

DOI 10.35775/PSI.2025.123.6.010

УДК 93/94

Ж.С. СЫЗДЫКОВА

доктор исторических наук,
профессор ИСАА МГУ имени М.В. Ломоносова,
Россия, г. Москва

Г.К. ОТАРБАЕВА

кандидат исторических наук,
доцент Южно-Казахстанского университета им. М. Ауезова,
Казахстан, г. Шымкент

КАРАВАН-САРАИ КАК ФАКТОР УКРЕПЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

В данной статье рассматриваются караван-сарай как фактор укрепления и развития Великого Шелкового пути (ВШП). Отмечается, что в караван-сарай давали возможность для стабильной торговли, где купцы могли обменивать, продавать и покупать товары. Караван-сарай стимулировали возникновение и развитие городов вдоль оживленных трасс караванных путей, что оказывало влияние и на усиление государственной власти. Подчеркивается, что караван-сарай выступали в качестве сторожевых постов, которые способствовали обеспечению безопасности маршрутов следования караванов. Делается вывод о том, что при пересечении в караван-сараях путешественников с Востока и Запада происходил процесс всеобъемлющего обмена, включая материальные, так и нематериальные достижения. Караван-сарай сыграли значительную роль и заняли свое особенное место в системе укрепления, а также развития коммуникации Великого Шелкового пути.

Ключевые слова: караван-сарай, Великий Шелковый путь, торговля, безопасность, ислам.

Великий Шелковый путь – это сеть трасс, которая соединила Китай с западным миром. ВШП имел множество различных ответвлений, которые не совпадали по показателям своей интенсивности и загруженности как по территории, так и по времени, все зависело от политических, экономических, природных и других условий для каждого конкретного периода ее функционирования. Долгое время на протяжении веков именно Шелковый путь оставался самой главной торговой артерией, вплоть до Великих географических открытий.

В настоящее время, мы наблюдаем, что обращение к историческим идеалам ВШП по мирному развитию и сотрудничеству во взаимных интересах, как нельзя более своевременно отзываются в современной концепции «Один пояс и один путь» [20. С. 125]. К тому же ряд специалистов считают, что «формирование в Евразии с опорой на центральную ее часть – Сибирь, Казахстан, западные провинции Китая и страны Центральной Азии – самостоятельного полюса

роста может стать одним из важнейших геоэкономических и геостратегических процессов первой половины XXI в.» [6. С. 194]. Как пишет исследователь Э.Д. Завилинская: «В средние века торговля служила не только для обмена товарами, но и способствовала тесным взаимным культурным контактам между народами, обмену различными идеологическими представлениями и технологиями, взаимопроникновению обычаев, нравов и традиций» [11. С. 38]. «...развитие большого пласта различных религиозных верований, которые формировались в течении многих столетий и нашли свое отражение в элементах духовной и материальной культуры Центральной Азии» [28. С. 409].

Отметим, что еще до появления ВШП в оазисных, плодородных землях, в бассейнах крупных рек таких, как Аму-Дарья, Сыр-Дарья, Зеравшан, Мургаб, Тарим возникли ряд крупных цивилизации: Парфия, Хорезм, Маргиана, Согдиана, Бактрия, Давань и др., также существовали древние города такие как Ниса, Афрасиаб, Бухара, Термез, Балх, Узген и др., которые в период активного функционирования ВШП стали важными перевалочными узлами. В истории ВШП выделяют три этапа: первый, с II века до н.э. до II века новой эры; второй период – VII-X века; третий период XIII-XV века. Наиболее известные маршруты: Южный, Северный, Средний. Географически отправной точкой ВШП был китайский г. Чаньань до г. Дуньхуан далее дорога разветвлялась, с севера на юг, огибая пустыню Такла-Макан. Северный путь шел через города Хами, Турфан, Куча, Баласагун, Сайрам, Бенакент, Самарканд [4. С. 147]. Была и Средняя дорога, которая вела от г. Гаочанга к Яньци, Аксу трудный перевал Беделъ далее к южному берегу озера Иссык-Куль, пересекая города Барсхан, Каджисай, Яр и т.д. Боомское ущелье вело к Чуйской долине, миновав которую путешественники шли на север к Поволжью или же на юг к Ферганской долине. Южная дорога, огибала пустыню Такла-Макан и далее шла в Хотан, Яркенд и затем к Мунк, Балх и Герат. Далее караваны шли на юг Индии или в страны Средиземноморья. Из Яркенда повернув на север, можно было выйти к Кашгару и далее в Фергану, Худжанд и проследовать в Самарканд, Бухару, Мерв, а оттуда в Персию, Сирию, Египет.

Ряд важнейших торговых трасс пролегали через территорию Центральной Азии. ВШП выступал стимулом для образования и роста городов. «Вдоль оживленных трасс следования караванных путей выросли новые города (Тараз, Суяб, Невакет, Баласагын, Кува, Отрар, Бунджикат, Пенджикент и др. развивались и возрождались древние античные города(Самарканд, Бухара, Балх, Мерв, Нишапур, Термез, Хульбук, Узген, Гургандж, Хазарасп, Кят и др.)» [7. С. 70].

Караван-сарай возникли как постоянные дворы для торговых караванов. Название происходит от слов «караван» (группа путешественников) и «сарай» (дворец) [9]. Точную дату появления караван-сарая установить сложно. Один из первых таких построек – оазис города Пальмира в Сирии, возведенный в III веке до н.э. Он служил приютом для путешественников, пересекающих сирийскую пустыню [23]. С развитием торговых путей караван-сарай становились все более необходимыми и претерпели ряд трансформации в зависимости от времени и выполняемых ими функций.

Караван-сарай – большое общественное строение на Ближнем и Среднем Востоке и в Средней Азии в городах, вдоль дорог и вне населенных мест, служащее кровом и стоянкой для путешественников.... Караван-сарай бывает двух видов: открытый и закрытый. Закрытый в основном строился вдоль караванных путей, хотя часто такой вид встречался и в городах. Стены давали возможность отбить нападение и выдержать недолгую осаду [25].

Найдены многочисленные останки караван-сараев на различных трассах ВШП, но несмотря на это, исследователи не дали однозначного ответа на вопросы, касающиеся их происхождения. Большинство из обнаруженных следов караван-сараев относятся к X-XVII вв. и исходя из этого многие ученые появление караван-сараев связывают с распространением ислама. Имеются и другие мнения, например, Н.Б. Немцова считает, что «... крепости (рабаты) для охраны дорог были и раньше, их устанавливали в пограничных зонах уже римляне и сасаниды на Ближнем Востоке» [21. С. 112]. С.Ш. Кубаев-археолог из Узбекистана при раскопках памятника Аултепе V-VI вв. предположил, что возведение караван-сараев относится к более раннему времени [16. С. 7]. Среди доказательств приводится и то, что было обнаружено множество керамики, которая отличалась от местной, возможно она доставлялась торговыми караванами. В Согде и Чаче (Ташкентский оазис) открыто существование караван-сараев в VI-VII вв. [27. С. 15]. Различные виды общественных зданий археологами были обнаружены еще III-II тыс. до н.э. на территории Индии, на Крите в XV в до н.э. И в Центральной Азии еще до прихода сюда арабов существовали постоянные дворы, на территории Ирана в период правления Сасанидов были построены «торговые крепости», которые служили для обороны, но в тоже время приспособленные для приема и содержания купеческих караванов [28. С. 179].

Академиком из Узбекистана Ю.Ф. Буряковым было проведено исследование каменного здания в Ташкентском оазисе, которое имело большой внутренний двор, предположительно караван-сарая середины 1 тыс. до н.э. [6. С. 56-57]. Со временем в постоянные дворы были перестроены и некоторые замки (кешки) [24. С. 166-167]. По мнению О.И. Смирновой имеются письменные источники-свидетельства и о существовании в VII-VIII вв. постоянных дворов в Согде, подчеркивается, что двумя зданиями владел согдийский правитель Дивашчич [27. С. 138-139]. С целью выбора безопасного движения, в случае возникновения междоусобных войн и различного вида конфликтов маршруты могли меняться, «...одни участки приобретали особое значение, другие, напротив, отмирали, а города и торговые станции на них приходили в упадок» [23. С. 127].

В средние века в Центральной Азии еще до прихода сюда арабов на торговых путях существовали постоянные дворы как необходимый элемент международной торговли. В Иране в сасанидское время строились «торговые крепости», служившие для обороны, но приспособленные для приема и содержания купеческих караванов [29. С. 179]. Точки-базары состояли из торговых улиц, застраивались лавками-дуканами. Имелись цеховые кварталы, в которых проживали кузнецы, ткачи, гончары, пекари и т.д. «Дуккан – это однокамерное здание с айваном,

которое могло иметь второй этаж – балхон» [17. С. 198]. К торговым точкам примыкали помещения, где складировали товары и места для содержания вьючных животных. Р. Хилленбранд – английский ученый отмечал: «... в арабских странах такие постройки назывались караван-сарай, то есть дворец для караванов...» [30. С. 332].

В книге «Средневековый город Азии» подчеркивается, что Ибн Хаукаль оставил описание больших торговых центров X века в городах Средней Азии: «... есть в этих городах караван-сарай и фундуки-лавки, в которых живут купцы с товарами» [5. С. 318]. А Ибрагим Тамгач-хан-караханидский правитель XI века «построив в Самарканде медресе и госпиталь передал им в вакф пять городских караван-сараяев, две бани и две лавки» [5. С. 317].

Перевоз товаров по ВШП осуществлялся на верблюдах, лошадях, мулах, эти животные также перевозили и людей. Обоз обычно состоял из семи и более верблюдов. На верблюда взваливали груз весом от 160–450 килограммов, масса груза зависела и от климатических условий. Пассажиры сидели в корзинах, подвешенных по обе стороны верблюда [12]. Караван шел в день около 8–9 часов, им управлял купец, находясь верхом на осле. С учетом того, что караван проходил большие расстояния в сложных климатических условиях, поэтому так необходимо было обеспечить их безопасное размещения для отдыха и ночлега [13]. Расстояния между караван-сараями, которые возводились вдоль караванных путей, составляло около 35–45 км, что равнялось дневному переходу.

С образованием Арабского халифата с его большими пространствами, охватившими территории от Малой Азии, Центральной Азии и до Пиренейского полуострова возникла необходимость обеспечения коммуникациями, прежде всего, дорогами и приютами для того, чтобы обеспечить бесперебойную торговлю. И строительство крупных караван-сараяев на важных торговых путях являлось прерогативой государственной власти, оно входило в обязанности «идеального» правителя и демонстрировало его заботу о процветании страны [14].

Единая власть могла концентрировать ресурсы и участвовать в разных процессах, в том числе экономических, торговых и перераспределении пошлин и даней. В.В. Бартольд подчеркивал, что в Омейядском халифате при правлении халифа Омара II (717–720) развернуто строительство ханов (постоялых дворов) [3. С. 245], что было введено в число обязательств наместника [4. С. 24]. Источники отмечают строительство ханов в пустынных местностях омейядским наместником Хорасана Асадом ибн Абдаллахом в VIII в. [4. С. 250]. Э.Д. Зивилинская отмечает: «В первые века Хиджры, во время арабских завоеваний, на Востоке возводились крепости для борцов за веру газиев, которые назывались рибаты» [11]. Со временем, сохраняя название «рибат» (рабат) они становились придорожными гостиницами – так считает исследователь Немцева [21. С. 139–141].

После того как арабы завоевали Мавераннахр, на новых территориях стали строиться рибаты – укрепленные крепости для размещения военных гарнизонов с целью подавления сопротивления распространения новой религии – ислама. Спустя два века, к X веку, когда ислам утвердился на всей территории

Мавераннахра, рибаты (рабаты) стали использоваться и в качестве уже постоянных дворов, т.е. караван-сараев. Использовался принцип группировки помещений вокруг открытого двора. Строительство особо активно шло в период IX по XII века, когда правили в Мавераннахре династии Саманидов и Караханидов. Сооружались придорожные помещения также и при Сельджукидах, Ануштегенидах. Арабские путешественник и географы ибн Хаукаль и аль-Истархри в период пребывания в регионе Центральной Азии насчитали множество постоянных дворов. Со временем происходило расширение караванных путей, а также и улучшение их качества. Караван-сараи имели не только комнаты, предназначенные для отдыха путников, а также специальные стойла для животных, в частности, для лошадей, верблюдов и т.д. В караван-сараях находились и воины в функцию, которых входила защита помещения, и тех кто проживал от разбойников. Помимо всего, важно отметить, что караван-сараи являлись и факториями для торговли и обмена товарами. Учитывая, что речь идет о территории, населенной людьми, исповедующими ислам, было важно строительство и молельных комнат. Встречались караван-сараи во внутреннем дворе, в которых были небольшие мечети [14]. Со стороны караван-сараи были похожи на крепость или замок с высокими стенами, которые по углам имели возвышающиеся башни и крепкими воротами. Форма представляла из себя квадрат, встречались и с видом полукруга.

Особого размаха возведение придорожных гостиниц достигло в X-XII вв. Важным фактором было то, что караван-сараи, как правило, находились рядом с источником воды. В качестве примера можно привести находки археологов Узбекистана. Караван-сарай Кургантепе (VIII-XIII) около поселка Аяккудук находился старинный колодец. В предгорье Нуратинского хребта располагался Кальтепе-караван сарай с двумя сардобами близ него, сардоба была неподалеку и от Рабат-и Малик... [7. С. 29]. С караванами передвигались по дальним тропам миссионеры и паломники, которые совершали хадж, студенты и ученые ехавшие в учебные и научные центры Арабского халифата. ... [8. С. 24]. Были и гонцы, задачей которых было своевременно доставить различные распоряжения, сборщики налогов и др.

Чем торговали? Из Ферганской долины в западные и восточные регионы отправляли бирюзу, оружие, ткани из хлопка, медь. Отсюда же в Китай поставляли знаменитых «небесных», ферганских коней. Благодаря обширным торговым связям согдийцы стали самой влиятельной иностранной общиной в Китае. Главным торговым партнером Китая в V-VIII веках считался не Константинополь и не Багдад, а Самарканд. Согдийский же язык стал средством межнационального общения и письменности. В VI веке он стал государственным письменным языком Первого Тюркского каганата. В 568 г. согдиец Маниах во главе посольства западнотюркского кагана прошел по северному пути через Каспий, Кавказ в Византию. Также известна история согдийца из Бухары Ань Лушаня (VIII в.), иранское имя которого Равшан или Рушан, ставшего самым влиятельным военачальником Китая, удостоившимся чести быть изображенным на монетах

специального чекана. В 718 г. согдийцы послали в Китай в качестве подарка свою кольчугу, которая была принята образцом для китайской армии [8. С. 74].

Кочевниками, которые проживали в основном в степной зоне или в предгорных землях постоянными дворами для караванов становились торткули – открытые пространства, которые были огорожены высокими стенами, которые защищали как от ветра, так и от врагов. При проведении археологических раскопок находили торткули в ряде районов Киргизии (в ущелье Ала-Арча, Кегеты, Ак-Суу, Шамси, Текелдеш и др. [2. С. 47]. «...Средняя Азия на протяжении многих столетий играла роль не только торгового, но и этно-миграционного коридора для прохождения и оседания здесь преимущественно, кочевого населения» [18. С. 44]. «Ранее номады, чаще всего ограничивались собиранием дани, не вмешиваясь во внутреннюю жизнь местного оседло-земледельческого населения... Арабские же завоеватели принесли с собой и принудительно внедряли экономическими и прокламативными мерами свою новую идеологию, мировую религию – ислам и, связанный с этим, совершенно новый образ мышления» [18. С. 49].

К середине IX века происходит поступательная исламизация, что приводит к тому, что надобность в военном предназначении подобных сооружений отходит на второй план. В итоге, рабаты, которые располагались на стратегически и географически важных участках транспортных артерий, превращаются в постоянные дворы – караван-сараи. Наршахи отмечал: «До 854/5 г. у ворот Пайкенда, по числу селений в Бухаре было построено более тысячи рабатов. В зимнее время, когда наступала пора набегов кочевников-кафиров, для противодействия им, здесь собирались отряды из газиев и жители каждого селения размещались в своих рабатах» [19. С. 24].

Как отмечает исследователь С.Д. Мирзаахмедов: «...начиная от поздней осени и до ранней весны, относительно свободные от постоянного передвижения кочевники, при наличии конфликтных ситуаций, могли представлять реальную угрозу для земледельческих оазисов Средней Азии» [18. С. 219]. В зимний период пустыня покрывалась снегом, в раннюю весну как и поздней осенью стоками дождевой и талой воды в многочисленных такырных углублениях рельефа. Песчаная же поверхность пустыни, в этот период, покрывалась твердой замершей корочкой, позволявшей всадникам легко передвигаться по ней. Это же позволяло кочевникам, при набегах поздней осенью, зимой и ранней весной совершенно беспрепятственно достигать любой точки оазиса кратчайшим путем, создавая реальную угрозу оазисам [18. С. 223-224]. Не случайно, что наиболее крупные передвижения войск через пустыню, с целью завоевания Средней Азии приходились на раннюю весну и позднюю осень (походы Александра Македонского, завоевания Халифата, Чингиз хана, Тимура и др.). Именно по этим причинам, против кочевников тюрок, начиная с 783 и по 830-е годы ведется возведение и реконструкция монументальной стены «Кампир девор», окружавшей Бухарский оазис, а Пайкенд далеко выдвинутый в степь, становится одним из основных форпостов борьбы с кочевой степью в зимний период и здесь строится огромное количество рабатов [18. С. 226].

Рабаты представляли собой сторожевые посты, введенные в систему укрепленной стены против кочевников, или самостоятельные укрепления, отстоявшие на определенном расстоянии друг от друга [4. С. 247]. В то же время номады активно взаимодействовали с оседлым населением – земледельцами, производя обмен, который обеспечивал жизнедеятельность обеим сторонам. Номады сбывали лишний приплод скота, который было бы нагрузкой в зимний период и трудно было бы прокормить, а земледельцы предлагали разнообразную ремесленную продукцию. Производимые ремесленниками разнообразные товары для быта людей, а также для производственных процессов требовали расширения внутренней и внешней торговли, а также мест их реализации – сети торговых объектов – базаров, караван-сараев и др. Подобная взаимосвязь ремесла и торговли способствовала развитию этих отраслей городской жизни, социальной дифференциации среди ремесленников и торговцев, к втягиванию других слоев населения к процессам торговли [1].

Таким образом, караван-сараи не только содействовали развитию торговых отношений, а также способствовали установлению дипломатических отношений, обмену информацией в различных отраслях. Создавались путеводители с указанием расстояния между теми пунктами, где располагались караван-сараи, отмечались и другие важнейшие точки для купцов и миссионеров. Тем самым, можно сказать, что караван-сараи являются своеобразным символом, который свидетельствуют о деятельности ВШП и, в частности, и о его удаленных, труднодоступных дорогах.

Для полного понимания функционирования караван-сараев необходимо проведение совместных исследований в рамках международной китайской концепции «Пояса и пути», это необходимо для использования опыта взаимодействия различных цивилизаций в рамках действующих и новых проектов в Евразии.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. **Агзамова Г.А.** Урбанизационные процессы в Средней Азии: общее и особенное (XVI – первая половина XIX вв.) // <https://docs.yandex.ru/docs/>.
2. **Асанканов А.А.** История Кыргызстана: с древнейших времен до наших дней / А.А. Асанканов, О.Д. Осмонов. Бишкек: Бийиктик, 2002.
3. **Бартольд В.В.** Очерки истории Семиречья / Сочинения. Т. II. Ч. 1. Работы по истории Средней Азии. М.: Восточная литература, 1963.
4. **Бартольд В.В.** Туркестан в эпоху монгольского нашествия // Сочинения. Т. 1. М.: Наука, 1963
5. **Беленицкий А.М.** Средневековый город Средней Азии / А.М. Беленицкий, И.Б. Бентович, О.Г. Большаков. Л., 1973.
6. **Бордачев Т.** Не упустить «момент Евразии»: Как сделать сопряжение работающим // Россия в глобальной политике. 2017. Т. 13. № 5.

7. **Буряков Ю.Ф.** По древним караванным путям Ташкентского оазиса. Ташкент: «Фан», 1978.
8. **Воличенко О.В.** Великий Шелковый путь как интегратор формирования научных центров стран Востока / О.В. Воличенко, Р.М. Муксинов, Д. Жолучев // Архитектура и строительство России. 2021. № 4 (240).
9. Время больших караванов: Таджикистан на Великом шелковом пути – 16.06.2020. Sputnik Таджикистан // <https://tj.sputniknews.ru/20200616/velikiy-shelkovyuy-put-istoriya-china-tajikistan-1031420523.html>.
10. Дороги и караван-сарай древней Персии: что сохранилось до наших дней? // Вестник Кавказа // <https://vestikavkaza.ru/articles/dorogi-i-karavan-sarai-drevnej-persii-cto-sohranilos-do-nasih-dnej.html>.
11. **Завилинская Э.Д.** Архитектура Золотой Орды. Часть II. Гражданское зодчество / Э.Д. Завилинская. Казань: Отчество, 2018.
12. Историческая логистика: Материалы по верблюжьим караванам Шелкового пути // https://kashliaklogist.blogspot.com/p/blog-page_7.html.
13. Караван-сарай // National Geographic [http // surL li/ ugeri](http://sur.li/ugeri)
14. Караван-сарай-памятники Великого Шелкового пути // <https://turkmenportal.com/compositions/491>
15. Караван-сарай: генезис, региональные особенности, классификация // <https://cyberleninka.ru/article/n/karavan-sarai-genezis-regionalnye-osobennosti-klassifikatsiya>.
16. **Кубаев С.Ш.** Аултапе – первый открытый караван-сарай, рабат (рибат) Средней Азии // Народы и религии Евразии. 2020. № 2 (23).
17. **Маньковская Л.Ю.** Формообразование и типология зодчества Средней Азии IX – начало XX века. Ташкент: Baktria Press, 2014.
18. **Мирзаахмедов С.Д.** Ранние рабаты – караван-сарай Бухары на границах кочевой степи (по материалам городища Пайкенд) // Археология Евразийских степей. 2022. № 3.
19. **Мухаммад ан-Наршахий.** Бухоро тарихи. Тошкент, 1966.
20. **Назаров А.Д., Кораблева И.С.** Великий шелковый путь как уникальный коммуникационный проект в истории человеческой цивилизации: уроки, проблемы, перспективы // Коммуникология. 2018. Том 6. № 1.
21. **Немцева Н.Б.** Рабат-и Малик – степная резиденция Караханидов XI-XII вв. (Археологические исследования). Ташкент, 2022.
22. **Немцева Н.Б.** Рабат-и Малик // Художественная культура Средней Азии IX-XIII вв. Ташкент: Изд-во литер. и искусства, 1983.
23. После Марко Поло. Путешествия западных чужеземцев в страны трех Индий / Редактор Гармсен; Пер. Я.М. Свет. М.: Наука, 1968.
24. **Пугаченкова Г.А.** Пути развития архитектуры Южного Туркменистана поры рабовладения и феодализма. М.: Изд-во АН СССР, 1958а.
25. 5 древних караван-сараяев, в которых можно остановиться в Иране // IRANMAG // <https://iranmag.ru/karavan-sarai-irana/>.

26. Раскрытые тайны караван-сарая – рассказ археолога // https://www.inform.kz/ru/raskrytye-tauny-karavan-saraya-rasskaz-arheologa_a4015685.
27. **Смирнова О.И.** Очерки по истории Согда. М.: Наука, 1970.
28. **Сыздыкова Ж.С.** Наследие зороастризма в Центральной Азии: историко-культурный аспект // Вопросы национальных и федеративных отношений. 2025. Т. 15. № 3 (120).
29. **Хмельницкий С.** Между арабами и тюрками. Архитектура Средней Азии IX-X вв. Берлин-Рига: «Continent», 1992.
30. **Hillenbrand R.** Islamic Art and Architecture (The World of Art). N.-York: The World of Art edition, 1988.

ZH.S. SYZDYKOVA

Doctor of History, Professor,
Lomonosov Moscow State University,
Institute of Asian and African Studies,
Moscow, Russia

G.K. OTARBAYEVA

Candidate of Historical Sciences, Associate Professor
at M. Auezov South Kazakhstan University,
Shymkent, Kazakhstan

CARAVAN SARAI AS A FACTOR IN STRENGTHENING AND DEVELOPMENT OF THE GREAT SANDWICH ROAD

This article examines caravanserais as a factor in the strengthening and development of the Great Silk Road (GSR). It is noted that caravanserais provided an opportunity for stable trade, allowing merchants to exchange, sell, and purchase goods. Caravanserais also stimulated the emergence and development of cities along the busy caravan routes, which had an impact on the strengthening of state power. It is emphasized that caravanserais acted as guard posts, ensuring the safety of the caravan routes. It is concluded that when travelers from the East and the West crossed each other in the caravanserais, a process of comprehensive exchange took place, including both material and spiritual achievements. The caravanserais played a significant role and took their own special place in the system of strengthening and developing the communication of the Great Silk Road.

Key words: caravanserais, Great Silk Road, trade, security, Islam.