

КАРАВАН: ВОСТОЧНЫЙ ФЕНОМЕН ЛОГИСТИКИ

Германов Валерий Александрович
Славяно-Греко-Латинская Академия

CARAVAN: ORIENTAL THE PHENOMENON OF LOGISTICS

Germanov Valery
Slavic-Greek-Latin Academy

Реферат

Прогресс экономики и общества неразрывно связан с обменом товарами, знаниями и технологиями. А потому центры мировой цивилизации всегда возникали и развивались на перекрёстках торговых путей, будь то морские, или сухопутные. Трассы морских торговых путей широко известны, а вот более ранние, сухопутные были незаслуженно забыты. Между тем, именно они в своё время играли определяющую роль в прогрессе человечества. Поэтому в этой статье пойдёт речь о караванах – восточном феномене логистики.

Abstract

Progress of economy and society inseparably linked with an exchange of the goods, knowledge and technologies. That is why the world civilisation centres always arose and developed at crossroads of trading ways, whether it be sea, or overland. Lines of sea trading ways are widely known, and here earlier, overland have not been deservedly forgotten. Meanwhile, they played in due time defining role in mankind progress. Therefore in this article speech about caravans - east phenomenon of logistics will go.

Ключевые слова: история, караван, логистика

Keywords: history, caravan, logistics

УДК: 930.85.339.1-051

- Сколько дней пути от Халеба до Дамаска?

- Двенадцать. Шесть туда и шесть обратно.

Абдуль Фарадж. «Книга занимательных историй».

В этой шутке средневекового сирийского мудреца на самом деле скрывается одна из сторон восточного менталитета: полная парадоксов метафизическая неспешность. Кто знает, может, она и есть причина воспеваемой из века в век восточной мудрости!

Один из признанных ее символов - торговый караван, бредущий по пустыне. Снаряжавшие их купцы древности поспешали не спеша и редко проигрывали. Что представлял собой классический караван, какое влияние оказывал он на духовное, экономическое и политическое развитие Азии? Ответы на эти вопросы в предлагаемой ниже статье.

ЧЕРЕЗ ГОРНЫЕ ПЕРЕВАЛЫ ПО БЕСКОНЕЧНЫМ СТЕПЯМ И ПУСТЫНЯМ

Караван, из вьючных животных, в числе которых двугорбые и одногорбые верблюды, лошади, ослы и мулы - дело тонкое! как и Восток, где он использовался в качестве торгового транспорта. Почему именно здесь, а не в Европе? Ландшафт, масштабы расстояний, климатические условия у народов Северо-Запада делали оптимальными водные пути - морские и речные. Огромные же внутренние континентальные территории Азии, безводные и удаленные на тысячи километров от побережья, предполагали преимущественно сухопутную дорогу. Более того, дорог, пригодных для быстрой колесной или верховой езды, не было.

Усугубляли положение малопроходимые дороги в горах, труднодоступные, а зимой, длящейся продолжительное время, и вовсе недоступные перевалы. Через ущелья подвешивались качающиеся на

головокружительной высоте, сплетённые из хвороста, мостики, по которым часто перебирались лишь на специально приспособленных выючных животных - яках.

Часто в невероятной вышине в отвесные скалы вбивали колья, на которых делали настил из плетёных прутьев, слегка присыпанных землёй. Этот настил, именуемый оврингом, иногда тянулся на километры. Внизу часто клочкотал, ворочая огромные камни, срывающийся с высоты горный поток. Люди и гружёные животные иногда срывались вниз и гибли.

Такая ситуация диктовала единственно возможный способ передвижения - выючно-спешенный, с экономным, размеренным темпом движения и специфической внутренней и внешней инфраструктурой. Иными словами, если бы верблюда «корабля пустыни» не было, то его следовало бы выдумать.

Организация караванов являлась неотъемлемым элементом международных и внутренних торговых отношений в Средней Азии и сопредельных с ней странах. Включавшая в себя науку вождения, укомплектования, определения, перевалочных баз и мест привалов, взаимоотношений с населением, обитавшим на транзитных территориях, она была сродни нелегкому искусству вождения торговых кораблей по мировым океанам. По существу это и было начало большой и сложной науки, которую сегодня называют – логистикой.

Караванный способ движения был главным и почти единственным. Караванные тропы соединяли более или менее крупные торговые центры и населенные пункты, пролегая на многие сотни километров. Дороги имелись лишь в горной части края, где приходилось придерживать речек, ущелий и перевалов. В пустынных же местностях ориентирами служили колодцы, являвшиеся одновременно и местами отдыха и ночлега.



Караван. Гобелен из коллекции Лолы Аль-Бодри (Тураевой) и её сына Сальмана Аль-Бодри. Фото Сальмана Аль-Бодри (Узбекистан).

ДЕЛО БОГОУГОДНОЕ

Караванную торговлю издревле считали занятием достойным и богоугодным. Западная Аравия, откуда был родом пророк Мухаммед, являлась узлом сухопутных дорог между Индией, Ираном, Эфиопией, Сирией и Палестиной. Торговля особенно оживлялась здесь, когда войны прерывали Великий шелковый путь.

Дяде и опекуну Мухаммеда - Абу-Талибу нередко приходилось самому возглавлять караваны, перевозившие благовония и ткани из Южной Аравии, золотой песок, слоновую кость и рабов из Африки, оружие, зерно и растительное масло на Сирию, шелк из Китая, жемчуг с побережья Персидского залива. Как гласят предания, в возрасте 12 лет Мухаммед совершил свое первое длительное путешествие в Сирию в составе каравана, возглавляемого Абу-Талибом¹. Несмотря на юный возраст, Мухаммед ехал не в качестве пассажира, а помощника, обязанного выполнять посильную для своих лет работу. Примерно к двадцати годам он стал человеком, сведущим в торговле и умевшим водить караваны. Поначалу он нанимался к более

зажиточным торговцам в качестве приказчика, проводника или торгового агента. Но в 595 году на способного и честного купца обращает внимание богатая мекканская вдова Хадидже, всеми уважаемая, почтенная женщина. Она предложила ему отвезти товары в Сирию, закупить на них греческие и персидские изделия и отвезти обратно в Мекку. Мухаммед с блеском выполнил ее задание и, женившись на ней, смог завести собственное дело².

Из всего этого можно видеть, что караванная торговля во все века для мусульманских народов была делом не только экономически необходимым, но и освященным именем великого Пророка.



Альберто Пасини (Италия). Караван в пустыне. 1867год

ОТЧЕГО ПАЛ ХОРЕЗМ

В 1218 году в Отраре произошло событие, ярко высвечивающее то значение, которое имели караванные пути в политической жизни древней и средневековой Азии³. В тот год воинами Хорезм-шаха был разграблен посланный Чингисханом караван среднеазиатских купцов, заподозренных в шпионаже. Состоявший из 500 верблюдов, он вез золото, серебро, китайские шелка, ценную пушнину и другие товары. Его сопровождали 450 человек, среди которых, кроме купцов, были и знатные монголы. Правитель Отрара

приказал схватить и казнить всех караванщиков, а товары конфисковать. Монголы, принимавшие ранее хорезмских купцов с большим почётом и ставившие им шатры из белого войлока как признак глубокого уважения, не могли стерпеть этой смертельной обиды. Результатом инцидента явилась война, положившая конец существованию Хорезма, огромной империи, простиравшейся в то время от Ирака до Индии, от Аральского моря до Индийского океана⁴. Понадобилось много лет, чтобы этот торговый центр восстановился и вновь стал играть свою традиционную роль в регионе.

Во многом она обуславливалась выгодным географическим положением Хорезма. В 70-х годах XX века археологи выявили на плато Устюрт, «в конце пределов Хорезма» руины средневековых караван-сараяв вдоль пути из Приаралья на Волгу⁵. Они располагались на расстоянии дневного перехода (20—30 километров).

Развитая система дорог доказывает, что здешние купцы держали в руках большую часть товарооборота государств Средней Азии с Восточной Европой и тюркскими кочевниками. Племена огузов поставляли на базары Хорезма скот, кожи, шерсть, покупая взамен хлопчатобумажные ткани, изделия из металла и дерева. Со стороны «моря мраков», то есть с берегов Ледовитого океана и северных морей бесстрашные купцы исламских стран вывозили пушнину. Из Восточной Европы - мед, воск, лен, выделанные кожи и янтарь. Аналогичное положение занимала и Золотая орда.

Организовавший в единое целое, разрозненное в те времена государство Мавераннахр, Тимур стремился направить торговые пути через свои территории и разрушить торговлю, шедшую через Орду и Хорезм. Для этого он сравнивал с землей Сарай и Ургенч, после чего они надолго потеряли свое торговое значение. Завладев всеми трассами Великого шелкового пути, идущего из Китая и Индии в Европу и обратно через Среднюю Азию, Тимур предпринял меры по обеспечению безопасности караванов на этом пути. Он вообще уделял исключительное внимание всестороннему развитию торговых отношений между Востоком и Западом, развил бурную деятельность в

установлении и укреплении экономических связей с Византией, Венецией, Генуей, Испанией, Францией. Это подтверждается его перепиской с французским и английским королями.

Эмир строго взыскивал с тех областей, где грабили торговые караваны. В этом случае местный правитель должен был выплатить двукратную компенсацию разграбленного товара пострадавшим купцам и пятикратную - в государственную казну⁶.

Грозный завоеватель, наводивший страх на полмира, не раз высказывал мысль о том, что торговля гораздо прибыльнее войн и конечной целью своих завоеваний видел прекращение усобиц и установление порядка на вновь обретенных территориях.



*Альберто Пасини (Италия). Караван. Лагерь в пустыне.
Частная коллекция*

КОМАНДА И ПАССАЖИРЫ

Во главе каравана обычно стоял опытный караван-баши, который должен был сочетать в себе качества ученого опытного навигатора, воина и дипломата. Ему приходилось прокладывать дорогу по звездам, подчас по совершенно неуловимым для неискушенного глаза признакам. При нападениях разбойников караван-баши должен был уметь организовать оборону и защитить не только товары, но и достоинство, жизнь и свободу купцов. Ему также было необходимо вступать в дипломатические переговоры с различными должностными лицами, по государствам которых передвигался караван, и защищать интересы своих клиентов.

Караван для удобства передвижения и управления делили на части, которые назывались «кош», каждый из которых насчитывал 20—60 верблюдов. Во главе кошей стояли опытные каравановожатые, обычно из числа кочевых народов. В Средней Азии это были, как правило, туркмены и казахи.

Пестрым бывал состав самого каравана. В него, кроме торгового люда - купцов и приказчиков, входили погонщики, многочисленная обслуга, лекари и охрана, представители духовенства, паломники, дервиши.

У каждого человека в команде были свои полезные для общего дела функции. Так, представители духовенства своим присутствием способствовали более спокойному передвижению по незнакомой, враждебной, но все же населенной в большинстве случаев мусульманами территории. Нередко им удавалось увещеваниями удерживать местных единоверцев от греховного соблазна присвоения себе чужой собственности.

ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

Ими чаще всего были верблюды. Эти удивительные животные, способные в равной степени переносить жару, холод и безводье, были незаменимы для караванной торговли. Купцы приобретали их у кочевых

народов, населявших Среднюю Азию и занимавшихся их разведением. В среднем верблюд мог нести до 16 пудов (свыше 250 килограммов).

Следует отметить, что насколько верблюд был незаменим при перевозке тяжестей в степях, пустынях и даже в горах при наличии хорошей дороги, настолько это крупное и грузное животное было непригодно на узких тропках. Поэтому в горах, как правило, применялась лошадь особой горной породы, приученная к неблагоприятным условиям, самым сложным головокружительным дорогам. На Памире и в сопредельных высокогорных регионах использовались также и яки, привычные к высокогорным температурам и низкому атмосферному давлению, неприхотливые в еде.



Альберто Пасини (Италия). Торговая площадь. Частная коллекция

ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ АКАДЕМИЯ

В составе караванов находились ученые, склонные к познанию окружающего мира, и другая просвещенная публика. Чаще всего это были географы, историки, естествоиспытатели, поэты и странствующие музыканты. Из известных ученых можно назвать арабского путешественника Мухаммеда ибн Баттуту, жившего в XIV веке и проведшего в странствиях

более 25 лет. Он побывал в Аравии, Египте, Иране, Малой Азии, посетил Крым и южные области России, через Среднюю Азию и Афганистан достиг Индии, где жил несколько лет, а затем отправился в Индонезию и Китай. Возвратившись в Марокко, посетил мусульманскую Испанию, а затем путешествовал по Судану. Его сочинения - ценный источник по истории стран, которые он посетил. Очень интересны заметки о пребывании в Крыму и во владениях Золотой орды, а также сообщения о дворе хана Узбека, изобилующие подробностями экономического, этнографического и культурно-бытового характера.

Другой знаменитый арабский ученый и писатель, филолог, историк и географ Якут Ибн Абдаллах путешествовал с караванами в XII - XIII веках. Свои научные изыскания он успешно сочетал с коммерческой деятельностью, являясь приказчиком и торговым агентом. Путешественник объездил побережье и острова Персидского залива, юг Аравийского полуострова, Сирию, Палестину, Египет. Якут вошел в историю как автор биографического «Словаря литераторов», включившего около 1100 жизнеописаний арабских писателей и ученых VII - XIII веков, а также топонимического «Словаря стран», обобщившего арабскую географическую литературу домонгольского периода⁷.

Встречались в караванах и европейские ученые мужи. Под видом дервиша, рискуя головой, совершил путешествие в Среднюю Азию знаменитый венгерский путешественник Арминий Вамбери. Сохранилось его восхищенное описание намаза, совершаемого караванщиками: «Во время вечерней молитвы весь караван вытягивался в одну линию лицом к заходящему солнцу, впереди становился имам и читал молитвы...»⁸.

ДОРОГА И ВДОЛЬ НЕЕ

Караван средней величины насчитывал обычно около 400 —500 верблюдов. Но были и большие караваны, число вьючных животных в которых достигало 1.000. Вся эта многоликая, но организованная

конгломерация напоминала кочующий город и со временем вырабатывала специфические отношения с окружающими ее по пути землями.

По дороге из числа жителей пересекаемых областей и стран караван-баши нанимал проводников, знавших местные обычаи и местность. Проводники, как лоцманы, могли предотвратить многие неприятные сюрпризы. Они выбирали более удобные и безопасные дороги, экономили время и оберегали караван от беспорядочных пошлин, взимаемых сребролюбивой администрацией.

Распорядок движения караванов вырабатывали тысячелетиями. В среднеазиатских степях и пустынях из-за жары переходы обычно совершали ночью, а на отдых останавливались днем. Ночное движение требовало особого искусства. Шедший днем цепочкой, ночью караван разбивали на несколько компактных четырехугольников - каре, в середине которых - все самое ценное, а с краю шли самые сильные и выносливые. Если караван останавливался на дневку или ночевку вне пределов города или караван-сарая, вьюки с товарами складывали в середину, вокруг ложились люди, и затем все это огораживали живой стеной из крепко связанных друг с другом верблюдов.

Немало препятствий и опасностей подстерегало на пути караваны. Нередко местные правители, не в силах удержаться от соблазна, забирали, апеллируя к имени своего государя, лучшие товары. В местностях, где пролегали караванные дороги, орудовали грабители. Поэтому для охраны нанимали профессиональных воинов. Однако в целях личной безопасности все лица, составлявшие караван, должны были и сами владеть оружием.

Разбойники были самых разных оттенков: от примитивных кровожадно-алчных «рэкетменов» до благородно-романтичных мстителей вроде великодушного Кара-Канчара, хорезмского Робин Гуда, раздававшего все награбленное нищим⁹.

И все же конфликты на дороге были скорее неприятным исключением. Торговые операции, составлявшие непрерывный живой процесс, протекали

на всем протяжении движения каравана. Во время остановок мгновенно вспыхивал обмен товарами между купцами и местным кочевым населением. У людей, живших вдоль трасс, вырабатывался особый хозяйственный уклад, ориентированный на службу купцов и всех сопровождающих. Они изготавливали вьюки, мешки, веревки, походное снаряжение для людей и животных, переправочные средства - надувные мешки-бурдюки, лодки, плоты.



Жером Жан-Леон. Караван. Путь через Каир

И ОТЕЛЬ, И БИРЖА, И ТЕЛЕГРАФ

К услугам купцов караванные дороги были оборудованы сетью караван-сараев, предтечи современных центров логистики. Они часто напоминали собой крепости - с высокими сырцовыми или глинобитными стенами, с круглыми башнями по углам. С внутренней стороны во двор выходили небольшие, комнаты без окон. Они служили помещениями для путников и складами для товаров. В середине обширного двора находился открытый бассейн.

Караван-сарай играли большую роль в торговле, так как через них проходил весь экспорт и импорт товаров и сырья. Кроме того, они служили и местом для обмена информацией - и чисто рыночного характера, и общеобразовательного.

Здесь комментировали политические и иные события, заключали торговые сделки. Таким образом, как в больших, так и малых городах они являлись центральным пунктом жизни коммерсантов Востока, а в пустынях для кочевников - почтой и телеграфом.

Большим узлом караванных дорог в те времена являлся Ташкент. В начале XIX века в нем было пять караван-сараяв, огромный гостиный двор и пять рынков. В 50-70 годах XIX века число караван-сараяв возросло здесь до пятнадцати. Самыми известными были Сайд Газима, Нур-Мухаммеда Кушбеги, Беширбека, Муллы Абдул-Муталифа, Исабека, Шахбека, Абдурасула и Мулла-Аманбай-раиса.

Примечательно, что уже в XX веке, в годы нэпа, востоковеды обращали внимание власть предержащих, на особую роль караван-сараяв на Востоке, их универсальное хозяйственное значение. Проектами им отводилась функция Восточной торговой палаты, Внешторга, Внуторга, ВСНХ, кооперативов. Рекомендовали поставить здесь радио, телеграф, почту, устроить аэродромы с соответствующими складами.

Всерьез обсуждали и идею устройства в Москве центрального караван-сарая для народов Востока, и открытия аналогичных в Нижнем Новгороде, Ирбите и других торговых городах, имевших традиционные ярмарки.

Сталинский «великий перелом» не дал сбыться этим интересным и полезным начинаниям. Рынок не мог жить вне свободы, а караванная, как и всякая иная нормальная торговля - вне рынка. Остается только надеяться, что добрые традиции восточного купечества возродятся теперь в новых рыночных структурах.

Прошло время и по маршрутам старых караванных троп проложены железнодорожные и автомобильные магистрали. Над ними же

зафиксированы транспортные коридоры гражданской авиации. И сегодня всего лишь один воздушный транспортник АН-124 «Руслан» заменяет целый караван из 500 верблюдов, в считанные часы, доставляя 120 тонн груза на расстояние многих тысяч километров. Несмотря на это, мы прекрасно понимаем ту огромную роль, которую сыграли караваны в социально-экономическом развитии народов и государств. А зародившиеся на караванных путях закономерности и принципы товародвижения, органично вошли в современную теорию логистики¹⁰.

E-mail: valery-germanov@rambler.ru

¹ Цветков П. [П.]. Исламизм. Том I. Мухаммед и Коран. Асхабад: Типография Штаба 2 Туркест. Арм. Кор. 1912. 460 с. С. 81, 82, 83, 86.

² Панова В.Ф., Вахтин Ю.Б. Жизнь Мухаммеда. М.: Политиздат, 1990. 495 с.:ил. С. 65-74.

³ Кычанов Е.Н. Жизнь Темучжина, думавшего покорить мир: (Чингисхан – личность и эпоха). 3 изд. Испр. И доп. Бишкек: Кыргызстан, 1993. 288 с. С.188-200.

⁴ Бунятов З.М. Государство Хорезмшахов – Ануштегинидов. 1097-1231. М.: Издательство «Наука». Главная редакция восточной литературы, 1986. 248 с. С. 133-138.

⁵ Толстов С.П. По следам древнехорезмийской цивилизации. Под грифом Академия наук СССР. М - Л.: Издательство Академии наук СССР, 1948. 328 с. С. 47.

⁶ Германов В.[А.]. Институт стратегических исследований фирмы «Арто-Азия». Караван: бизнес и философия. (Окончание следует). Начало в №28//Биржевой вестник Востока. №28. 8-14 июля 1992 года. С. 13.

⁷ Цитируется по см. Германов В.[А.]. Институт стратегических исследований фирмы «Арто-Азия». Караван: бизнес и философия. (Окончание. Начало в №28) //Биржевой вестник Востока. №29. 15-21 июля 1992 года. С. 13.

⁸ Там же.

⁹ Панова В.Ф., Вахтин Ю.Б. Жизнь Мухаммеда. М.: Политиздат, 1990. 495 с.: ил. С. 14.

¹⁰ Ивонин В.А. Эволюция категориальной сущности логистики в контексте повышения конкурентоспособности предприятий // Наука в СГЛА. – 2013. – № 1; URL: <http://sgla.esrae.ru/5-11>