития торговли в Форте № 1-Казалы, приведенное в путевых записях П.И. Пашино, то можно отметить, что Форт № 1 был расположен на пересечении двух торговых путей, идущих из Бухары и Хивы. Караванщики проходили через Форт и

направлялись дальше в Уральскую крепость, а затем через Орск и Оренбург – в Россию (Пашино, 1868: 27).



Рис. 1. Базар в Жолеке. 1910 год, ноябрь. Фото А. Фишер (МКЗ, Перовский уезд, 1912: 156а)

Несмотря на то, что пески Кызылкума к югу от форта Перовский затрудняли доступ в Бухару, восточные провинции Бухарского ханства все же направляли туда свои обозы. В 1867 году годового товарооборот форта превысил 80 тыс. рублей. Среди товаров можно было встретить образцы азиатской мануфактуры, российские железные изделия и местную продукцию (Пашино, 1868: 48).

Протяженность торгового пути Ургенч-Казалы-Иргиз-Орск-Оренбург, проходившего через Казалы, составляла 1400 км. (Сазонова, 1978: 81).

Основываясь на записях Л.Ф. Костенко и П. Небольсина, можно определить следующие направления торговых путей, проходящих через Кызылкум: Хива – Петро-Александровск – Форт № 1 Казалы – Россия; Бухара – Казалы – Оренбург – Омск – Троицк – Петропавловск; Бухара – Перовск – Оренбург – Омск – Троицк – Петропавловск; Бухара – переправа Ушкайык – Оренбург – Омск – Троицк – Петропавловск.

Время в пути между Оренбургом и Бухарой составляло 55–60 дней, между Орском и Бухарой – 45–50, Троицком и Бухарой – 50–55 (Костенко, 1880: II, 2; Небольсин, 1854: 88-89).

Сведения П.С. Палласа о том, что «в Троицке бухарских и хивинских купцов немного, в основном торгуют ташкентские купцы. В Троицке торгуют казахи Среднего жуза, а в Оренбурге – казахи Младшего жуза», подтверждают существование торговых путей, проходивших через Кызылкум, и участие казахов в торговой деятельности (Паллас, 1770: II, 381-382).

Г. Волконский отметил, что казахские племена развивали торговые связи с купцами из Бухары и Троицка. Также он упоминает о том, что торговый путь из Бухары и Хивы вёл в Оренбург, а из Ташкента – в Троицк. Записи Г. Волконского являются важным свидетельством значимости Кызылкума в функционировании торгового движения и роли местных казахов в развитии торговых отношений (Материалы..., 1940: 513-515).

Известный востоковед В.В. Бартольд, основываясь на данных арабских и персидских источников, выдвинул предположение, что путь через низовья Сырдарьи и реку Талас идет на земли кимаков к северу от Иртыша. Кимаки обменивали меха на соль. На севере добываемая в южных солончаковых долинах соль была весьма ценным товаром. В то же время пушнина из северных районов была важна для купцов с юга. По сообщению В.В. Бартольда, торговый путь через Сырдарью от Ферганской границы до родины кимаков торговцы проходили за 30 дней (Бартольд, 1963: 242). Указанный В.В. Бартольдом маршрут пересекал и Кызылкум. Торговые пути через Сырдарью и Кызылкум пролегали не только по территориям с благоприятными природными условиями, но и через песчаные, пустынные регионы, такие как Дариялыктакыр и Арыскум.

5. Заключение

Торговые пути, начинавшиеся в центральноазиатских ханствах, условно подразделяются на Оренбургское, Орское, Троицкое, Омское и Бетпакдалинское направления. Кызылкум выполнял транзитную функцию, обеспечивая связь между Центральной Азией и Европой. Через территорию Кызылкума товары перевозились преимущественно на верблюдах. Необходимость переправы торговых караванов через реку Сыр-Дарья способствовала развитию таких промыслов, как строительство лодок и грузоперевозки. Зимой для переходов по льду сооружались дороги из камыша и ветвей тamarиска.

Среди кочевого населения торговля осуществлялась главным образом в форме натурального обмена. В 1905–1906 годах, с вводом в эксплуатацию Оренбургско-Ташкентской железной дороги, Кызылкум утратил свое значение в качестве транзитной торговой зоны. Также прекратили свое существование караванные промыслы *керуенбасылык*, *кіре тарту*, зародившиеся еще в эпоху

Великого Шелкового пути. Строительство Ташкентско-Оренбургской железной дороги придало торговле и грузоперевозкам на равнинах Сырдарьи индустриальный формат. Претерпел изменения характер грузоперевозок: акцент переместился от организации переправы караванов через реку к обслуживанию железнодорожных станций.

6. Благодарности

Исследование выполнено в рамках грантового финансирования Комитета науки МНВО РК 2025–2027 гг., ИРН проекта AP26197945 “Этнографическое и этноархеологическое исследование Северного и Южного Кызылкума в этно-экосистеме”.

Литература

Бартольд, 1963 – Бартольд В.В. Киргизы. Исторический очерк / Общие работы по истории Средней Азии. Работы по истории Кавказа и Восточной Европы. Соч. Т. II. Ч. 1. М.: Издательство восточной литературы, 1963. С. 471–517.

Валиханов, 1985 – Валиханов Ч.Ч. Собрание сочинений в пяти томах. Т. 4. Алма-Ата: Главная редакция Казахской советской энциклопедии, 1985. 458 с.

Гродеков, 1889 – Гродеков Н.И. Киргизы и каракиргизы Сыр-Дарьинской области. Юридический быт. Т. 1. Ташкент: Типо-литография С.И. Лахтина, 1889. 205 с.

Добросмыслов, 1912 – Добросмыслов А.И. Города Сыр-Дарьинской области. Казалинск, Перовск, Туркестан, Аулиеата, Чимкент. СПб., 1912. 18 с.

Зарубин, 1879 – Зарубин И.И. По горам и степям Средней Азии. Путевые заметки от Москвы до Кульджи // *Русский вестник*. Т. 144. № 12. М., 1879. С. 627–683.

Казахско-русские отношения..., 1964 – Казахско-русские отношения в XVIII–XIX веках (1771–1867 годы). Сборник документов и материалов. Алма-Ата: Издательство Наука, 1964. 572 с.

Костенко, 1880 – Костенко Л.Ф. Туркестанский край. Опыт военно-статистического обозрения Туркестанско-военного округа. Материалы для географии и статистики России. СПб.: Типография и хромолитография А. Траншеля, 1880. Т. I. 452 с. + 3 карта; Т. II. 200 с.; Т. III. 307 с.

Материалы по истории..., 1940 – Материалы по истории Казахской ССР. (1785–1828 гг.) Т. IV. М.-Л.: Изд. АНССР. 1940. 543 с. + 1 л. карта.

Макшеев, 1856 – Макшеев А.И. Описание низовьев Сыр-Дарьи // *Морской сборник*. СПб.: В типографии Имп. АН., 1856. С. 448–527.

Мейер, 1865 – Мейер Л. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами генерального штаба. Ч. 1. Киргизская степь. Оренбургского ведомства. СПб.: Тип. Э. Веймера, 1865. 288 с. + 12 л. карта + табл.

МКЗ, 1912 – Материалы по киргизскому землепользованию. Сыр-Дарьинская область. Перовский уезд. Главное управление землеустройства и земледелия Переселенческого управления. Ташкент: Типо-литография В.М. Ильина, 1912. 190 с. + приложение 32 с. + табл. 127 с. + 45 с. + карта 3 лист. (394 с).

МКЗ, 1913 – Материалы по киргизскому землепользованию. Сыр-Дарьинская область. Казалинский уезд. Главное управление землеустройства и земледелия Переселенческого управления. Ташкент: Типо-литография В.М. Ильина, 1913. 148 с. + приложение 1–17., табл. 1+221 + карта 1 лист. (383 с).

НАУз – Национальный архив Узбекистана.

Народы России..., 1879 – Народы России. Киргизы. Исторический очерк и народный характер. Издание «Досуг и дело». СПб.: Типография товарищества «Общественная польза», 1879. 58 с.

Небольсин, 1854 – Небольсин П.И. Рассказы проезжего. СПб.: В типографии Штаба Военно-учебных заведений, 1854. 343 с.

Небольсин, 1855 – Небольсин П.И. Очерки торговли России со Средней Азией // *ЗИРГО*. Книжка 10. СПб.: В типографии Имп. АН., 1855. 442 с. + 3 л. табл. + 1 карта.

Обзор Сыр-Дарьинской области..., 1888 – Обзор Сыр-Дарьинской области. Приложение к всеподданнейшему отчету военного губернатора области за 1886 г. Ташкент: Типо-литография С.И. Лахтина, 1888. 385 с.

Паллас, 1770, 1773, 1778 – Паллас П.С. Путешествия по разным провинциям Российской империи. Ч. 1. Путешествие 1768–1769 гг. Перевод О. Томский. СПб.: Тип. Имп. АН., 1773. 657 с. + 28 вкл.; Ч. 2. 1770 г. 476 с.; Ч. 3. Вторая половина 1772–1773 годов. Перевод Г. Зуев. 1788, 480 с. + 50 вкл.

Пашино, 1868 – Пашино П.И. Туркестанский край в 1866 году. Путевые заметки. СПб.: 1868. 179 с. + ил. + 1 л. карта.

Россия..., 1913 – Россия. Полное географическое описание нашего отечества. Настольная и дорожная книга для русских людей. Под ред. П.П. Семенова и академика В.И. Ламанского. Т. XIX. Туркестанский край. Составил князь В.И. Масальский. СПб.: Издание А.Ф. Дефриена, 1913. 861 с. + карта.

Рычков, 1887 – Рычков П.И. Топография Оренбургской губернии. 2-ое изд. Оренбург: Типография В. Бреслина, 1887. 405 с.

- Сазонова, 1978** – Сазонова М.В. Традиционное хозяйство узбеков Южного Хорезма. Ленинград: Наука: Ленинградское отделение, 1978. 97 с.
- Смирнов, 1887** – Смирнов Е. Сырдаринская область. Описание, составленное по официальным источникам. СПб.: Типография М.М. Стасюлевича, 1887. 356 с.
- Татищев, 1950** – Татищев В.Н. Избранные труды по географии России. М.: Гос. издательство географической литературы, 1950. 248 с.
- Terekbayeva et al., 2023** – Terekbayeva Zh.M., Beisegulova A.K., Baudiyarova K.B., Yessenamanova A.S. Mastering of Traditional Waterways of Kazakhs // *Bylye Gody*. 2023. 18 (2). Pp. 565-576.

References

- Bartol'd, 1963** – Bartol'd, V.V. (1963). Kirgizy. Istoricheskij ocherk [The Kyrgyz. Historical sketch]. Obshchie raboty po istorii Srednej Azii. Raboty po istorii Kavkaza i Vostochnoj Evropy. Soch. T. II. Ch. 1. M. Pp. 471-517. [in Russian]
- Dobrosmyslov, 1912** – Dobrosmyslov, A.I. (1912). Goroda Syr-Dar'inskoi oblasti. Kazalinsk, Perovsk, Turkestan, Aulieata, Chimkent [Cities of the Syr-Darya region. Kazalinsk, Perovsk, Turkestan, Aulieata, Shymkent]. SPb. 18 p. [in Russian]
- Grodekov, 1889** – Grodekov, N.I. (1889). Kirgizy i karakirgizy Syr-Dar'inskoi oblasti. Yuridicheskii byt [Kirghiz and Karakirgiz of the Syrdarya region. Legal life]. T. 1. Tashkent: Tipo-litografiya S.I. Lakhtina. 205 p. [in Russian]
- Kazakhsko-russkie otnosheniya..., 1964** – Kazakhsko-russkie otnosheniya v XVIII-XIX vekakh (1771–1867 gody) [Kazakh-Russian relations in the XVII-XIX centuries (1771–1867)]. Sbornik dokumentov i materialov. Alma-Ata: Izdatel'stvo Nauka, 1964. 572 p. [in Russian]
- Kostenko, 1880** – Kostenko, L.F. (1880). Turkestanskii krai. Opyt voenno-statisticheskogo obozreniya Turkestansko-voennogo okruga [Turkestan region. The experience of the military statistical review of the Turkestan Military District]. Materialy dlya geografii i statistiki Rossii. SPb.: Tipografiya i khronolitografiya A.Transhelya. T. I. 452 p.+ 3 karta; T II. 200 p.; T. III. 307 p. [in Russian]
- Maksheev, 1856** – Maksheev, A.I. (1856). Opisanie nizov'ev Syr-Dar'I [Description of the lower reaches of the Syr Darya]. *Morskoi sbornik*. SPb.: V tipografii Imp. AN. Pp. 448-527. [in Russian]
- Materialy po istorii..., 1940** – Materialy po istorii Kazakhskoi SSR. (1785-1828 gg.) [Materials on the history of the Kazakh SSR. (1785-1828)]. T. IV. M.-L.: Izd.ANSSR. 1940. 543 p. + 1 l. karta. [in Russian]
- Meyer, 1865** – Meyer, L. (1865). Materialy dlya geografii i statistiki Rossii, sobrannye ofitserami general'nogo shtaba [Materials for geography and statistics of Russia, collected by officers of the General Staff]. Ch. 1. Kirgizskaya step'. Orenburgskogo vedomstva. SPb.: Tip. E. Veimera. 288 p.+ 12 l karta + tabl. [in Russian]
- MKZ, 1912** – Materialy po kirgizskomu zemlepol'zovaniyu. Syr-Dar'inskaya oblast'. Perovskii uezd. Glavnoe upravlenie zemleustroistva i zemledeliya Pereselencheskogo upravleniya. Tashkent: Tipo-litografiya V.M. Il'ina, 1912. 190 p. + prilozhenie 32 p.+ tabl. 127 p. + 45 p. + karta 3 list. (394 p). [in Russian]
- MKZ, 1913** – Materialy po kirgizskomu zemlepol'zovaniyu. Syr-Dar'inskaya oblast'. Kazalinskii uezd. Glavnoe upravlenie zemleustroistva i zemledeliya Pereselencheskogo upravleniya. Tashkent: Tipo-litografiya V.M. Il'ina, 1913. 148 p. + prilozhenie 1-17., tabl 1+221 + karta 1 list. (383 p.). [in Russian]
- Narody Rossii..., 1879** – Narody Rossii. Kirgizy. Istoricheskii ocherk i narodnyi kharakter [The peoples of Russia. The Kyrgyz. Historical essay and folk character]. Izdanie «Dosug i delo». SPb: Tipografiya tovarishchestva «Obshchestvennaya pol'za», 1879. 58 p. [in Russian]
- Nebol'sin, 1854** – Nebol'sin, P.I. (1854). Rasskazy proezzhego [Stories of a passer-by]. SPb.: V tipografii Shtaba Voенно-uchebnykh zavedenii. 343 p. [in Russian]
- Nebol'sin, 1855** – Nebol'sin, P.I. (1855). Ocherki torgovli Rossii so Srednei Aziei [Sketches of Russia's trade with Central Asia]. ZIRGO. Knizhka 10. SPb.: V tipografii Imp. AN., 1855. 442 p. + 3 l. tabl + 1 karta. [in Russian]
- Obzor Syr-Dar'inskoi oblasti..., 1888** – Obzor Syr-Dar'inskoi oblasti. Prilozhenie k vsepoddaneishemu otchetu voennogo gubernatora oblasti za 1886 g. [An overview of the Syr Darya region. Appendix to the most comprehensive report of the military governor of the region for 1886]. Tashkent: Tipo-litografiya S.I. Lakhtina, 1888. 385 p. [in Russian]
- Pallas, 1773, 1770, 1778** – Pallas, P.S. (1773, 1770, 1778). Puteshestviya po raznym provintsiyam Rossiiskoi imperii. Ch.1. Puteshestvie 1768–1769 gg. Perevod O. Tomskii [Travels through different provinces of the Russian Empire. Part 1. The journey of 1768–1769]. SPb.: Tip. Imp. AN., 1773. 657 p.+ 28 vkl; Ch. 2. 1770 g. 476 p.; Ch. 3. Vtoraya polovina 1772–1773 godov. Perevod G.Zuev. 1788, 480 p. + 50 vkl. [in Russian]
- Pashino, 1868** – Pashino, P.I. (1868). Turkestanskii krai v 1866 godu [The Urkestan region in 1866. Travel notes]. Putevye zametki. SPb. 179 p. + il + 1 l. karta. [in Russian]
- Rossiia..., 1913** – Rossiya. Polnoe geograficheskoe opisanie nashego otechestva. Nastol'naya i dorozhnaya kniga dlya russkikh lyudei [Russia. A complete geographical description of our homeland. A desktop and travel book for Russian people]. Pod. red. P.P. Semenova i akademika V.I. Lamanskogo. T.XIX. Turkestanskii krai. Sostavil knyaz' V.I. Masal'skii. SPb.: Izdanie A.F.Defriena, 1913. 861 p.+ karta. [in Russian]

- Rychkov, 1887 – Rychkov, P.I. (1887). Topografiya Orenburgskoi gubernii [Topography of Orenburg province]. 2-oe izd. Orenburg: Tipografiya V.Breslina. 405 p. [in Russian]
- Sazonova, 1978 – Sazonova, M.V. (1978). Traditsionnoe khozyaistvo uzbekov Yuzhnogo Khorezma [The traditional economy of the Uzbeks of South Khorezm]. Leningrad: Nauka: Leningradskoe otdelenie. 97 p. [in Russian]
- Smirnov, 1887 – Smirnov, E. (1887). Syrdarinskaya oblast'. Opisanie, sostavlennoe po ofitsial'nym istochnikam [The Syrdarya region. Description based on official sources]. SPb.: Tipografiya M.M. Stasyulevicha. 356 p. [in Russian]
- Tatishchev, 1950 – Tatishchev, V.N. (1950). Izbrannye trudy po geografii Rossii [Selected works on the geography of Russia]. M.: Gos. izdatel'stvo geograficheskoi literatury. 248 p. [in Russian]
- Terekbayeva et al., 2023 – Terekbayeva, Zh.M., Beisegulova, A.K., Baudiyarova, K.B., Yessenamanova, A.S. (2023). Mastering of Traditional Waterways of Kazakhs. *Bylye Gody*. 18(2): 565-576.
- TsGAUz – Natsional'nyy arkhiv Uzbekistana National [Archives of Uzbekistan].
- Valikhanov, 1985 – Valikhanov, Ch.Ch. (1985). Sobranie sochinenii v pyati tomakh [Collected works in five volumes]. T. 4. Alma-Ata: Glavnaya redaktsiya Kazakhskoi sovetskoj entsiklopedii. 458 p. [in Russian]
- Zarubin, 1879 – Zarubin, I.I. (1879). Po goram i stepyam Srednei Azii. Putevya zametki ot Moskvy do Kul'dzhi [Across the mountains and steppes of Central Asia: Travel notes from Moscow to Kuldzha]. RV. T. 144. 1879 g. dekabr'. 622 p. [in Russian]

Торговые пути через Кызылкум и нижнее течение Сырдарьи, направленные в Россию в XVIII – начале XIX вв.

Айнура Кыдыргалиевна Бейсегулова^a, Жазира Махмудовна Терекбаева^{a, *},
Таттигуль Еrsaиновна Картаева^a, Даулет Жаксымуратулы Жайлыбай^a

^a Казахский национальный университет имени аль-Фараби, Республика Казахстан

Аннотация. В статье авторами анализируются торговые пути, проходившие через Кызылкум и нижнее течение Сырдарьи в XVIII – начале XIX вв. Особое внимание уделено направлениям, условиям функционирования и участию казахов в организации международных торговых и караванных путей, соединявших Казахстан с государствами Центральной Азии и Россией. Цель исследования – комплексно проанализировать историко-географические и этноэкономические особенности функционирования данных торговых маршрутов.

Методологическую основу работы составляют историко-сравнительный, статистический и историко-системный подходы, а также источниковедческий анализ. Источниковую базу составляют архивные и официальные статистические сборники.

Показано, что изучаемая территория выполняла функцию транзитного пространства. Множество торговых путей, пересекавших реку Сырдарью, соединяли Центральную Азию и Запад, что способствовало экономическому развитию в городах и поселениях, расположенных по берегам реки. Освоение пустынных и водных дорог, распространение торгового дела способствовало развитию среди присырдарьинских казахов разных видов промысла, как «керуенбасылық» (караванвожатый), «жук тасушылық» (перевозка грузов), «саудагерлік» (торговля). Грузоперевозки дали возможность местному населению заработать дополнительные средства для своего существования. Ответственность за организацию караванной деятельности среди казахов также возлагалась на керуенбасы (управляющего караваном).

Ключевые слова: Кызылкум, караван, торговые пути, базар, грузоперевозки, переправа.

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: beysegulovaak@gmail.com (А.К. Бейсегулова), terekbaevazhaz@gmail.com (Ж.М. Терекбаева), kartaeva07@gmail.com (Т.Е. Картаева), daulet_87@bk.ru (Д.Ж. Жайлыбай)