

Copyright © 2025 by Cherkas Global University



Published in the USA  
 Bylye Gody  
 Has been issued since 2006.  
 E-ISSN: 2310-0028  
 2025. 20(4): 1637-1648  
 DOI: 10.13187/bg.2025.4.1637

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



## Road and Transport Network and Infrastructure of the Southern Trans-Urals and Northern Kazakhstan in the New Times from the Point of View of the Global-Historical Approach

Olga Yu. Nikonova <sup>a</sup>, Gayaz Kh. Samigulov <sup>a, b, \*</sup>

<sup>a</sup> South Ural State University, Chelyabinsk, Russian Federation

<sup>b</sup> Scientific Research Center "Dasht-i-Kipchak", Astana, Republic of Kazakhstan

### Abstract

Historical roads are one of the rather traditional and at the same time not well enough studied topics. The proposed publication examines a peculiar connection – Northern Kazakhstan and the Southern Urals, as two interconnected areas of the functioning of the global road network in Eurasia. This territory as a whole has been included in the system of Eurasian movements since ancient times, but the specifics of the road development is determined by landscape and topographic features. In the steppe, the road routes determine the presence of water sources and fords across rivers, in the mountains – the presence of passes convenient for the passage of pack animals or wheeled transport. Northern Kazakhstan and the Urals are united by the fact that the roads that passed here were mainly transit in nature. These routes connected centers located in Central Asia, Europe and Siberia.

The situation changed somewhat in the 18th century AD, when the Orenburg border line emerged and exchange yards were founded in the cities of Orenburg, Orsk, and Troitsk. These exchange yards functioned as large trading centers, where goods were exchanged and sold. In addition, they served as transit points. Thus, goods brought to the Troitsk exchange yard on camels could then be sent to the Makaryevskaya or Irbitskaya fair by horse-drawn convoy. Border trade was accompanied by the involvement of the local population, in particular, the Kazakhs. The Kazakhs were regular participants in trade at exchange yards, bringing cattle for sale, bringing skins. They also were guarding caravans.

**Keywords:** exchange, trade, Kazakhstan, Siberia, route.

### 1. Введение

Появление транснациональной и глобальной истории, теоретические основы которых были сформулированы в 1980-е гг., привело к оживлению дискуссий о соотношении «центра» и «периферии». Труды, опирающиеся на глобально-исторический подход, могут использовать приёмы сравнения различных цивилизаций, изучать трансграничные или транснациональные феномены. Новые возможности открываются для исследователей, занимающихся историей регионов, которые размышляют над вариантами решения проблемы «центр-периферия», когда «центр» ассоциируется с прогрессом и цивилизационными достижениями, а «периферия» - с отсталостью и варварством. Уральские исследователи давно предлагают переосмыслить устаревшую оппозицию и избавиться понятие «периферия» от негативных коннотаций. С точки зрения И.В. Побережникова, К.И. Зубкова, Г.Н. Шумкина, при работе над проблемами региональной истории необходимо учитывать геополитическое значение территории, её роль в процессах колонизации и миграционном движении, экономический потенциал (Урал в контексте..., 2014).

На наш взгляд, бинарные интерпретационные модели становятся в высшей степени дискуссионными при изучении определённых феноменов транснационального значения. Например,

\* Corresponding author

E-mail addresses: [gayas\\_@mail.ru](mailto:gayas_@mail.ru) (G.Kh. Samigulov)

их можно поставить под вопрос, поместив в фокус исследования транспортную инфраструктуру и трансграничные связи региона. Внимание к транспортным и торговым путям позволяет переосмыслить фактор «периферийности», указав на её выгоды и значение для модернизации отношений на прилегающих территориях.

## 2. Материалы и методы

При подготовке настоящей статьи были использованы материалы, хранящиеся в различных архивах Республики Казахстан и Российской Федерации, а также опубликованные источники. Важную роль в изучении истории дорог и транспортной инфраструктуры играют, прежде всего, картографические источники. Они позволяют, с одной стороны, уточнить трассы конкретных дорог, с другой – детализировать варианты их использования. Например, план-карта Уфимской провинции 1736 г. (см. [Рисунок 2](#)), хранящаяся в Российском государственном архиве древних актов (РГАДА) (Москва, Российская Федерация), даёт представление об основных дорогах Южного Урала на момент составления документа. В контексте нашего повествования важны и некоторые опубликованные ранее графические материалы, в частности, карта С.У. Ремезова «Начертание изящное граду Кунгуру и всему Кунгурскому уезду» 1703 г. (см. [Рисунок 3](#)), где показаны трансуральские пути, проходившие по Сылвенско-Чусовскому коридору. «Служебная чертежная книга» С.У. Ремезова, созданная одним из первых картографов Сибири и Урала с 1699 по 1734 г., была оцифрована в 2021 г. и доступна на сайте Национальной электронной библиотеки РФ в разделе «Книжные памятники». История перипетий с разрешениями на использование трансуральских дорог воссоздаётся с помощью документов, опубликованных в дореволюционных изданиях (например, в «*Полном своде законов Российской империи*», «*Чтениях в Обществе истории и древностей российских при Московском университете*»). Материалы Государственного архива Оренбургской области (ГАОО) (Оренбург, Российская Федерация) (фонд 1 – Оренбургская экспедиция, фонд 6 – Канцелярия Оренбургского генерал-губернатора и др.), Государственного архива Свердловской области (ГАСО) (Екатеринбург, Российская Федерация) (фонд 24 – Главное правление Казанских и Сибирских заводов, фонд 59 – Чертежная Главного правления и др.) и Центрального государственного архива Республики Казахстан (ЦГА РК) (Алматы, Республика Казахстан) (фонд 4 – Оренбургская пограничная комиссия) позволяют проследить вовлечённость некоторых групп казахского населения в караванную торговлю в качестве проводников и охранников, а иногда и грабителей. В фонде Троицкой таможни Объединённого государственного архива Челябинской области (ОГАЧО) (Челябинск, Российская Федерация) (фонд И-28) можно найти списки прибывающих и отбывающих караванов, сведения о происхождении торговцев и характеристику товаров, направлявшихся из Средней Азии в европейскую часть России. В настоящую статью вошла незначительная часть выявленных нами материалов.

При работе с информацией авторы использовали принципы глобально-исторического подхода, рассказывающего «об ограниченных (то есть “неглобальных”) пространствах, но с учетом глобальных связей и общих структурных условий» ([Конрад, 2018: 30](#)). Анализ картографического материала потребовал знакомства с методами исторической географии. Также при написании статьи были использованы исторические реконструкции, сделанные другими авторами ранее (например, реконструкции А.Д. Таирова). При интерпретации роли транснациональных акторов в создании, развитии и использовании транспортной инфраструктуры важными были концепции теории модернизации и фронтальной модернизации, разрабатываемые уральскими исследователями ([Побережников, 2011; 2014](#) и др.).

## 3. Обсуждение

Тема дорог, путей, транспортной инфраструктуры Южного Зауралья и Северного Казахстана в Новое время не может похвастаться богатой историографией, что обусловлено сложностью реконструкции предмета изучения и очевидным выходом его за рамки истории в сферу междисциплинарных исследований. Различные аспекты этой темы освещали в своих трудах новосибирский исследователь О.Н. Катионов и его ученики, благодаря которым составлены каталоги карт Сибири и Дальнего Востока и обзоры электронных ресурсов ([Катионов, 2008](#)), учёные Сибирского отделения РАН В.А. Ламин и А.И. Тимошенко ([Ламин, Тимошенко, 2012](#)); о зауральских транспортных и миграционных путях писали Д.Н. Маслюженко ([Маслюженко, Рябинина, 2017](#)), А.Д. Таиров ([Таиров, 1995; Таиров, 2016](#)), Г.Х. Самигулов ([Самигулов, Свистунов, 2007; Самигулов, 2013; 2013а](#)). Чаще всего тема дорог возникает в связи с двумя важными исследовательскими полями – историей торговли и историей русской колонизации. В работе А.Д. Таирова «*Торговые коммуникации в западной части Урало-Иртышского междуречья*» предложена детальная реконструкция караванных путей XVII–XIX вв. в урало-казахстанских степях, предпринята попытка выявления устойчивости транспортной инфраструктуры ([Таиров, 1995](#)). Таиров сравнивает данные письменных источников и результаты археологических раскопок, опирается на исследования других авторов. Это даёт ему основание утверждать, что многие зафиксированные письменно пути передвижения людей и товаров на Урале сформировались ещё в I тысячелетии до н. э. Конкретные маршруты определялись рядом естественных факторов: удобством дороги для пересечения

природных препятствий, близостью водоемов и относительно безопасных ночёвок. Расстояние однодневных переходов составляло, по оценкам исследователя, от 25 до 60 км. Казахстанские авторы также достаточно давно и плотно занимаются вопросами дорожной истории своей страны (Маргулан, 1949; Маргулан, 1950; Байпаков, 2007; Кольцов и др., 2019). Однако фокус их исследований в основном сосредоточен на Великом Шёлковом пути, в той его части, что проходила по территории Казахстана и сопредельных территорий. В историографии реконструируется транспортная сеть с опорой на карты, созданные в эпоху Нового времени и более поздние периоды, прослеживается политическая история создания инфраструктуры – участия в ней государственных органов и конкретных деятелей. Менее изученной является проблема акторов создания и функционирования инфраструктуры – заинтересованных групп населения, пользователей дорог, посредников, бенефициаров и проигравших категорий. Не совсем ясным представляется вопрос о контактах пользователей инфраструктуры (торговцев, караванных проводников, охранников и др.) с местным населением и представителями государства. Некоторым из данных аспектов будет уделено внимание в настоящей статье.

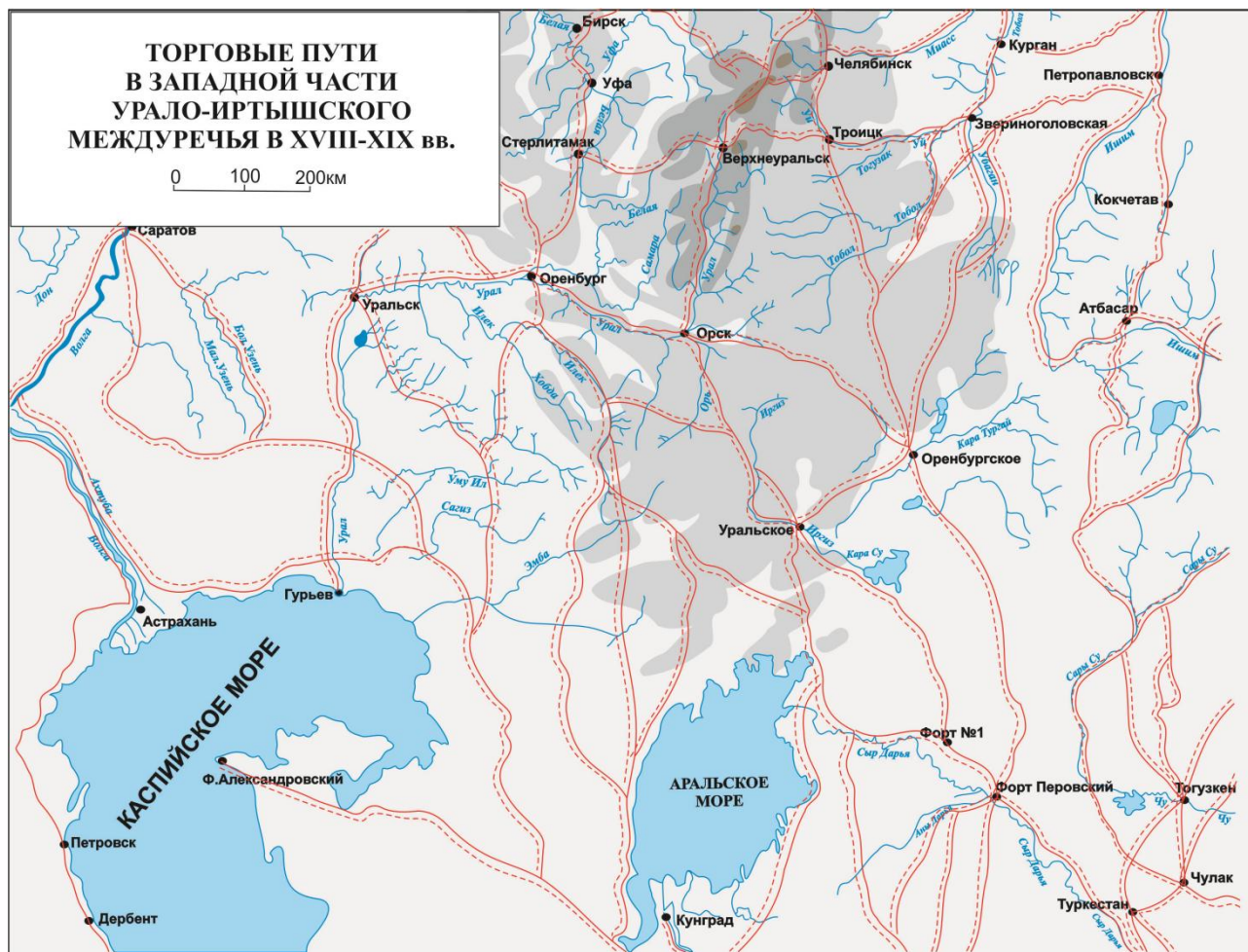
Караванные и торговые пути пересекали Урал условно с запада на восток, образуя коридор для продвижения европейских товаров в Сибирь и далее в Китай. Коммуникации, протянувшиеся с юго-востока на северо-запад, открывали азиатским товарам ворота на ярмарки европейской части континента. Также активно функционировали пути, ориентированные по условной линии север – юг. Они соединяли лесные территории со степью и далее с городами Центральной Азии.

Большинство исследователей, занимающихся коммуникациями Евразии, сходятся во мнении, что караванные пути – это скорее направления, состоявшие из разветвлённой сети маршрутов, соединявшихся в определённых точках – местах водопоя, отдыха, сходящихся у переправ через реки и горных перевалов. Сеть дорог не была стабильной, какие-то трассы могли периодически терять значение из-за того, что караваны подвергались нападениям кочевых народов или в результате природных катаклизмов. По мнению А.Д. Таирова, в древние периоды основные направления торговли среднеазиатских государств менялись. В VI–III вв. до н.э. она, вероятно, ориентировалась на Приуралье и в меньшей степени на Зауралье и Притоболье. Со II в. до н.э. караваны с юга направлялись главным образом в Западную Сибирь (в Притоболье и Прииртышье). Вероятно, с VII–VIII вв. н.э. всё большее значение приобретают пути, ведущие в Приуралье и Прикамье, и главным центром торговли со Средней Азией становится Волжская Булгария. Это направление сохраняет свою значимость до XV – начала XVI в., когда основные торговые артерии вновь устремляются в Зауралье и Западную Сибирь (Таиров, 1995: 33). Таким образом, считает Таиров, возможно, что сложившиеся ещё в I тысячелетии до н.э. караванные и торговые пути без значительных изменений просуществовали до конца XIX в.

Путь на Оренбург, а со второй половины XVIII в. – на Троицк, открывал среднеазиатским купцам европейские рынки. Важную роль в торговле играл Троицкий меновой двор. Согласно реконструкции А.Д. Таирова, дороги к Троицку вели из Бухары через пески Кызылкум к переправе через Сырдарью в местечке Уч-Каюк, затем вверх по Сырдарье к Яныкургану, через степи к озеру Телеколь, мимо озера Арысколь к переправам через реки Калмаккырган, Кайдагул и Улы-Жиланшик, откуда направлялись к укреплению Оренбургскому (нынешний Тургай) на реке Тургай (Таиров, 1995: 10-11).

От Троицка можно было двинуться дальше на север – через Кичигино к Челябинску, затем через Тюбук на Екатеринбург. Следуя на север вдоль рек Караболка и Синара, через Усть-Багаряк можно было добраться до Каменск-Уральского. Из Челябинска можно было двигаться в восточном направлении вдоль рек Миасс и Исеть к Ялutorовску на Тоболе, а далее в Тюмень и Тобольск. В западном направлении через Челябинск проходила дорога к Бирску на реке Белая (маршрут Челябинск–Чебаркуль–Миасс–Златоуст–Сатка–Месягутово–Караидель). Южнее этого направления пролегла дорога от Троицка вверх по рекам Уй, Кидыш и Урляда к Верхнеуральску, а далее к верховьям реки Белая (Белорецк), вдоль Белой на юг, до устья реки Кара, верховий рек Большой Нугуш, Зиган и Селеук – к Стерлитамаку.

У караванного тракта Бухара–Троицк было несколько ответвлений. Одно из них от укрепления Оренбургское направлялось на северо-восток, через Наурзумский бор к южной части озера Кушмурун. Отсюда дорога шла вдоль реки Убаган (по её левому или правому берегу) к станции Звериноголовской на реке Тобол. От Звериноголовской, двигаясь долиной Тобола, можно было попасть в Тобольск или Тюмень. Второе крупное ответвление отходило от основной магистрали севернее озера Уркач. Отсюда оно направлялось на северо-восток, к лесу Ара (правый берег Тобола, восточнее современного Костаная). Далее дорога шла вдоль Тобола к станции Усть-Уйской и Звериноголовской. Двигаясь же к реке Кайранкалык, по её долине и долиной реки Убаган, можно было сразу выйти к Звериноголовской. Третья ветка отходила от укрепления Оренбургского на северо-запад, к Орску, и шла вдоль реки Улькайяк, южнее озера Айке, между озёрами Жетьколь и Шалкар-Ега-Кара, по левобережью реки Большой Кумак (Рисунок 1) (Таиров, 1995: 11).



**Рис. 1.** Торговые и караванные пути Урало-Иртышского междуречья XVIII–XIX вв. Реконструкция А.Д. Таирова (Таиров, 1995: 44)

От дорог, соединявших южные государства и торговые города с Поволжьем, Уралом и Сибирью, обратимся к путям, соединявшим Запад и Восток. Отчасти накладываясь на сеть, реконструированную А.Д. Таириным, отчасти дополняя и расширяя её, дороги, проходившие через южное Зауралье, также представляли собой разветвлённый набор трасс, которые в источниках получали самые разные названия – Сибирской, «Старой Казанской», иногда «Уральской» (Дмитриев, 1900: 36-37; Самигулов, Свистунов, 2007: 67; Самигулов, 2011). Наиболее полное графическое представление сети, по мнению исследователей, можно найти на план-карте Уфимской провинции М. Пестрикова (Рисунок 2).

Дорога из Казани в Уфу обозначена литерой «А», и с Яика (из Ногаев) в Уфу – литерой «В». Дорога под буквой «С» шла от Прикаспия по р. Яик и далее на север вдоль Уральского хребта. Одно из ответвлений этого пути проходило через место впадения р. Увельки в р. Уй, где позже была заложена Троицкая крепость (г. Троицк), и вело на северо-восток, мимо оз. Касли. Вышеописанная дорога пересекалась с южным путём из Казани в Сибирь и Среднюю Азию, варианты которого отмечены на карте 1736 г. литерами «F» и «G». Буквой «D» обозначена дорога из Уфы в Екатеринбург, которая шла от Уфы на север, вдоль хребта и по долине р. Уфы, а затем вливалась в Сылвенско-Исетскую дорогу (северный вариант Старой Казанской дороги, будущий Большой Сибирский тракт). Этот путь имел ответвление, которое пересекало горы в районе озёр Касли и Иртыш и далее шло мимо р. Караболки на р. Исеть и далее к Ялуторовску, но оно не обозначено на карте. Ещё одна дорога, не отмеченная литерой на карте 1736 г., шла от Уфы прямо на восток, пересекая Уральский хребет в районе современной Сатки и Златоуста. Таким образом, в районе озёр Касли и Иртыш образовался своеобразный «транспортный узел».

Рассмотрим вопрос об акторах дорожной инфраструктуры – организаторах и пользователях дорог – на примере Сибирского пути, который играл определяющую роль в процессах раннего проникновения русских переселенцев и торговцев в Сибирь. До конца XVI в. для перехода через Урал обычно поднимались из Камы на р. Вишеру, шли по ней до верховьев и переваливали через Урал на верховья Лозьвы. После падения Казанского ханства стало возможным с Волги подниматься в Приуралье вверх по Каме. Кроме северной дороги через Чердынь, использовали и южный путь –

с Камы на р. Белую, затем на р. Уфу и с её верховьев – на верховья р. Исети или р. Миасса (*История Урала, 1976: 47*). Сухопутный отрезок упоминается в источниках и в историографии под названием Бабиновской дороги, проложенной в 1595–1597 гг. посадским человеком Артемием Бабиновым из Сольвычегодска. В обзорных трудах обычно указывают, что эта дорога «почти двести лет служила главным и кратчайшим путем в Сибирь от Соликамска до верховьев р. Туры, где в 1598 г. был заложен Верхотурский острог с таможней» (*Ламин, Тимошенко, 2012: 37*). Однако только «указной», то есть официально разрешённой для проезда в Сибирь дорогой, коммуникации не ограничивались. Отрезки трансконтинентальных путей зачастую получали свои локальные наименования (*Самигулов, 2013*), которые фиксировались в исторических документах и позднее вносили путаницу в понимание транспортной инфраструктуры.



**Рис. 2.** План-карта Уфимской провинции М. Пестрикова, составлена в декабре 1736 г. (РГАДА. Ф. 192. Оп. 2. Карты Оренбургской губернии. Д. 5)

По мнению исследователей, ответвления от Сибирского тракта и альтернативные Бабиновской дороге маршруты до середины XVII в. использовались преимущественно нерусским населением (*Дмитриев, 1894: 169*) или караванами с местными проводниками, которые хотели обойти таможенные заставы. Постепенно дороги включались в трансконтинентальные пути, причиной чему становились государственные интересы, в числе которых были сбор ясака с инородцев, казённая торговля, военные нужды. Примером такого процесса может служить Кунгурская дорога, которая нанесена на карте С. Ремезова (*Рисунок 3*). Более удобная, чем другое ответвление – Верхотурская дорога, – она проходила по территории, где Уральские горы практически сходят на нет, использовать её можно было круглый год. Для введения Кунгурской дороги в «торговый и государственный оборот» потребовалось вмешательство государственного чиновника В.Н. Татищева.

Татищев понимал, что потребность в вариативной сети дорог становится всё более настоятельной с рубежа XVII–XVIII вв., поскольку начинается активное строительство вододействующих металлургических заводов на Урале, что подразумевало доставку руды, припасов, регулярную явку приписных крестьян и т.д. Однако быстро реализовать свои идеи Татищеву не удалось. В 1739 г. вышел указ императрицы Анны Иоанновны, подтверждавший запрет ездить другими дорогами помимо Верхотурья: «Наикрепчайшими указами запретить, чтобы купцы с товарами и с деньгами, також и других всяких чинов люди, как в Сибирь ездили, так и оттуда в Россию возвращались чрез Верхотурье по прежнему... того ради во всех тех местах, чрез которые вновь дороги проложены, учредить крепкия заставы и наикрепчайшее приказать, ежели кто теми, вновь проложенными дорогами, не явясь в Верхотурье поедет, и на которой нибудь заставе пойманы будут, у таких людей все их товары и пожитки, хотя бы явлены или не явлены были, кофисковать,

присылать в Сибирский приказ; а оных плутов, не пропуская в Сибирь, отсылать в Москву, в Сибирский приказ, за караулом» (ПСЗРИ, 1830: Т. X., № 7741: 717-718).



**Рис. 3.** Карта С.У. Ремезова «Изящное вновь начертание граду Кунгуру и всему Кунгурскому уезду». 1703 г. Красным пунктиром на карте обозначены дороги (Ремезов, 2021: 67–68).

В ходе установления контроля над территорией Башкирии, работы Оренбургской экспедиции по подготовке и строительству первого Оренбурга и Верхнеяицкой пристани началось создание крепостей по дорогам, которыми осуществлялся подвоз припасов для нужд строящегося Оренбурга (1736–1738 гг.). В 1743–1744 гг. была организована Уйская пограничная линия, которая разделяла территорию зауральской части Оренбургской губернии и Казахскую степь. Крепости традиционно ставились на самых угрожаемых направлениях, в случае с Уйской линией это означало, что укрепления контролировали места наиболее удобных переправ через р. Уй. Таким образом, крепости были приурочены к трассам исторических дорог. На одном из самых значимых путей была поставлена Троицкая крепость. В 1752 г. Сенат по представлению Неплюева и Тевкелева обращается к императрице Елизавете Петровне с прошениями открыть прямой путь «из России» в Сибирь, «для того наипаче, что Троицкая крепость к Сибири весьма близкая, а чрез Верхотурье во оную, так же и в Оренбург из Сибири, ездить весьма далеко и убыточно, торг же при оной Троицкой крепости для Российскаго купечества, также как и в Оренбурге, полезный зачинается еще вновь, и тем надежда подается привлечению и Средней Киргис-Кайсацкой Орды...» (Об отворении..., 1860: 35–36). И хотя запрет ещё сохранялся, Неплюев и Тевкелев писали в Сенат, что «...из Сибири через Верхотурье не только в Троицкую, но и в Оренбург ездить весьма далеко и убыточно, и никто не ездит» (Об отворении..., 1860: 33-34).

#### 4. Результаты

Главными пользователями трансконтинентальной дорожной сети были торговцы. Торговые пути, пересекавшие транзитное пространство Южного Зауралья и Северного Казахстана с северо-запада на юго-восток, были артериями русско-китайской торговли. В конце XVII – начале XVIII в. Россия вывозила железо, сукно, а самое главное – меха («мягкую рухлядь»). Сибирские меха везли

сначала в Москву, в Сибирский приказ, а затем казёнными караванами отправляли в Китай (Березницкий, 2017: 8). Пушную торговлю с Китаем активно вели сибирские купцы (Шахеров, 2022: 129-130). В Кяхте в 1750–1780 гг. пушнина формировала около 85 % стоимости российского экспорта. Из Китая в Россию доставляли шёлк, ремень, золото, предметы искусства, из китайских городов Чугучак и Кульджу – китайский чай.

С 1727 г. основным транзитным пунктом для караванной торговли России с Китаем стала Петропавловская крепость. А.Д. Таиров так описывает дорогу из Петропавловска в Северо-Западный Китай (Чугучак и Кульджу). Сначала путь шёл по «ханской» дороге до озера Шортандыколь (примерно в 70 км к северо-западу от Акмолинска) на Ерементаусские горы, переходил реки Оленты, Шидерты, Ацису, горы Желтау и выходил на Егендыбулак. Далее, пересекая восточные склоны гор Бакты, спускался в долины рек Даганделы, Баканас и подходил к городу Сергиополю (Аягузу). От Сергиополя, пересекая хребет Тарбагатай, караваны выходили к Чугучаку; или через Семиречье, Джунгарский Алатау (по долине реки Или) – к Кульдже. Существовали и другие варианты этого пути, которые так или иначе были привязаны к основному тракту (Таиров, 1995: 9).

Постепенно всё большую роль в центральноазиатской торговле приобретала Троицкая крепость. Стоит отметить, что пионерами меновой торговли при Троицкой крепости были казахи. Через два года после основания у стен крепости уже шёл активный меновой торг с киргиз-кайсаками. Р.Н. Гизатуллин указывает, что инициатором торга с казахской стороны был влиятельный представитель Среднего Жуза Абай-Султан (Гизатуллин). Но известен и другой сюжет: полковник Бахметев, командовавший Уйской линией, в августе 1746 г. прислал в Исетскую провинциальную канцелярию сообщение о том, что «приехавшие де к нему кочующих по сю сторону Тобола, на речке Каяте, киргиз-кайсаков/коих де тут немалолюдно/ киргизы, два человека, просили мены, чего для, по силе Ея Императорскаго Величества Указов и позволено им приезжать в сентябре в первых числах и на баранов хлеб менять» (ОГАЧО. Ф. И-63. Оп. 1. Д. 1. Л. 649–649об.). После этого провинциальная канцелярия, по просьбе Бахметева, разослала по территориям провинции указы о том, что желающие менять с казахами хлеб на баранов, должны приехать в первых числах сентября к Троицкой крепости.

Быстрому развитию троичкой торговли способствовало выгодное положение крепости на старинной караванной дороге в Сибирь. Прибыльный торг побудил Оренбургского губернатора И.И. Неплюева и бригадира<sup>1</sup> А.И. Тевкелева войти в Правительствующий Сенат с представлением: «Для произведения с киргиз-кайсаками торгу и мены, сверх Оренбургской, в Троицкой крепости, торг и мену необходимо учредить определено» (Гизатуллин, Самигулов, 2013). Указом Оренбургского губернатора в 1749 г. воеводе Исетской провинции – подполковнику П. Бахметеву – было приказано построить на правом берегу р. Уй, в 105 сажнях от крепости, Меновой двор и таможенню<sup>2</sup>. Вскоре Троицкий меновой двор стал крупным центром торговли с казахами Среднего жуза, ташкентцами, кашгарцами и бухарцами. Троицкая ярмарка по товарообороту в XVIII в. уступала только Нижегородской и Ирбитской (Гизатуллин, 2019: 59-60).

Основным видом торговли в Троицке была караванная, причём не только для среднеазиатских купцов, но и для русских. Р.Н. Гизатуллин приводит данные о численности прибывавших и выходивших из Троицка караванов, свидетельствующие о преобладании привозной торговли (Гизатуллин, 2019: 63): в 1858–1860 гг. количество прибывавших караванов составляло от 52 до 108, а вышло из Троицка в сторону Центральной Азии от 3 до 7 караванов.

Среди среднеазиатских купцов преобладали бухарцы и торговцы из Ташкента, причём первые численно значительно опережали все другие категории. К приезжим купцам, согласно регистрационной книге 1854 г., относились также казахи (киргиз-кайсаки) (ОГАЧО. Ф. И-28. Оп. 1. Д. 493. Лл. 5–14об.).

Важными акторами торговли были так называемые посредники. Так как среднеазиатские ханства длительное время запрещали немусульманам торговлю на своей территории, а также ввели «не магометан» двойные пошлины, чаще всего караваны, отправлявшиеся из Троицка на восток, сопровождали посредники из числа татар (Гизатуллин, 2019: 60).

При начале меновой торговли при Троицкой крепости предметами обмена и торговли были скот, шкуры и зерно. Казахи традиционно пригоняли к стенам менового двора козлов, лошадей, баранов и быков. Масштабы торговли скотом на протяжении XVIII–XIX вв. постоянно росли, чему способствовал экспорт сала. Мелкий рогатый скот забивался на месте, в Троицке, шкуры отправляли на Мензелинскую ярмарку, мясо продавали в горнозаводскую зону, а сало перетапливали и отправляли за границу через Петербургский порт (Гизатуллин, 2019: 63).

<sup>1</sup> Бригадир – воинское звание между полковником и генералом, Тевкелев получил его в период своего пребывания в Санкт-Петербурге, до назначения «Товарищем», т.е. заместителем И.И. Неплюева.

<sup>2</sup> Троицкая пограничная таможенная была упразднена в сентябре 1868 г. в связи с ликвидацией Оренбургской и Западно-Сибирской таможенных линий (ОГАЧО. Ф. И-28. Оп. 1. Д. 1388. Л. 15). Закрытие Троицкой таможни также было обусловлено политически и связано с завоеванием Средней Азии, переносом границы империи в Туркестан, куда были перемещены таможенный округ и его управление.

Когда в торговлю включились купцы из Центральной Азии, список товаров расширился. Во второй половине XIX в. на Троицкой таможене взимали пошлину со следующих товаров: бумага пряденая, хлопчатая, бумажная продукция (бязь белая, крашеная, выбойки, занавески, кушаки, одеяла, халаты), кожи сырые разные, мерлушки бухарские, киргизские; барсуки, волки, корсаки, кошки степные, лисы сырые, сурки сырые; пух козий, рога сайгачьи, сало, сарацинское пшено, соль; фрукты (кишмиш, фисташки); шёлковые и полушёлковые изделия (кутни, платки, сусы<sup>1</sup>, халаты); шерсть верблюжья, шерстяные изделия (армяки, ковры, кошмы); конский волос, кожи савровые, овчины выделанные, паласы; рыба солёная и несолёная, ремни, шапки (ОГАЧО. Ф. И-28. Оп. 1. Д. 493. Лл. 1 об.–4). Согласно сводным данным, привоз в Троицк превышал вывоз, по объёмам торговли традиционно доминировало среднеазиатское направление.

Во второй половине XIX в. среди городов, откуда в Троицк привозили товары, появился китайский Чугучак – административный центр уезда на севере Синьцзяна. В 1845 г. казанский купец, татарин Абдулвали Абубакиров привёл из Чугучака первый караван с чаем (Гизатуллин, 2019: 64). Татарские купцы из Троицка освоили путь с Оренбургской линии в Кашгарию, установили деловые отношения с местными торговцами. Из Западного Китая они доставляли в Троицк различные товары, которые сбывались затем на ярмарках в Ирбите и в Нижнем Новгороде. Российские торговцы доставляли в Чугучак преимущественно сукно и хлопчатобумажные ткани (плис, нанка, миткаль, корольки и пр.) (Шкунов, 2017: 141).

Караванная торговля была сопряжена со значительными рисками. Одним из них были частые грабежи караванов. Этот факт расширяет галерею пользователей транспортной инфраструктуры за счёт разбойников и проводников-охранников. Интересный документ из фондов ГАОО позволяет реконструировать дополнительные роли, которые брали на себя казахи в караванной торговле – возчиков и охранников. В 1815 г. старшина казахского рода жашпас, титулярный советник Кубек Шукуралиев, обратился к оренбургскому губернатору с просьбой о выделении ему квартиры в г. Троицке. Он обосновал свою просьбу так: «Немалое уже время имею я пребывание с семьею своею в здешнем городе Троицке по приглашению розсийских купцов, которые имеют отправление из России в Бухарию таваров и для препровождения туда и в обратный путь, нахожусь я со стороны российских купцов от нападающих иногда в пути хищных людей, обстоятелем<sup>2</sup>» (ГАОО. Ф. 6. Оп. 3. Д. 2578. Л. 1). Губернское правление предложило ему построить в Троицке свой дом, и он запросил разрешение заготовить на постройку 1500 брёвен и выделить место для двора. В поддержку Шукуралиева выступил троицкий комендант подполковник Фефилатьев, написав губернатору Волконскому: «Вашему сиятельству доношу: старшина Шукуралиев, как известно Вашему сиятельству со скотом и имуществом своим с давнего времени находится во внутренней стороне и по торговле здешней ярмонки с Азиатскими народами в караванном извозе делает пользу; потому что вошки киргисцы яшпасаго рода // большою частию подведомственны ему и лучшим родоначальникам, имеющим связь родства с ним, Шукуралиевым, для чего и все дела караваннаго извоза идут по ево распоряжению. Между тем и прочия ордынския до торговли и других предметов относящиеся по сохраняемому к нему г(осподину) Шукуралиеву от киргисцов уважению, производятся через него ж с желаемою для здешней стороны пользою. И так, чтобы больше удержать сего старшину в здешних пределах и привлечь к продолжению полезных занятий, то я считаю должным дать ему дозволение построить в городе Троицке собственной свой дом, ис чего может быть польза и та, что не будет нужды отводить для него особую квартиру, которая по обязанности каждаго гражданина, будет занята в свою очередь казенным постоем. По количеству же просимаго им лесу // судить должно, что старшина Шукуралиев построит довольно обширный дом, которой может служить на приезд султанов и прочих киргиских родоначальников, располагающихся всегда по обывательским квартирам» (ГАОО. Ф. 6. Оп. 3. Д. 2578. Л. 8–9). Известен и обратный пример. В 1786 г. купец Абрам Прокофьев отправил из Орска караван в Бухару, «при препровождении Чумекейского рода киргизцов», но в дороге караван был ограблен казахами нескольких родов при участии султана Артука и самих сопровождавших караван (ЦГА РК. Ф. 4. Оп. 1. Д. 1. Л. 32. Л. 32–35об.).

## 5. Заключение

Дороги, проходившие через уральскую территорию, превращали её в транзитное пространство, доступное для торговли, передвижения людей и постепенно осваиваемое и заселяемое русскими переселенцами. Таможенные заставы и русские слободы служили местом сбора пошлин и пополняли государственную казну, в них накапливались богатства, вокруг них формировались пространства хозяйственной и торговой активности. Торговые пути имели надрегиональное значение, способствовали интеграции региона в мировую хозяйственную систему.

Транзитные пути, которые вели из европейской части континента в азиатскую, представляли собой устойчивые транспортные траектории, функционировавшие на протяжении XVII–XIX вв. Традиционным для дорожной инфраструктуры евразийской территории было активное участие

<sup>1</sup> Суса – персидская шёлковая и полушёлковая полосатая ткань.

<sup>2</sup> Возможно, подразумевалось «отстоятелем» от глагола «отстаивать», т. е. защищать.



государства в развитии и контроле транспортных путей, которое проявлялось в существовании казённых торговых караванов в XVIII в., в создании системы русских слобод. Государственная власть регламентировала передвижение по дорогам с помощью специальных чиновников. В числе главных пользователей дорожной сети были не только торговцы, но и возчики, проводники, охранники, переводчики, которые представляют собой транснациональных посредников не только между разными странами, но и между разными культурами. Троицкая крепость, основанная в 1743 г., стала центром притяжения для бухарцев, русских и татарских купцов, местом, где концентрировалась экономическая и социальная активность казахов. Устойчивая транспортная сеть, связывавшая среднеазиатские торговые города, Китай с европейской частью России и Сибирью, способствовала формированию транснациональных пространств и появлению транснациональных акторов. Территории, через которые проходили караванные торговые пути, встраивались в систему мировой торговли и мирового разделения труда.

## 6. Благодарности

Работа подготовлена и опубликована при финансовой поддержке Комитета науки Министерства науки и высшего образования Республики Казахстан (ИРН AP26103999).

Исследование выполнено за счёт гранта Российского научного фонда № 24-18-20055, <https://rscf.ru/project/24-18-20055/>.

## Литература

- Байпаков, 2007** – Байпаков К. Великий Шелковый путь (на территории Казахстана). Алматы: «Адамар», 2007. 496 с.
- Березницкий, 2017** – Березницкий С.В. Караванная торговля России с Китаем и отечественная наука XVIII века. СПб.: МАЭ РАН, 2017. 266 с.
- ГАОО** – Государственный архив Оренбургской области.
- ГАСО** – Государственный архив Свердловской области.
- Гизатуллин** – Гизатуллин Р.Н. Торг в Троицкой крепости // *Троицк74.ру. Сайт города*. [Электронный ресурс]. URL: <https://troitsk74.ru/history/fair/> (дата обращения: 25.11.2024).
- Гизатуллин, 2019** – Гизатуллин Р.Н. Торговый Троицк // *Край, заслуживший свои победы*. Челябинск: [б.и.], 2019. С. 59-65.
- Гизатуллин, Самигулов, 2013** – Гизатуллин Р.Н., Самигулов Г.Х. Троицк, город (270 лет со времени основания) / *Календарь знаменательных и памятных дат на 2013 год*. Челябинск: ЧОУНБ, 2013. С. 131-147.
- Дмитриев, 1894** – Дмитриев А.А. Пермская старина. Вып. V: Покорение угорских земель и Сибири. Пермь: издание автора, 1894. 227 с.
- Дмитриев, 1900** – Дмитриев А.А. Пермская старина. Вып. VIII: К истории Зауральской торговли. Башкирия при начале русской колонизации. Пермь: издание автора, 1900. 75 с.
- История Урала, 1976** – *История Урала*. В 2-х тт. / под ред. И.С. Капцуговича. Т. 1. Пермь: Пермское книжное издательство, 1976. 396 с.
- Катионов, 2008** – Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная транспортная коммуникация Сибири XVIII–XIX вв. Новосибирск: Изд. НГПУ, 2008. 372 с.
- Кольцов и др., 2019** – Кольцов П.М., Байтанаев Б.А., Гаджиев М.С. Инфраструктура северной ветви Великого Шелкового пути на участках: Западный Казахстан – Нижнее Поволжье – Подонье – Северный Кавказ // *Поволжская археология*. 2019. № 4. С. 8-22.
- Конрад, 2018** – Конрад С. Что такое глобальная история? М.: НЛЮ, 2018. 312 с.
- Ламин, Тимошенко, 2012** – Ламин В.А., Тимошенко А.И. Роль транспортных путей в освоении Сибири // *Уральский исторический вестник*. 2012. № 2 (35). С. 37-47.
- Маргулан, 1949** – Маргулан А.Х. Древние караванные пути через пустыню Бетпак-Дала // *Вестник АН Казахской ССР*. 1949. № 1. С. 68-79.
- Маргулан, 1950** – Маргулан А.Х. Историко-топографический фон восточной Бетпак-Далы // *Вестник АН Казахской ССР*. 1950. № 6 (63). С. 61-72.
- Маслюженко, Рябинина, 2017** – Маслюженко Д.Н., Рябинина Е.А. Торговые, военные и дипломатические дороги Тюменского и Сибирского ханства: западное направление // *III Международный конгресс средневековой археологии евразийских степей*. Владивосток: Дальнаука, 2017. С. 195–198.
- Об отворении..., 1860** – Об отворении нового пути в Сибирь помимо Верхотурья // *Чтения в Обществе истории и древностей российских при Московском университете*. Вып. 3: июль-сентябрь. Раздел: Смесь. М., 1860. С. 30-40.
- ОГАЧО** – Объединённый государственный архив Челябинской области.
- Побережников, 2011** – Побережников И.В. Азиатская Россия: фронт, модернизация // *Известия Уральского государственного университета. Серия 2: Гуманитарные науки*. 2011. № 4(96). С. 191-203.

**Побережников, 2014** – *Побережников И.В.* Урал в контексте Российской цивилизации: теоретико-методологические принципы исследования // *Урал в контексте Российской цивилизации: теоретико-методологическая концептуализация*. Екатеринбург: АСПУР, 2014. С. 10-40.

**ПСЗРИ, 1830** – Полное собрание законов Российской империи. Собрание Первое. 1649-1825 гг. Т. X. 1737-1739 гг. СПб., 1830. 990 с.

**РГАДА** – Российский государственный архив древних актов.

**Ремезов, 2021** – *Ремезов С.У.* Чертежная книга Сибири // *НЭБ. Книжные памятники*. [Электронный ресурс]. URL: <https://kp.rusneb.ru/item/reader/sluzhebnyaya-chertezhnaya-kniga-teksty-i-chertezhi> (дата обращения: 01.10.2025).

**Самигулов, 2011** – *Самигулов Г.Х.* Историография «казанских дорог» // *Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Социально-гуманитарные науки*. 2011. № 9 (226). С. 50-53.

**Самигулов, 2013** – *Самигулов Г.Х.* Дорога: часть и целое: осмысление дороги в разных масштабах восприятия // *Научный диалог*. 2013. № 6(18). С. 75-87.

**Самигулов, 2013а** – *Самигулов Г.Х.* Трансформация дорожной сети Южного Зауралья в XVII–XVIII веках // *Вестник Челябинского государственного университета*. 2013а. № 6 (297): История. Вып. 54. С. 5-8.

**Самигулов, Свистунов, 2007** – *Самигулов Г.Х., Свистунов В.М.* Что такое Старая Казанская дорога? // *Интеграция археологических и этнографических исследований*. Одесса; Омск: «Издательский дом «Наука», 2007. С. 66-72.

**Таиров, 1995** – *Таиров А.Д.* Торговые коммуникации в западной части Урало-Иртышского междуречья. Челябинск: ЧелГУ, Центр Аркаим, 1995. 45 с.

**Таиров, 2016** – *Таиров А.Д.* Караванные пути в Урало-казахстанских степях // *Евразийский вектор: проблемы международного образования: сборник статей*. Челябинск: Издательский центр ЮурГУ, 2016. С. 94-119.

**Урал в контексте..., 2014** – Урал в контексте Российской цивилизации: теоретико-методологическая концептуализация. Екатеринбург: АСПУР, 2014. 172 с.

**ЦГА РК** – Центральный государственный архив Республики Казахстан.

**Шахеров, 2022** – *Шахеров В.П.* К вопросу о характере пушного промысла Восточной Сибири в XVIII – первой половине XIX в. // *Иркутский историко-экономический ежегодник*. Иркутск: Байкальский государственный университет, 2022. С. 127–135.

**Шкунов, 2017** – *Шкунов В.Н.* Сынцзян в системе российско-китайской торговли в XIX в. // *Известия Самарского научного центра Российской академии наук*. 2017. Т. 19. №. 3–1. С. 139-145.

## References

**Bajpakov, 2007** – *Bajpakov, K.* (2007). Velikij Shelkovyj put (na territorii Kazahstana) [The Great Silk Road (on the territory of Kazakhstan)]. Almaty: «Adamar». 496 p. [in Russian]

**Bereznickij, 2017** – *Bereznickij, S.V.* (2017). Karavannaya trgovlya Rossii s Kitaem i otechestvennaya nauka XVIII veka [Caravan trade between Russia and China and domestic science of the 18th century AD]. Sankt-Peterburg: MAE RAN. 266 p. [in Russian]

**CGA RK** – Tsentralnyy gosudarstvennyy arkhiv respubliky Kazahstan [Central State Archive of the Republic of Kazakhstan].

**Dmitriev, 1894** – *Dmitriev, A.A.* (1894). Permskaya starina [Perm antiquity]. Issue V: Pokorenie ugorских земель i Sibiri [Conquest of the Ugric lands and Siberia]. Perm: izdanie avtora. 227 p. [in Russian]

**Dmitriev, 1900** – *Dmitriev, A.A.* (1900). Permskaya starina [Perm antiquity]. Issue VIII: K istorii Zauralskoj trgovli. Bashkiriya pri nachale russkoj kolonizacii [On the history of the Trans-Ural trade. Bashkiria at the beginning of Russian colonization]. Perm: izdanie avtora. 75 p. [in Russian]

**GAOO** – Gosudarstvennyi arkhiv Orenburgskoi oblasti [State Archives of the Orenburg Region].

**GASO** – Gosudarstvennyi arkhiv Sverdlovskoi oblasti [State Archive of the Sverdlovsk region].

**Gizatullin** – *Gizatullin, R.N.* Torg v Troickoj kreposti. [Trade in Troitsk fortress]. [Electronic resource]. URL: <https://troitsk74.ru/history/fair/> (data of access: 25.11.2024). [in Russian]

**Gizatullin, 2019** – *Gizatullin, R.N.* (2019). Torgovyj Troick [Trading Troitsk]. *Kraj, zasluživshij svoi pobedy*. Chelyabinsk: [b.i.]. Pp. 59-65. [in Russian]

**Gizatullin, Samigulov, 2013** – *Gizatullin, R.N., Samigulov, G.H.* (2013). Troitsk, gorod (270 let so vremeni osnovaniya) [Troitsk, city (270 years since its foundation)]. Kalendar znamenatelnyh i pamyatnyh dat na 2013 god. Chelyabinsk: ChOUNB. Pp. 131-147. [in Russian]

**Istoriya Urala, 1976** – *Istoriya Urala*. V 2-h tt. [History of the Urals. In 2 volumes]. Pod red. I.S. Karpugovicha. T. 1. Perm: Permskoe knizhnoe izdatelstvo, 1976. 396 p. [in Russian]

**Kationov, 2008** – *Kationov, O.N.* (2008). Moskovsko-Sibirskij trakt kak osnovnaya suhoputnaya transportnaya kommunikaciya Sibiri XVIII–XIX vv. [Moscow-Siberian road as the main land transport communication in Siberia during the 18<sup>th</sup>–19<sup>th</sup> centuries AD]. Novosibirsk: Izd. NGPU. 372 p. [in Russian]

**Kol'tsov et al., 2019** – *Kol'tsov, P.M., Baitanaev, B.A., Gadzhiev, M.S.* (2019). Infrastruktura severnoj vetvi Velikogo Shelkovogo puti na uchastkah: Zapadnyj Kazahstan – Nizhnee Povolzhe – Podone – Severnyj

- Kavkaz [Infrastructure of the northern branch of the Great Silk Road in the sections: Western Kazakhstan – Lower Volga Region – Podonye – North Caucasus]. *Povolzhskaya arheologiya*. 4: 8-22. [in Russian]
- Konrad, 2018** – Konrad, S. (2018). Chto takoe globalnaya istoriya? [What is global history?]. M.: NLO. 312 p. [in Russian]
- Lamin, Timoshenko, 2012** – Lamin, V.A., Timoshenko, A.I. (2012). Rol transportnyh putej v osvoenii Sibiri [The role of transport routes in the settling Siberia]. *Uralskij istoricheskij vestnik*. 2(35): 37-47. [in Russian]
- Margulan, 1949** – Margulan, A.H. (1949). Drevnie karavannye puti cherez pustynyu Betpak-Dala [Ancient caravan routes through the Betpak-Dala Desert]. *Vestnik AN Kazahskoj SSR*. 1: 68-79. [in Russian]
- Margulan, 1950** – Margulan, A.H. (1950). Istoriko-topograficheskij fon vostochnoj Betpak-Daly [Historical and topographical background of eastern Betpak Dala]. *Vestnik AN Kazahskoj SSR*. 6 (63): 61-72. [in Russian]
- Maslyuzhenko, Ryabinina, 2017** – Maslyuzhenko, D.N., Ryabinina, E.A. (2017). Torgovye, voennye i diplomatische dorogi Tyumenskogo i Sibirskogo hanstva: zapadnoe napravlenie [Trade, military and diplomatic roads of Tyumen and Siberian Khanate: western direction]. *III Mezhdunarodnyj kongress srednevekovoj arheologii evrazijskih stepej*. Vladivostok: Dalnauka. Pp. 195-198. [in Russian]
- Ob otvorenii ..., 1860** – Ob otvorenii novogo puti v Sibir pomimo Verhoturya [On the opening of a new route to Siberia besides Verkhoturys]. *Chteniya v Obshestve istorii i drevnostej rossijskij pri Moskovskom universitete*. Vyp. 3: iyul-sentyabr. Razdel: Smes'. Moscow, 1860. Pp. 30-40. [in Russian]
- OGACHO** – Ob'edinennyi gosudarstvennyi arhiv Chelyabinskoi oblasti [United State Archives of the Chelyabinsk Region].
- Poberezhnikov, 2011** – Poberezhnikov, I.V. (2011). Aziatskaya Rossiya: frontir, modernizaciya [Asian Russia: Frontier, Modernization]. *Izvestiya Uralskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 2: Gumanitarnye nauki*. 4(96): 191-203. [in Russian]
- Poberezhnikov, 2014** – Poberezhnikov, I.V. (2014). Ural v kontekste Rossijskoj civilizacii: teoretiko-metodologicheskie principy issledovaniya [The Urals in the context of Russian civilization: theoretical and methodological principles of research]. *Ural v kontekste Rossijskoj civilizacii: teoretiko-metodologicheskaya konceptualizaciya*. Ekaterinburg: AsPUR. Pp. 10-40. [in Russian]
- PSZ-I** – Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. Sobranie pervoe [Complete Collection of laws of the Russian Empire. The first collection].
- Remezov, 2021** – Remezov, S.U. (2021). Chertezhnaya kniga Sibiri. [Drawing book of Siberia.] [Electronic resource]. URL: <https://kp.rusneb.ru/item/reader/sluzhebnyaya-chertezhnaya-kniga-teksty-i-chertezhi> [in Russian]
- RGADA** – Rossijskii gosudarstvennyi arhiv drevnih actov [The Russian State Archive of Ancient Acts].
- Samigulov, 2011** – Samigulov, G.H. (2011). Istoriografiya «kazanskij dorog» [Historiography of the “Kazan roads”]. *Vestnik Yuzhno-Uralskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Socialno-gumanitarnye nauki*. 9(226): 50-53. [in Russian]
- Samigulov, 2013** – Samigulov, G.H. (2013). Doroga: chast i celoe: osmyslenie dorogi v raznyh masshtabah vospriyatiya [Road: part and whole: understanding the road at different scales of perception]. *Nauchnyj dialog*. 6(18): 75-87. [in Russian]
- Samigulov, 2013a** – Samigulov, G.H. (2013a). Transformaciya dorozhnoj seti Yuzhnogo Zauralya v XVII–XVIII vekah [Transformation of the road network of the Southern Trans-Urals in the XVII–XVIII centuries]. *Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya Istoriya*. 54. 6(297): 5-8. [in Russian].
- Samigulov, Svistunov, 2007** – Samigulov, G.H., Svistunov, V.M. (2007). Chto takoe Staraya Kazanskaya doroga? [What is the Old Kazan Road?]. *Integraciya arheologicheskij i etnograficheskij issledovanij*. Odessa; Omsk: «Izdatelskij dom «Nauka». Pp. 66-72. [in Russian]
- Shaherov, 2022** – Shaherov, V.P. (2022). K voprosu o haraktere pushnogo promysla Vostochnoj Sibiri v XVIII – pervoj polovine XIX v. [On the nature of the fur trade in Eastern Siberia during the 18th – first half of the 19th century AD]. *Irkutskij istoriko-ekonomicheskij ezhegodnik*. Irkutsk: Bajkalskij gosudarstvennyj universitet. Pp. 127-135. [in Russian]
- Shkunov, 2017** – Shkunov, V.N. (2017). Sinczyan v sisteme rossijsko-kitajskoj torgovli v XIX v. [Xinjiang in the system of Russian-Chinese trade in the 19th century AD]. *Izvestiya Samarskogo nauchnogo centra Rossijskoj akademii nauk*. 19. 3–1: 139-145. [in Russian]
- Tairov, 1995** – Tairov, A.D. (1995). Torgovye kommunikacii v zapadnoj chasti Uralo-Irtyshskogo mezhdurechya [Trade communications in the western part of the Ural-Irtysh interfluve]. Chelyabinsk: ChelGU, Centr Arkaim. 45 p. [in Russian]
- Tairov, 2016** – Tairov, A.D. (2016). Karavannye puti v Uralo-kazahstanskij stepyah [Caravan routes in the Ural-Kazakhstan steppes]. *Evrazijskij vektor: problemy mezhdunarodnogo obrazovaniya*. Chelyabinsk: Izdatelskij centr YuurGU. Pp. 94-119. [in Russian]
- Ural v kontekste..., 2014** – Ural v kontekste Rossijskoj tsivilizacii: teoretiko-metodologicheskaya konceptualizaciya [The Urals in the context of Russian civilization: theoretical and methodological conceptualization]. Ekaterinburg: AsPUR. Pp. 10-40. [in Russian]

## Дорожно-транспортная сеть и инфраструктура Южного Зауралья и Северного Казахстана в Новое время с точки зрения глобально-исторического подхода

Ольга Юрьевна Никонова <sup>a</sup>, Гаяз Хамитович Самигулов <sup>a, b, \*</sup>

<sup>a</sup> Южно-Уральский государственный университет, Челябинск, Российская Федерация

<sup>b</sup> Научно-исследовательский центр «Дешт-и-Кыпчак», Астана, Республика Казахстан

**Аннотация.** Исторические дороги – одна из традиционных и при этом не очень изученных тем. В предлагаемой публикации Северный Казахстан и Южный Урал рассматриваются как два взаимосвязанных участка функционирования глобальной дорожной сети Евразии. Эти территории с древности были включены в систему евразийских перемещений. Специфика формирования дорог определялась ландшафтно-топографическими особенностями. В степи трассы дорог определяли наличие источников воды и бродов через реки, в горах – наличие перевалов, удобных для прохода вьючных животных или колёсного транспорта. Северный Казахстан и Южный Урал объединяет то, что дороги, проходившие здесь, имели преимущественно транзитный характер. Эти пути соединяли центры, располагавшиеся в Центральной Азии, Европе, Сибири. Ситуация немного изменилась в XVIII в., когда возникла Оренбургская пограничная линия и были организованы меновые дворы при городах Оренбург, Орск, Троицк, которые выполняли функции крупных торговых центров. Кроме того, они же служили перевалочными пунктами, рядом с ними были организованы таможни (например, Троицкая таможня). Товары, довезённые до Троицкого менового двора на верблюдах, дальше могли отправиться на Макарьевскую или Ирбитскую ярмарку гужевым обозом. И наоборот, товары, прибывшие из европейской части империи, отправлялись далее в Среднюю Азию традиционным караванным способом. Приграничная торговля была прибыльным делом, привлекавшим местное население. Из Троицка караваны часто сопровождали татары-переводчики. Караваны, следовавшие в Троицк, охраняли представители казахских жузов, кочевавших в приграничье. Казахи также были постоянными участниками торговли на меновых дворах, пригоняли на продажу скот, привозили шкуры животных.

**Ключевые слова:** обмен, торговля, Северный Казахстан, Южный Урал, Сибирь, Средняя Азия, транзитный маршрут, караванные пути.

---

\* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: [gayas\\_@mail.ru](mailto:gayas_@mail.ru) (Г.Х. Самигулов)