

УДК 340.153; 94(5)

DOI: 10.53737/2713-2021.2022.89.86.014

Л.Ф. Абзалов, М.С. Гатин, И.А. Мустакимов, Р.Ю. Почекаев

К ИСТОРИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ТОРГОВЫХ ПУТЕЙ В ЧИНГИЗИДСКИХ ГОСУДАРСТВАХ XIII—XIV ВВ. *

В числе источников исследования ключевым является образец ярлыка ильхана Ирана о назначении предводителя каравана, входящий в трактат для писцов «Дастур ал-катиб», составленный Мухаммедом б. Хиндушахом Нахчивани, персидским чиновником, в 1360-х гг. Документ впервые переведён на русский язык и снабжён междисциплинарным научным комментарием. Сведения ярлыка, в сочетании с данными других источников, позволяют лучше понять проблемы обеспечения безопасности караванов и торговых маршрутов Причерноморья, входившего в XIII—XIV вв. в состав государств-наследников Монгольской империи — Золотой Орды (Улуса Джучи) и государства Хулагуидов в Иране, — и оценить эффективность мер, предпринимавшихся для их решения правителями-Чингизидами.

Ключевые слова: Монгольская империя, Золотая Орда, государство Хулагуидов, торговая политика, караваны, безопасность торговых путей в Средние века, ярлык, традиционное право.

Сведения об авторах: Абзалов Ленар Фиргатович¹, кандидат исторических наук, Казанский (Приволжский) федеральный университет; Гатин Марат Салаватович², кандидат исторических наук, Казанский (Приволжский) федеральный университет; Мустакимов Ильяс Альфредович³, кандидат исторических наук, Казанский (Приволжский) федеральный университет, Национальная библиотека Республики Татарстан; Почекаев Роман Юлианович⁴, доктор исторических наук, кандидат юридических наук, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» в Санкт-Петербурге.

Контактная информация: ^{1,2,3}420111, Россия, г. Казань, Лево-Булачная ул., 44, Казанский (Приволжский) федеральный университет; e-mail: ¹len_afzal@mail.ru; ²marat_gata@mail.ru; ³imus2007@mail.ru; 194100, Россия, г. Санкт-Петербург, Кантемировская ул., 3, корп. 1, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» в Санкт-Петербурге; e-mail: rpochekaev@hse.ru.

L.F. Abzalov, M.S. Gatin, I.A. Mustakimov, R.Yu. Pochekaev

NEW HISTORICAL INSIGHTS ON PROTECTION OF THE TRADE ROUTES IN GENGHISIDS STATES, 13th TO 14th CENTURY

Among historical records used in this research, an example of the yarligh by Iranian Ilkhan on the appointment of a head of a caravan is of key importance. This edict is incorporated into the treatise for penmen “Dastur al-katib”, which was written in the 1360s by Mukhammad ibn Khindushakh Nakhchivani, a Persian official. The document is translated into Russian for the first time and provided with interdisciplinary scholarly commentary. The data of the yarligh, combined with further relevant accounts, provide a rather seminal record on issues of security for caravans and trade routes in the Black Sea area, which in the 13th to 14th centuries was divided into parts between successor states of the Mongol Empire — the Golden Horde (the Ulus of Jochi) and the state of the Khulaguids in Iran, — and evaluate the effectiveness of the protective measures the Genghisids rulers have taken to respond to those challenges.

* Статья поступила в номер 15 августа 2022 г.
Принята к печати 29 августа 2022 г.

Key words: Mongol Empire, Golden Horde, Khulaguid state, trade policy, caravans, protection of trade routes in the Medieval Ages, yarligh, traditional law.

About the authors: Abzalov Lenar Firgatovich¹, PhD (History), Kazan (Volga Region) Federal University; Gatin Marat Salavatovich², PhD (History), Kazan (Volga Region) Federal University; Mustakimov Ilias Al'fredovich³, PhD (History), Kazan (Volga Region) Federal University, National Library of the Republic of Tatarstan; Pochekaev Roman Yulianovich⁴, Dr. habil. (History), PhD (Law), Professor, National Research University Higher School of Economics in St. Petersburg.

Contact information: ^{1,2,3}420111, Russia, Kazan, Levo-Bulachnaya Str., 44, Kazan (Volga Region) Federal University; e-mail: ¹len_afzal@mail.ru; ²marat_gata@mail.ru; ³imus2007@mail.ru; ⁴194100, St. Petersburg, Kantemirovskaya Str., 3, bd. 1, e-mail: rpochekaev@hse.ru; ⁴420111, Russia, Kazan, Levo-Bulachnaya Str., 44, National Research University Higher School of Economics in Saunt Petersburg; e-mail: marat_gata@mail.ru.

В то время земли, лежащие между Ираном и Тураном, так были безопасны, что если бы кто прошел от запада до востока, положив себе на голову золотой какой-либо сосуд, то ему никем не было бы сделано обиды, с кем бы он ни встретился.

Абу-л-Гази. Родословное древо тюрков

Нападения разбойников на торговые караваны на средневековом мусульманском Востоке были настолько обыденными событиями, что сюжеты о таких нападениях и мерах, предпринимавшихся правителями по борьбе с ними, включались в сборники назидательных рассказов (Абуль-Фарадж 1961: 226; ал-'Ауфи 2005: 106) и дидактические произведения (Кабус-намэ 1953: 183) как типичные сюжеты. Не стала исключением и эпоха правления потомков Чингис-хана, которые, подобно своим предшественникам на троне, старались обеспечить безопасность торговых путей и перемещавшихся по ним караванов. Целью настоящей статьи является анализ этой деятельности Чингизидов XIII—XIV вв., которая была сосредоточена преимущественно на Ближнем и Среднем Востоке, в т.ч. в Причерноморье.

Территории Черноморского бассейна в рассматриваемый период входила в состав двух чингизидских государств — Улуса Джучи (Золотой Орды) и Государства ильханов (Хулагуидов) в Иране. Тем не менее, анализируя выбранную проблематику, нельзя также забывать и о других влиятельных игроках на черноморской международной арене — таких, как Трапезундская империя, итальянские торговые республики, имевшие в этом регионе свои колонии, и др. Поскольку торговля имела межгосударственный характер, и нападения на караваны нередко влекли последствия международно-правового уровня, политику охраны торговых путей, реализуемую Чингизидами, нельзя анализировать в отрыве от складывавшейся в тот период международной ситуации.

Вопрос о проблемах безопасности торговых путей в средневековом Причерноморье, безусловно, неоднократно затрагивался исследователями экономических отношений государств в этом регионе, однако, насколько известно авторам статьи, до сих пор не

становился предметом специального исследования, равно как и меры по обеспечению такой безопасности. Причиной, по которой авторы решили обратиться к данному аспекту истории Причерноморья и средневековых чингизидских государств стало введение в научный оборот весьма ценного документа — образца ярлыка о назначении на должность предводителя каравана, который был издан одним из персидских ильханов, вероятно в конце XIII — начале XIV в.

Этот документ сохранился в составе средневекового персоязычного трактата «Дастур ал-катиб фи та'йин ал-маратиб» («Руководство для писца при определении степеней»), автором которого является Мухаммед б. Хиндушах Нахчивани, чиновник финансового ведомства при последних ильханах из династии Хулагуидов и первых правителях из сменившей их династии Джалаиридов. Образцы ярлыков, которые приведены в указанном трактате, неоднократно использовались различными исследователями как источник сведений по различным аспектам истории средневекового Ирана, а также и других государств Чингизидов¹. Неслучайно еще в первой половине XIX в. австрийский востоковед Й. фон Хаммер-Пургшталь поместил 36 образцов ярлыков о назначении на различные чиновные должности (из около 200, имеющих в «Дастур ал-катиб») в своем переводе на немецкий язык в приложении к своей работе по истории не хулагуидского Ирана, а именно Золотой Орды.

По всей видимости, австрийский ученый выбрал для перевода и публикации те документы, которые показались ему наиболее «универсальными», т.е. в равной степени могли быть выданы как в монгольском Иране, так и в Улусе Джучи. Такая позиция выглядит вполне обоснованной с учетом того, что правотворческие и делопроизводственные традиции в этих двух государствах были весьма близки и, к тому же, неоднократно испытывали взаимовлияния в силу постоянных контактов этих улусов на различных уровнях.

В число этих документов входит и ярлык о назначении предводителя каравана. Можно было бы предположить, что речь идет о старшем караванщике, т.е. начальнике купцов, и в таком случае можно было бы анализировать этот документ в контексте развития торговли и торгового дела в чингизидских государствах. Однако из содержания видно, что предводитель каравана являлся ни кем иным, как начальником его охраны. Таким образом, вполне логичным представляется анализ этого документа в контексте чингизидской политики по обеспечению безопасности торговых путей и передвигавшихся по ним караванов.

Признавая приоритет Й. Хаммера-Пургштала в изучении этих документов, мы сочли целесообразным поместить ниже не только современный перевод ярлыка с персидского оригинала, но и вариант перевода, сделанного самим австрийским востоковедом (тоже в русском переводе).

¹ Анализ содержания ярлыков осуществляли А.Ю. Якубовский, А.А. Али-заде и др., а некоторые исследователи также переводили отдельные документы на русский (В.Г. Тизенгаузен, П.М. Мелиоранский, И.П. Петрушевский, С. Хатиби, Т.И. Султанов) и английский (И. Вашари) языки.

Перевод документа

<p>Перевод Й. фон Хаммера-Пургштала (Hammer-Purgstall 1840: 514—515)² XXXV. Грамота [ярлык] предводителю каравана (Kjarwansalari), первый [образец]</p>	<p>Перевод с оригинала (Мухаммад ибн Хиндушах Нахчивани 1976: 169—172 араб. паг.)³</p>
<p>[Мне] донесли несколько вельмож и знатных людей, приехавших из Багдада, что на них напали разбойники и отобрали деньги и вьючных животных, и что из-за отсутствия предводителя каравана, способного противостоять грабителям, они понесли большие потери и убытки: поэтому возникла необходимость взять на службу такого человека, чтобы снова открыть закрытые врата путешествий приходящим и уходящим. Исходя из всего этого и так как Таджеддин Али — почтенный и храбрый человек, который всегда заботился об устранении и уничтожении дурного сброда и считал своим долгом истребить его, то представилось необходимым назначить [его] предводителем караванов, которые направляются на Багдад, Хузистан⁴ и в те земли, набрать [ему] сотню вооруженных всадников, для охраны караванов от воров, разбойников с большой дороги и скверных негодяев, сопроводить к месту их назначения и, если что было украдено и испорчено ворами и разбойниками, вернуть. Отныне предводительство караванами Ирака Арабского⁵, Хузистана и Луристана⁶ передаётся вышеупомянутому, заслуживающему доверия мужу, понимающего как вести дело, рука которого сильна и независима, он должен занять должность предводителя каравана так, как это ожидается от его способностей, проницательности и храбрости, он должен употребить всё возможное усердие для защиты караванов, приводить их к месту назначения без ущерба со стороны воров и разбойников. Этот указ вступил в силу, дабы все члены караванов — вельможи,</p>	<p>Группа знатных и сановитых людей, прибывших со стороны Багдада, доложили, что на них напала шайка разбойников и отобрала у них наличные деньги, товары и множество [вьючных] животных. По причине того, что их караван не сопровождался авторитетным лицом, которое было бы начальником охраны и предводителем каравана и могло бы дать отпор разбойникам, их постигли большие затруднения и убытки, а движение по этому пути прекратилось⁷. Принятие мер для исправления этой ситуации является одним из необходимых дел. Посему, ввиду того, что рахдар⁸ Тадж ад-Дин Али является авторитетным человеком, имеет в своем услужении отважных, бесстрашных и проворных людей, непрерывно занимается искоренением и укрощением злоумышленников, смутьянов и разбойников и почитает своим долгом их истребление, при существующем положении следует, что если предводительство караваном, направляющимся в Багдад, Ирак Арабский, Баят⁹, Хузистан, Луристан и те земли будет поручено ему, он со ста проворными, вооруженными, конными лучниками сможет уберечь купцов каравана от разбойников, воров и грабителей и в целостности и сохранности довести их до места назначения. И если у них (купцов каравана. — <i>И.М.</i>) что-то пропадет по причине нападения разбойников, [Тадж ад-Дин Али] примет меры по исправлению [ситуации]. Поскольку на его слово всегда можно было положиться и он справлялся со всеми взятыми на себя обязательствами, пусть на него будут возложены обязанности</p>

² Перевод на русский язык выполнен М.С. Гатиным.

³ Перевод на русский язык выполнен И.А. Мустакимовым.

⁴ Хузистан (Хузестан) — историческая область на юго-западе современного Ирана, названная так по древнему народу хузов, жившему здесь в древности. Являлась древнейшим центром ближневосточной цивилизации, поскольку именно здесь возникло государство Элам (III тыс. до н.э.). Затем этот регион вошел в состав державы Ахеменидов и с этого времени рассматривался как историческая часть Персии.

⁵ Ирак Арабский — историческая область, включающая большую часть современного Ирака.

⁶ Луристан (Лурестан) — историческая область на западе Ирана, граничащая с Хузистаном и получившая название по древнему народу луров, которые проживают и в современном Иране. Как и Хузистан, в древности входил в состав Элама и Ахеменидской державы, а затем считался неотъемлемой частью владений правителей Персии.

⁷ Букв. «врата для убывающих и прибывающих по этому пути затворились».

⁸ Рахдар — в период правления ильхана Газана — сборщик подорожной пошлины. В обязанности рахдаров также входила поимка грабителей (Рашид ад-Дин 1946: 269). В двух списках «Дастур ал-катиб» из шести, использованных А.А. Али-заде, слово «рахдар» отсутствует.

⁹ Баят — местность около Васита.

знать и купцы признавали вышеупомянутого Таджедина Али предводителем каравана, не смея ослушаться его слов и мнения, повиновались его приказам и запретам в посадке верхом и спешивании, погрузке и разгрузке. Всадники и вооруженные люди каравана во время появления грабителей и разбойников должны действовать с ним единодушно, не отделяться от него, прилагать все свои усилия. Поскольку он [Таджедин Али] несёт большие расходы на охрану караванов и слуг, члены каравана должны платить соответствующие сборы; эмиры, везиры и другие могущественные люди не должны ни под каким предлогом добиваться льготных грамот, но поддерживать его [Таджедина Али] и его людей в их делах, чтобы он мог целиком посвятить себя этому важному делу.

караванного предводителя направлений «Багдад, Ирак Арабский, Баят, Хузистан и Луристан» с приданием ему чрезвычайных полномочий [в рамках его компетенции], дабы он в соответствии со свойственной ему проницательностью, предусмотрительностью, опытностью, компетентностью и распорядительностью занимался предводительством караванами, прилагая большое старание и усердие в деле охраны и защиты караванов так, как обязался в поданном в Диван письме¹⁰. Пусть полагает своим долгом отражение [посягательств] грабителей и разбойников и доведение караванов в целостности и сохранности до мест назначения. По этой причине сей указ вступает в силу с тем, чтобы лица, занимающиеся караванной торговлей на упомянутых путях из сановников, вельмож, купцов и прочих, пусть признают Тадж ад-Дина Али караванным предводителем и главой караванов, курсирующих по названным направлениям, не выходят из повиновения его слову и благоусмотрению, подчиняются его приказам и распоряжениям, касающимся выступления и остановки [каравана], направления движения и отправления в путь. Всадники и вооруженные люди, находящиеся в караване, во время отражения разбойников и грабителей пусть действуют совместно с ним (Тадж ад-Дином Али. — *И.М.*) и его нукерами, никоим образом не отделяются, не самовольничают и прилагают все усилия [для отражения нападения]. Поскольку им (караванным предводителем. — *И.М.*) для содержания себя, своих нукеров и их верховых животных, используемых для охраны караванов, производится много расходов, надлежит, чтобы все участники караванов выплачивали ему установленную пошлину. Да не прикрываются покровительством эмиров, везирей и иных влиятельных лиц и не приискивают никаких извинений и отговорок. Пусть он (Тадж ад-Дин Али. — *И.М.*) расходует их (собранные средства. — *И.М.*) на исполнение своих обязанностей и на [своих] слуг и полагает своим долгом неотлучно находиться на службе и прилагать старания к исполнению порученного ему важного дела. Пусть действуют таким образом и верят [этому указу]. Написано...¹¹.

¹⁰ По-видимому, речь идет, о своеобразной «расписке», которую давало лицо, назначаемое на определенную должность, перечисляя в ней свои полномочия, обещая их усердно исполнять и не превышать. Практика выдачи таких «расписок» берет начало еще во времена Арабского халифата.

¹¹ Далее по тексту.

Формулярный анализ документа

Как известно, в дипломатике документ принято делить на начальный протокол, основную часть и эсхатокол (Каштанов 1970: 27). Образец ярлыка, приводимый Мухаммедом б. Хиндушахом Нахчивани, характерен для персидского делопроизводства (Busse 1991: 309). Индивидуальный формуляр рассматриваемого источника представлен лишь основными компонентами корпуса документа (наррацией, диспозицией, санкцией). Отсутствие начального протокола, некоторых компонентов основной части и эсхатокола объясняется тем, что автор «Дастур ал-катиб» приводит образцы документов, характеризуя лишь суть властного решения и способы его выражения.

Структура документа чингизидских канцелярий в некоторой степени определяется языком и графикой, на котором он подготовлен (Григорьев 1978: 47; Фаверо 2018). Данное обстоятельство следует учитывать в связи с тем, что в ордынских канцеляриях применялись разные языки и графические системы. Монгольская власть исходила из доступности языка издаваемого акта. Сам Мухаммед б. Хиндушах Нахчивани в связи с этим отмечает: «Одним из этих мероприятий¹² мы полагаем издание указов к каждому народу на его языке с тем, чтобы они легко понимали его содержание. В частности, указы, [направляемые] в Город мира Багдад и иные местности¹³ Ирака Арабского издаются на арабском языке¹⁴, [указы,] направляемые иранским племенам в области Джибалия¹⁵ и провинции Персии должны прибывать на персидском языке. Монгольским и тюркским племенам указы также должны направляться на их языках и письменах с тем, чтобы они с легкостью могли их понять. К ним следует обращаться на их языке»¹⁶ (Мухаммед ибн Хиндушах Нахчивани 1976: 39—43 араб. паг.; Абзалов и др. 2022: 136; см. также: Джувейни 2004: 440; Рашид ад-дин 1960: 140; Тизенгаузен 1884: 226; Пириев 1988: 200). На основе этих данных можно предположить, что рассматриваемый указ издавался на персидском и дублировался на арабском языке. Арабоязычные документы также имели трехчастную структуру (вводный протокол, текст и заключительный протокол) (см. подробнее: Björkman 1991: 302). В то же время нам известно, что служащий ханской канцелярии — бахши, на обороте документа должен был привести краткое содержание издаваемого акта (Cleaves 1953: 478—486): «Содержание указов, написанных эмирам областей (اولىكا), тем, тысяч, сотен и другим [адресатам] по разным делам, пусть записывает на обороте ярлыков в сокращенных выражениях так, чтобы ни одна деталь из содержания указа не была упущена, дабы при ознакомлении с ним становилась понятной его суть» (Абзалов и др. 2022: 137; см. также: Рашид ад-Дин 1946: 276).

Таким образом, Мухаммед б. Хиндушах Нахчивани подготовил образец документа в соответствии с персидскими традициями делопроизводства. Автор делает акцент на основной части документа, концентрируя внимание на формулировку нарративной и диспозитивной части ярлыка, при этом остаются не представленными значимые компоненты условного формуляра. В начальном протоколе отсутствуют инвокация, интитуляция и

¹² Букв. «искусств, ремесел» (صنایع)

¹³ بلاد . Возможный перевод: «города».

¹⁴ Рашид ад-Дин пишет о выдаче ханом Газаном ярлыков с тамгой на арабском языке для правителя сирийского города Рахбы Алям ад-Дина Гитми: «Относительно дел и занятий Гитми, [его] сыновей, тамошних наибов, казиев и служилого люда и безопасности жителей города, крепости и области были написаны по-арабски нерушимые указы и, снабженные тамгой, вручены им» (Рашид ад-Дин 1946: 195).

¹⁵ Джибаль (ар. «горы, гористая местность») — наименование области, лежащей к востоку от Тигра и известной в настоящее время под именем Персидского Ирака; этим же именем называлась древняя Мидия, т.е. все страны, лежащие к востоку от Тигра.

¹⁶ Перевод на русский язык выполнен И.А. Мустакимовым.

инскрипция. Из компонентов условного формуляра в образце данного ярлыка можно выделить наррацию, в которой приводятся мотивы создания документа. Наиболее пространной частью разбираемого ярлыка является диспозиция, выражающая сущность издаваемого акта. В завершении диспозиции даются указания должностным лицам, что в целом свойственно для персидской делопроизводственной традиции (Busse 1991: 309). В условном формуляре вслед за диспозицией следует санкция (Рашид ад-Дин 1946: 95, 275, 285; Усманов 1979: 247). В представленном источнике также отсутствует корроборация, завершающая основную часть документа. Корроборация была обязательна прежде всего для жалованных и официальных актов, имевших силу закона в общегосударственном масштабе (Усманов 1979: 255—256). Например, в монгольском ярлыке на уйгурской графике ильхана Абу-Саида от 1320 г., корроборация представлена в следующей форме: «С золотой пайцзой, с красной печатью ярлык милостиво выдан» (“Altan gerege al tamγatai jrlγ soyurqju ögbei”) (Григорьев 1978: 67). Конечный протокол в анализируемом документе представлен лишь формулой эсхатокола — «написано», далее следует пропуск. Эсхатокол документов хулагуидских и джучидских канцелярий содержал указание даты и места выдачи (Рашид ад-Дин 1946: 285; Усманов 1979: 257). Конечный протокол чингизидских актов мог также включать указание имен ходатаев и исполнителей его оформления (Усманов 1979: 267; Busse 1991: 310). Отсутствие некоторых компонентов условного формуляра может прежде всего объясняться шаблонностью выражений начального и конечного протокола издаваемого ярлыка. Автор «Дастур ал-катиб» не приводит априори очевидную для опытного или даже начинающего писца информацию, концентрируя внимание на значимых риторических оборотах для оформления указа о назначении должностного лица.

Историко-правовой анализ

Итак, перед нами, несмотря на выявленные особенности, достаточно типичный ярлык — акт единоличного волеизъявления правителя, имеющий высшую юридическую силу.

Начинается он, как и большинство подобного рода документов, с обоснования причины выдачи. В качестве таковой выступает уведомление, полученное ильханом от «нескольких вельмож и знатных людей» о нападении на них разбойников, которые их ограбили по причине отсутствия охраны их каравана. Соответственно, решение возникшей проблемы видится правителю в предоставлении такой охраны караванам в дальнейшем и назначении ее начальника.

Прямое признание факта нападения на караван правителем, да еще и в столь официальном документе, несомненно, отражает всю драматичность ситуации с безопасностью на торговых путях, сложившейся в ильханате к моменту выдачи анализируемого документа. В исторических источниках неоднократно сообщается о проблемах такого рода на разных этапах истории этого государства, правда, как правило — в периоды политической нестабильности.

Так, например, венецианский путешественник Марко Поло упоминает о том, что в Персии «злых людей и разбойников много; убийства случаются ежедневно; боятся они восточных татар, своих правителей, и если бы не это, так много зла наделали бы они купцам; и при этой власти купцы все-таки часто терпят от них убытки. Купцов без оружия, без луков они убивают или грабят без жалости». Причину столь значительных масштабов грабежей на торговых путях венецианец объясняет достаточно прямолинейно: «Ахату (ильхан Гейхату Ахмед. — *авт.*) не был законным владетелем, и народ не боялся, как при законном царе, злодействовать» (Книга Марко Поло 1997: 201, 212).

Не менее печальную картину о состоянии безопасности торговых путей рисует в своем «Сборнике летописей» знаменитый персидский государственный деятель и ученый Рашид ад-Дин, описывая ситуацию, сложившуюся к первым годам правления его патрона ильхана Газана (1295—1304), при котором он занимал должность везира. В результате смуты, предшествовавшей вступлению этого правителя на престол, число грабителей на дорогах существенно возросло, причем среди них были не только жители городов и селений, но даже и представители власти, которые под предлогом осуществления своих обязанностей (досмотр грузов и сбор дорожных и торговых пошлин) не только взимали с проезжавших лишнее, но и нередко открыто их грабили. Неудивительно, что Газан (несомненно, в значительной степени с подачи самого Рашид ад-Дина) предпринял целый комплекс мер по улучшению безопасности дорог, борьбе с грабителями и их сообщниками в городах и селениях, регламентации действий сборщиков дорожных пошлин и т.д. (Рашид ад-Дин 1946: 264, 268—269).

Собственно, полагаем, что и данный указ мог быть издан именно ильханом Газаном в рамках проводимой им политики в сфере обеспечения безопасности торговых путей и караванов. На этом, по нашему мнению, указывает имя лица, которое, согласно ярлыку, назначается предводителем каравана — Тадж ад-Дин Али. В тексте документа он характеризуется как «авторитетный человек», который «непрерывно занимается искоренением и укрощением злоумышленников, смутьянов и разбойников и почитает своим долгом их истребление», что и позволило передать под его ответственность охрану караванов, направляющихся «в Багдад, Ирак Арабский, Баят, Хузистан, Луристан и те земли».

В хронике Хафиз-и Аbru «Дополнение к собранию историй Рашида», представляющей собой продолжение «Сборника летописей» Рашид ад-Дина, содержится упоминание о том, что в 1336 г. везиром стал некий Джамал Хаджи, сын «Тадж ад-Дина Али Ширвани, который [когда-то] был правителем арабских владений» (Хафиз Аbru 2011: 152). Позволим себе высказать осторожное предположение, что отец этого везира и мог быть тем самым Тадж ад-Дином Али: тот факт, что он упоминается как правитель «арабских владений» вполне соотносится с тем, что ранее он мог возглавлять охрану караванов именно в этом регионе, центром которого являлся Багдад. Дата назначения его сына везиром тоже не противоречит этому: в начале XIV в. он мог проявить себя именно в качестве предводителя караванов, ответственного за обеспечение безопасности торговых путей в «арабских владениях», а позднее, уже в 1310—1320-х гг., как человек, хорошо знающий этот регион, стать его наместником.

Вышеприведенная характеристика Тадж ад-Дина Али позволяет сделать вывод, что он являлся отнюдь не частным лицом, все достоинства которого заключались лишь в том, что его «рука... сильна и независима». Как видим, он уже успел обратить на себя внимание властей «искоренением и укрощением злоумышленников, смутьянов и разбойников» — вероятно, как раз в рамках тех мероприятий, которые предпринял ильхан Газан, согласно сообщению «Сборника летописей», проявив «проницательность, предусмотрительность, опытность, компетентность и распорядительность».

Несмотря на то, что причиной назначения Тадж ад-Дина Али на должность стало конкретное обращение (жалоба) караванщиков к правителю, в ярлыке ему предписывается защищать не только караван, принадлежащий жалобщикам, но и все караваны, следующие по торговым путям «Багдада, Ирака Арабского, Баята, Хузистана и Луристана». Для этого ему выделялась сотня всадников, вооруженных луками, с которыми он и должен был выполнять возложенные на него обязанности. Как видно из вышеприведенного перевода

документа, это — первый из образцов, включенных Мухаммедом б. Хиндушахом Нахчивани в его трактат. Двумя другими (которые мы вслед за Й. фон Хаммером-Пургшталем не переводим) на аналогичную должность назначаются Байду-курчи — для охраны караванов по направлению «Хорасан и Мазандеран» и Сайф ад-Дин Могултай — по направлению «Султанья и Ирак» (Мухаммед ибн Хиндушах Нахчивани 1976: 172—175 араб. паг.)¹⁷. Это позволяет сделать вывод, что речь идет не просто о рядовом предводителе вооруженной охраны, а о высокопоставленном чиновнике, отвечающим за безопасность торговых путей над целым рядом регионов.

Таким образом, «предводитель каравана» как должностное лицо фактически являлся представителем исполнительной власти, обладающем определенными правами и полномочиями как в отношении самих караванщиков, так и в отношении представителей администрации тех земель, через которые пролегал путь караванов, безопасность которых поручалось ему обеспечивать. Членам караванов предписывается признавать новоназначенного предводителя, «не смея ослушаться его слов и мнения», повиноваться его приказам и запретам в посадке верхом и спешивании, погрузке и разгрузке». Любопытно, что в его подчинении находились не только переданные под его начало всадники, но и другие «вооруженные люди, находящиеся в караване», т.е. телохранители и охранники, нанятые самими купцами¹⁸.

Что касается взаимодействия с представителями властей государства Хулагуидов, то и тут ярлык содержит соответствующие положения: «Пусть не прикрываются покровительством эмиров, везирей и иных влиятельных лиц и не приискивают никаких извинений и отговорок». Этот пассаж указывает на то, что никакие решения и действия властей не могут освободить караванщиков от вознаграждения услуг предводителя каравана и уплаты соответствующих пошлин¹⁹. Как известно, многие представители властей не только монгольского Ирана, но и других чингизидских государств XIII—XIV вв. — причем не только чиновники и сановники, но и члены самих правящих семейств — зачастую участвовали в торговых операциях на паях с самими купцами и караванщиками, со своей стороны всячески им покровительствуя, что могло выражаться, в частности, и в выдаче им разного рода льготных грамот, освобождающих торговцев от несения дополнительных расходов. Положение ярлыка однозначно запрещает такую практику.

На начальном периоде существования Монгольской империи такие торговые партнеры представителей власти обладали широкими правами и привилегиями, среди которых было также и право на бесплатную охрану караванов во время их следования по чингизидским владениям (Allsen 1989: 88). Это право, столь обременительное для жителей тех населенных пунктов, через которые следовали торговцы, было отменено в начале правления хана Мунке (1251—1259), который предписал купцам нанимать охрану за собственный счет (Золотая Орда 2009: 186—187; Рашид ад-Дин 1960: 141; Allsen 1989: 105—107). Позднее, при хане Хубилае (1260—1294) это право было частично восстановлено — в отношении торговцев-

¹⁷ Всего таких «достоинных эмиров» в Ильханате было четверо, и они подчинялись представителю центральной власти, обладавшему «эмиратом предводителей караванов» (Абу Бакр ал-Кутби ал-Ахари 1984: 105, прим.; Мухаммад ибн Хиндушах Нахчивани 1976: 33—34).

¹⁸ Эта оговорка, по-видимому, могла стать результатом конфликтов начальника охраны и руководителей самого каравана по поводу их старшинства. Подобного рода проблемы возникали в разных регионах и в разные времена — например, можно вспомнить русский караван, направленный из Оренбурга в Бухару 1824—1825 гг., который бесславно и с убытками возвратился с полпути обратно: одной из причин такого развития событий стало отсутствие согласия между начальником каравана купцом Е. Кайдаловым и командиром вооруженной охраны полковником С. Циолковским (Халфин 1974: 190—192).

¹⁹ Упоминание пошлин лишний раз подтверждает официальный статус предводителя каравана и выполнение им своих функций в рамках государственной политики по обеспечению безопасности торговых путей.

ортаков, т.е. лиц, официально торговавших казенными товарами, однако после многочисленных жалоб населения его вновь упразднили (Храпачевский 2019: 462; Endicott-West 1989: 135). Аналогичные тенденции имели место и в Иране эпохи первых Хулагуидов (Wing 2014: 315). И точно так же, как в Монгольской империи со временем эта практика была прекращена — на это указывает наличие в анализируемом ярлыке следующего предписания: «надлежит, чтобы все участники караванов выплачивали ему установленную пошлину», т.е. также оплачивать услуги вооруженной охраны. Вполне возможно, что именно прежняя практика покровительства властей своим торговым партнерам и заставила ильхана включить в ярлык запрет получения «льготных грамот», т.е. использования охраны без оплаты ее услуг.

Стоимость этих услуг ни в ярлыке, ни в других источниках не уточняется. Однако есть основания полагать, что она составляла отнюдь не самую значительную часть дорожных расходов караванщиков — по крайней мере, в ведомостях итальянских торговцев, путешествовавших по Южному Причерноморью, оплата вооруженной охраны не включалась в число крупных путевых затрат (Карпов 1990: 253—258).

Тем не менее, нет сомнения, что многие караванщики могли считать оплату услуг охраны достаточно высокой и отказываться от них, отправляясь в путь на свой страх и риск и надеясь на общие гарантии безопасности торговых путей, которые провозглашали правители Ирана. Надо сказать, определенные основания для принятия такого рискованного решения у купцов были: ведь не только вооруженная охрана караванов должна была обеспечивать их безопасность, но и местные власти, и даже сами жители местностей, через которые следовали караваны.

В своей переписке везир Рашид ад-Дин прямо указывает, что борьба с грабителями караванов, равно как и другими разбойниками, относится к обязанностям наместников (эмиров и хакимов) соответствующих административно-территориальных единиц (Рашид ад-Дин 1971: 188—189, 217). Непосредственно этой деятельностью должны были заниматься туткаулы — специальные чиновники, отвечавшие за состояние дорог в определенных местностях и взимавшие при проезде через них сборы с торговцев (Григорьев 2004: 97). Однако, как уже упоминалось, в кризисные периоды эти туткаулы сами нередко грабили караваны — либо взимая чрезмерные поборы, либо останавливая их под предлогом досмотра и сбора пошлины, после чего их вооруженные сообщники нападали на ничего не подозревавших торговцев. Ильхан Газан сумел решить эту проблему, казнив многих таких сообщников грабителей, а проблему взимания повышенных пошлин решил путем возведения в местах их сбора специальных столбов с табличками, на которых были указаны ставки дорожных пошлин, превышать которые чиновники не имели право под страхом сурового наказания. На местных же жителей возлагалась повинность под названием «карауллык», состоявшая в том, что они должны были обеспечивать безопасность торговых путей в своей округе. Если в такой местности караван подвергся ограблению, то именно местным жителям предписывалось либо найти грабителей и вернуть украденное, либо компенсировать караванщикам утрату за свой счет (Рашид ад-Дин 1946: 269—270).

Таким образом, у торговцев была вполне равнозначная альтернатива найму предводителя каравана, который, как следует из содержания ярлыка, выполнял примерно те же функции, которые наместники областей должны были реализовывать в рамках своих должностных обязанностей, а местное население — в качестве повинности!

Однако не следует думать, что правовая регламентация обеспечения безопасности торговых путей всегда эффективно реализовывалась на практике. Как уже отмечалось, не всегда правителям удавалось поддерживать законность и правопорядок на дорогах —

особенно в периоды кризиса власти и междоусобиц. Кроме того, ограбленные торговцы, особенно иностранные, не желали вступать в отношения с какими-то наместниками и, тем более, местным населением: они требовали возврата похищенного или компенсации ущерба непосредственно от центральных властей монгольского Ирана²⁰. Так, например, в 1372 г., в период правления первых Джалаиридов, в Южном Причерноморье были ограблены венецианские купцы, которые обратились с жалобой к шаху Увейсу (1356—1374). Поскольку иранский правитель тянул с решением, венецианский байло в Трапезунде наложил секвестр на имущество персидских торговцев, ведших дела в этом городе, а сенат Венеции вынес вердикт о распределении конфискованных товаров между своим ограбленными соотечественниками. Узнав об этом, шах тут же пообещал принять меры по поиску и возврату похищенного, а вскоре сообщил, что разбойники пойманы. Товары персидских купцов тут же были возвращены им венецианцами, хотя сведений о том, что ограбленные получили свое имущество или компенсацию за него, в источниках не содержатся (Карпов 1990: 252).

Такие ситуации возникали довольно часто, поэтому те же итальянские торговцы или руководство венецианских и генуэзских торговых факторий в Причерноморье порой вместо исков о возврате утраченного имущества требовали в виде своеобразной компенсации предоставления им дополнительных льгот — уменьшения торговых и дорожных сборов, предоставления им в персидских городах мест под фактории, склады и пр. (Карпов 1990: 253).

Поэтому, несмотря на то, что торговые пути в Южном Причерноморье считались небезопасными, европейские и азиатские торговцы все же постоянно путешествовали по ним, уповая на вооруженную охрану караванов или на покровительство монгольских правителей Ирана, заинтересованных в торговле с Западом и Востоком.

Итак, анализ содержания ярлыка и дополнительных исторических источников позволяет нам пролить свет на ситуацию, связанную с проблемой безопасности торговых путей и мерами, принимавшимися для ее решения в XIII—XIV вв. в Ильханате. А что происходило в то же время в Улусе Джучи? Ведь, как мы отметили выше, еще Й. фон Хаммер-Пургшталь считал возможным использовать анализируемый документ и для реконструкции золотоордынских реалий.

Можно сразу сказать, что, по сравнению с Ираном, ситуация с безопасностью торговых путей в джучидских владениях складывалась гораздо благоприятнее для торговых караванов. В отличие от маршрута через Южное Причерноморье, торговые пути в джучидских владениях, по отзывам самих же средневековых торговцев, были более безопасны и отличались более развитой инфраструктурой для удобства торговцев (Еманов 2018: 133, 135—136, 139—140; Тизенгаузен 1884: 460; Хаутала 2019: 876)²¹. На пути следования по Золотой Орде, а затем — по Чагатайскому улусу и вплоть до Китая было расположено большое число караван-сараяев, постов охраны, постоянно курсировали вооруженные разъезды (Калан 2012: 40, 56—57; Хаутала 2019: 834; Шостак 1859: 119). Поэтому итальянские торговцы, составлявшие руководства для своих коллег, настоятельно рекомендовали избирать именно северный торговый маршрут, как наиболее безопасный и наименее затратный.

²⁰ Впрочем, аналогичную практику итальянцы использовали и в отношениях с Византией, в случае нападения разбойников на торговцев обращаясь напрямую к императорам (Карпов 1990: 251).

²¹ Нельзя не обратить внимания, что в результате смуты в Ильханате в 1330—1340-х гг. и, соответственно, полного отсутствия гарантий безопасности торговых путей европейские торговцы на довольно длительный срок вообще отказались от торгового маршрута по Южному Причерноморью в пользу северного — через Золотую Орду (Di Cosmo 2005: 403).

Только один участок этого маршрута признавался торговцами менее безопасным по отношению с другими — речь шла о пути из Кафы в Сарай, т.е. как раз по Причерноморью и Приазовью. На морском пути торговцев ожидали многочисленные корсарские корабли, а на сухопутном — нападения кочевников и горцев Северного Кавказа (Хаутала 2019: 778). Впрочем, эта проблема сравнительно просто решалась: было достаточно собрать караван из 50—60 купцов (не считая их слуг и охранников), и тогда никакие разбойники не решались на него напасть (Тизенгаузен 1884: 307; Хаутала 2019: 876; Шостак 1850: 119).

Исследователи, опираясь на источники, отмечают наличие в Золотой Орде институтов обеспечения безопасности торговых путей — предводителей караванов («карвансалар»), туткаулов, повинности «карауллык» (Григорьев 2006: 99, 107; Калан 2012: 116—117; Усманов 1979: 237). Все это позволяет уверенно поддержать позицию Й. фон Хаммера-Пургштала о том, что золотоордынские правители могли выдавать ярлыки, аналогичные указам персидских ильханов — в полной мере это касается и анализируемого документа.

Впрочем, столь благожелательные отзывы современников о безопасности торговых путей Золотой Орды относились к периоду ее расцвета и стабильности. Любые проявления кризиса власти существенно влияли на состояние безопасности торговых путей²². А в период «Замятни великой», т.е. междоусобицы 1360—1370-х гг. случаи грабежей торговцев перестали быть редкостью, а в период окончательного распада Улуса Джучи на отдельные ханства о безопасности на дорогах уже и речи не шло. Так, испанский путешественник Перо Тафур, побывавший в Золотой Орде в 1430-х гг., сообщает: «Я приложил много усилий, чтобы съездить в Татарию, но мне посоветовали не делать этого, ибо это было небезопасно из-за людей, которые разъезжают по равнинам, ничем не сдерживаемые, не подчиняющиеся никакому государю» (Перо Тафур 2006: 131). А известный русский путешественник, тверской купец Афанасий Никитин, следуя в Ширван, подвергся нападению не просто разбойников, а воинов, которые действовали по непосредственному распоряжению астраханского хана Касима (Хождение за три моря 1986: 44—45). Кризис власти в Улусе Джучи привел к тому, что черкесы в XV в. позволяли себе нападать уже не только на караваны, но и непосредственно на торговые учреждения в Азаке (Тане) (Еманов, Попов 1988: 82). Аналогичная ситуация складывалась и в Крыму: неслучайно караван-сарай полуострова представляли собой настоящие крепости, способные выдержать натиск таких разбойников (Сейтумеров 2020: 336).

Впрочем, многие правовые принципы и нормы, связанные с обеспечением безопасности торговых путей и гарантий защиты интересов караванщиков продолжали действовать даже века спустя после падения Золотой Орды. Например, в Крымском ханстве ханы в своих ярлыках XVI—XVII вв. гарантировали польско-литовским торговцам возмещение утраченных в результате ограбления товаров либо за собственный счет — либо непосредственно караванщикам, либо королю, который, в свою очередь, уже распределял полученное между своими пострадавшими подданными. То же касалось и случаев, когда чиновники злоупотребляли своими полномочиями, взимая повышенные сборы и пошлины (Kolodziejczyk 2011: 582, 597, 614—615, 659, 742—743, 803, 881, 922). Впрочем, как показывает практика, далеко не всегда пострадавшим торговцам удавалось доказать, что они

²² Нелучайно уже флорентиец Франческо Пеголотти, составлявший свое руководство для торговцев в 1320-е гг., т.е. в период расцвета и наибольшей стабильности Улуса Джучи, тем не менее, отмечал: «И еще там бывает другая опасность, то есть когда умирает господин [земли], до тех пор, пока не будет провозглашен другой господин, который должен будет править. В этом промежутке времени несколько раз там против франков и других иностранцев... совершались беззакония. И путь следования остается небезопасным до тех пор, пока не будет провозглашен другой господин, который должен будет править после того, который умер» (Хаутала 2019: 876).

были ограблены, поэтому в реальности подобные компенсации, да еще и в полном объеме, были, скорее, редкими исключениями (Курат 2015: 252—253).

Что же касается принципа ответственности местного населения за безопасность торговых путей в своей округе, он сохранялся еще дольше, поскольку позволял джучидским правителям решать проблемы с торговцами и караванами, не неся убытков из казны. Поэтому неудивительно, что еще и в XIX в., например, когда русские караваны подвергались нападению в Казахской степи, хан или султан, во владениях которого имело место нападение, принимал решение о возмещении ущерба за счет взысканий «с ближних киргизцев» (Абдрахманов 2021: 150; Лысенко 2019: 140), т.е. местных жителей, проживавших поблизости от места ограбления.

Подводя итоги проведенного исследования, можно сделать вывод, что проблема безопасности торговых путей имела большое значение в государствах Чингизидов, и они старались ее решать, используя самые разнообразные инструменты, поскольку от этого зависели их доходы и авторитет на международной арене. И если в отдельные периоды можно было говорить о том, что торговые маршруты были достаточно безопасны, что подтверждалось и самими торговцами в их записках. В другие же эпохи ситуация становилась настолько критической, что сами власти были вынуждены официально признавать наличие многочисленных грабителей, злоупотребление дорожных и налоговых чиновников и пр.

В связи с этим нельзя не отметить высокую значимость проанализированного ярлыка из «Дастур ал-катиб», в котором как раз фиксируется проблема, связанная с обеспечением безопасности торговых путей и купеческих караванов в монгольском Иране на рубеже XIII—XIV вв., а также меры, предпринимаемые властями для ее обеспечения — в виде формирования специальных отрядов сопровождения торговцев во главе с карвансаларом — «предводителем каравана». Важность этого документа повышается за счет того, что и проблемы с нападениями на караваны, и используемый инструмент ее решения были актуальны не только для монгольского Ирана, но и для других современных ему чингизидских государств — в частности, Улуса Джучи (Золотой Орды).

Как удалось установить авторам, одним из наиболее проблемных с точки зрения безопасности торговых путей регионом обоих государств являлось Причерноморье. К сожалению, в имеющихся в нашем распоряжении источниках не содержатся сведения о том, что именно в этом регионе хулагуидские и джучидские правители предпринимали наиболее активные действия для ее решения. Тем не менее, мы имеем основания полагать, что в эпоху стабильности государства и высокой степени централизации власти им удавалось достаточно эффективно обеспечивать безопасность на данных торговых маршрутах, тогда как в периоды кризиса власти, междоусобиц и конфликтов они уже не контролировали отдаленные регионы своих владений и, соответственно, не могли ни предупредить нападений на караваны, ни даже покарать грабителей, что приводило к увеличению числа последних и порой даже к прекращению функционирования торговых маршрутов, прежде являвшихся одними из наиболее важных путей из Европы в Азию.

Литература

- Абдрахманов К.А. 2021. Нападения среднеазиатских кочевников на российские торговые караваны в начале XIX в. *Уральский исторический вестник* 2, 146—153.
- Абзалов Л.Ф., Гатин М.С., Мустакимов И.А., Почекаев Р.Ю. 2022. К вопросу о статусе монгольского языка в Иране XIII—XIV вв. (по материалам «Дастур ал-катиб»). *Монголоведение*. Т. 14. № 1, 130—155.
- Абу Бакр ал-Кутби ал-Ахари 1984: Кяимов М.Д., Пириев В.З. (пер.). 1984. Абу Бакр ал-Кутби ал-Ахари. *Тарих-и шейх Увейс (История шейха Увейса)*. Баку: Элм.
- Абуль-Фарадж 1961: Белов А., Вильскер Л. (пер.). 1961. Абуль-Фарадж. *Книга занимательных историй*. Москва; Ленинград: Государственное издательство художественной литературы.
- ал-'Ауфи 2005: Бейсембиев Т.К. (подгот. изд., пер., коммент., прил. указ.). 2005. ал-'Ауфи Садид ад-Дин Мухаммад. *Джавами ал-хикайат ва лавами ар-ривайат («Собрание рассказов и блестящие истории»)*. *Сокровища восточной мудрости*. Алма-Ата: Print-S.
- Григорьев А.П. 1978. *Монгольская дипломатика XIII—XV вв. (Чингизидские жалованные грамоты)*. Ленинград: Ленинградский университет.
- Григорьев А.П. 2004. *Сборник ханских ярлыков русским митрополитам: Источниковедческий анализ золотоордынских документов*. Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет.
- Григорьев А.П. 2006. Золотоордынские ярлыки: поиск и интерпретация. *Тюркологический сборник 2005*, 74—142.
- Джувейни Ата-Мелик 2004: Харитонова Е.Е. (пер.). 2004. *Чингисхан. История завоевателя мира, записанная Ала-ад-Дином Ата-Меликом Джувейни*. Москва: Магистер-Пресс.
- Еманов А.Г. 2018. *Между Полярной звездой и Полуденным Солнцем: Кафа в мировой торговле XIII—XV вв.* Санкт-Петербург: Алетейя.
- Еманов А.Г., Попов А.И. 1988. Итальянская торговля на Черном море в XIII—XV вв. В: Королев В.Н. (отв. ред.). *Торговля и мореплавание в бассейне Черного моря в древности и средние века*. Ростов-на-Дону: РГПИ, 75—83.
- Золотая Орда в источниках 2009: Храпачевский Р.П. (пер. с кит., сост., введ. ст., коммент.). 2009. *Золотая Орда в источниках*. Т. III: *Китайские и монгольские источники*. Москва: Наука.
- Кабус-намэ 1953. Бертельс Е.Э. (пер.). 1953. *Кабус-намэ*. Москва: АН СССР.
- Калан Э. 2012. *Улус Джучи (Золотая Орда) и страны Востока: торгово-экономические взаимоотношения во второй половине XIII—XIV вв.* Казань: Яз.
- Карпов С.П. 1990. *Итальянские морские республики и Южное Причерноморье в XIII—XV вв.: проблемы торговли*. Москва: МГУ.
- Каштанов С.М. 1970. *Очерки русской дипломатики*. Москва: Наука.
- Книга Марко Поло 1997: Минаев И.П. (пер.), Горнунг М.Б. (вступ. ст., коммент.). 1979. *Книга Марко Поло*. Москва: Мысль, 190—380.
- Курат А.Н. 2015. Тюркские племена и государства в Поволжье и Северном Причерноморье в IV—XVIII вв. В: Каримов Ю.Н., Балтаев Л.Б., Исмагилов М.Р. (пер.), Миргалеев И.М. (отв. ред.). *Собрание сочинений*. Кн. 2. Казань: Институт истории им. Ш. Марджани АН РТ.
- Лысенко Ю.А. 2019. Проблема безопасности торговых караванов в российско-казахских отношениях первой половины XIX в. *Былые годы* 1, 138—148.
- Мухаммад ибн Хиндушах Нахчивани 1976: Али-заде А.А. (крит. текст, пред. и указ.). *Дастур ал-катиб фи та'йин ал-маратиб (Руководство для писца при определении степеней)*. Т. II. Москва: Наука.
- Перо Тафур 2006: Масиель Санчес Д.К. (пер., пред. и коммент.). Тафур Перо. *Странствия и путешествия*. Москва: Индрик.
- Пириев В.З. 1988. О некоторых вопросах государственного устройства при хулагуидах и джалаиридах (по материалам «Дастур ал-катиб фи тайин ал-маратиб» Мухаммада ибн Хиндушаха Нахчивани). В: *Советское востоковедение: проблемы и перспективы*. Москва: Наука, 197—203.
- Рашид ад-Дин 1946: Арендс А.К. (пер.), Струве В.В. (отв. ред.). 1946. Рашид ад-Дин. *Сборник летописей*. Т. III. Москва; Ленинград: АН СССР.
- Рашид ад-Дин 1960: Верховский Ю.П. (пер., прим.), Панкратов Б.И. (прим.), Петрушевский И.П. (ред.). 1960. Рашид ад-Дин. *Сборник летописей*. Т. II. Москва; Ленинград: АН СССР.
- Рашид ад-Дин 1971: Фалина А.И. (пер., введ., коммент.). 1971. Рашид ад-Дин. *Переписка*. Москва: Наука.

- Сейтумеров Ш.С. 2020. «Некоторые из вас странствуют по земле в поисках милостей Аллаха». О караван-сараях Крыма. В: Миргалеев И.М. (сост. и ред.). *Оазисы шелкового пути: исторические истоки интеграционных процессов в Евразии: материалы VI Международного Золотоордынского Форума «Rax Tatarica: генезис и наследие государственности Золотой Орды», круглого стола «“Via Tatarica”: Золотая Орда на Великом Шелковом пути» (Казань, 26—28 июня 2019 г.)*. Москва: Исламская книга; Казань: Институт истории им. Ш. Марджани АН РТ, 334—347.
- Тизенгаузен В.Г. 1884. *Сборник материалов, относящихся к истории Золотой Орды*. Т. I. *Извлечения из сочинений арабских*. Санкт-Петербург: Типография Императорской Академии Наук.
- Усманов М.А. 1979. *Жалованные акты Джучиева улуса XIV—XVI вв.* Казань: Казанский университет.
- Фаверо М. 2018. Как султан мамлюков обращался к хану Золотой Орды. Формуляр писем и правила их составления. *Золотоордынское обозрение*. Т. 6. № 1, 41—84.
- Халфин Н.А. 1974. *Россия и ханства Средней Азии (первая половина XIX в.)*. Москва: Наука.
- Хаутала Р. 2019. *В землях «Северной Тартарии»: Сведения латинских источников о Золотой Орде в правление хана Узбека (1313—1341)*. Казань: Институт истории им. Ш. Марджани АН РТ.
- Хафиз Абру 2011: В: Талышханов Э.Р. (пер., пред., коммент., прим. и указ.), Миргалеев И.М. (отв. пред.). 2011. Хафиз Абру (Шихаб ад-Дин Абдаллах ибн Лутфаллах ал-Хавафи). *Зайл-и Джамии ат-таварих-и Рашиди («Дополнение к собранию историй Рашида»)*. Казань: ЯЗ.
- Хожение за три моря 1986: Лурье Я.Я., Семенгов Л.С. (подгот. к изд.). 1986. Хожение за три моря Афанасия Никитина. Ленинград: Наука.
- Храпачевский Р.П. 2019. «*Анналы Хубилая*», главный источник по истории правления первого императора династии Юань (цзюани 4-17 «Юань ши»). Москва: ЦИВОИ.
- Шостак В. 1850. *История черноморской торговли в средних веках*. Ч. I. Одесса: Типография Л. Китчи.
- Allsen T.T. 1989. Mongolian Princes and Their Merchant Partners, 1200—1260. *Asia Major*. Ser. 3. 2 (2), 83—126.
- Björkman W. 1991. Diplomatie. Classical Arabic. In: *Encyclopedie de l'Islam*. Vol. II. Leiden: Brill, 301—307.
- Busse H. 1991. Diplomatie. Perse. In: *Encyclopedie de l'Islam*. Vol. II. Leiden: Brill, 301—313.
- Cleaves F.W. 1953. The Anonymous Scribal Note Pertaining to The Bicig of Otemis. *Harvard Journal of Asiatic Studies*. Vol. 16. Iss. 3/4, 478—486.
- Di Cosmo N. 2005. Mongols and Merchants on the Black Sea Frontier in the Thirteenth and Fourteenth Centuries: Convergences and Conflicts. In: Amitai R., Biran M. (eds.). *Mongols, Turks and Others. Eurasian Nomads and the Sedentary World*. Leiden; Boston: Brill (Brill's Inner Asian Library II), 391—424.
- Fekete L. 1977. *Einführung in die persische Paläographie. 101 persische Dokumente. Aus dem Nachlaß des Verfassers herausgegeben von G. Hazai*. Budapest: Akademiai Kiadó.
- Endicott-West E. 1989. Merchant Associations in Yuan China: The Ortoy. *Asia Major*. Ser. 3. 2 (2), 127—156.
- Hammer-Purgstall J. Von 1840. *Geschichte der goldenen Horde in Kiptschak, das ist: der Mongolen in Russland*. Pesth: C.A. Hartleben's Verlag.
- Kolodziejczyk D. 2011. *The Crimean Khanate and Poland-Lithuania: International Diplomacy on the European Periphery (15th—18th Century). A Study of Peace Treaties Followed by Annotated Documents*. Leiden; Boston: Brill.
- Wing P. 2014. “Rich in goods and abounding in wealth”: the Ilkhanid and post-Ilkhanid ruling elite and the politics of commercial life at Tabriz, 1250—1400. In: Pfeiffer J. (ed.). *Politics, Patronage and the Transmission of Knowledge in 13th—15th Century Tabriz*. Leiden; Boston: Brill, 301—320.

References

- Abdrakhmanov, K.A. 2021. In *Ural'skiy istoricheskiy vestnik (Ural Historical Journal)* 1, 146—153 (in Russian).
- Abzalov, L.F., Gatin, M.S., Mustakimov, I.A., Pochekaev, R.Yu. 2022. In *Mongolovedenie (Mongolian Studies)*. Vol. 14. No. 1, 130—155 (in Russian).
- Abu Bakr al-Kutbi al-Akhari 1984: Kyazimov, M.D., Piriev, V.Z. (transls.). 1984. Abu Bakr al-Kutbi al-Akhari. *Tarikh-i sheykh Uveys (Istoriya sheykha Uveysa) (History of Sheikh Uways)*. Baku: Elm (in Russian).

- Abul'-Faradzh 1961: Belov, A., Vilsker, L. (transl.). 1961. Abul'-Faradzh. *Kniga zanimatel'nykh istoriy (Book of entertaining stories)*. Moscow; Leningrad: Gosudarstvennoe izdatel'stvo khudozhestvennoy literatury (in Russian).
- al-'Aufi 2005: Beysembiev, T.K. (intr., transl. comments, app., index). 2005. al-'Aufi Sadid ad-Din Mukhammad. *Dzhavami al-khikayat va lavami ar-rivayat («Sobranie rasskazov i blestyashchie istorii»)*. *Sokrovishcha vostochnoy mudrosti (Treasures of the wisdom of the Orient)*. Alma-Ata: Print-S (in Russian).
- Grigor'ev, A.P. 1978. *Mongol'skaya diplomatika 13—14 vv. (Chingizidskie zhalovannye gramoty)*. (*Mongolian diplomacy of the 13th—14th cc. (Genghisid charters)*). Leningrad: Leningradskiy universitet (in Russian).
- Grigor'ev, A.P. 2004. *Sbornik khanskikh yarlykov russkim mitropolitam: Istochnikovedcheskiy analiz zolotoordynskikh dokumentov (Collection of khans' yarighs to Russian metropolitans: Source study analysis of the Golden Horde documents)*. Saint Petersburg: Sankt-Peterburgskiy universitet (in Russian).
- Grigor'ev, A.P. 2006. In *Tyurkologicheskiy sbornik (Turkological collection) 2005*, 74—142 (in Russian).
- Juvaini Ata-Melik 2004: Kharitonova, E.E. (transl.). 2004. Juvaini Ata-Melik. *Chingiskhan. Istoriya zavoevatelya mira, zapisannaya Ala-ad-Dinom Ata-Melikom Dzhuvejni (Genghis Khan. The history of the conqueror of the world, recorded by Ala-ad-Din Ata-Melik Juveini)*. Moscow: Magister-Press (in Russian).
- Emanov, A.G. 2018. *Mezhdru Polyarnoy zvezdoy i Poludennym Solntsem: Kafa v mirovoy torgovle XIII—XV vv. (Between the Pole Star and Meridional Sun: Caffa in the world trade of 13th—15th cc.)*. Saint Petersburg: Aleteyya (in Russian).
- Emanov, A.G., Popov, A.I. 1988. In: Korolev, V.N. (ed.). *Torgovlya i moreplavanie v bassejne Chernogo morya v drevnosti i srednie veka (Trade and navigation in the Black Sea basin in the Ancient Times and Medieval Age)*. Rostov-on-Don: RGPI, 75—83 (in Russian).
- Zolotaya Orda v istochnikakh 2009: Khrapachevskiy, R.P. (transl. from Chin., intr., comments). 2009. *Zolotaya Orda v istochnikakh (The Golden Horde in sources)*. Vol. III. *Kitayskie i mongol'skie istochniki (Chinese and Mongolian sources)*. Moscow: Nauka (in Russian).
- Kabus-name 1953: Bertels, E.E. (transl., article and comments). 1953. *Kabus-name (Qabus-nama)*. Moscow: AN SSSR (in Russian).
- Kalan, E. 2012. *Ulus Dzhuchi (Zolotaya Orda) i strany Vostoka: torgovo-ekonomicheskie vzaimootnosheniya vo vtoroy polovine XIII—XIV vv. (Jochi Ulus (Golden Horde) and states of the Orient: trade economic relations in the second half of 13th—14th cc.)*. Kazan: Yaz (in Russian).
- Karpov, S.P. 1990. *Ital'yanskije morskije respubliki i Yuzhnoe Prichernomor'e v XIII—XV vv.: problemy torgovli (Italian maritime republics and Southern Black Sea Region in 13th—14th cc.: problems of the trade)*. Moscow: MGU (in Russian).
- Kashtanov, S.M. 1970. *Ocherki russkoy diplomatiki (Essays of Russian diplomacy)*. Moscow: Nauka (in Russian).
- Kniga Marko Polo 1997: Minaev, I.P. (transl.), Gornung, M.B. (intr., comm.). 1997. *Kniga Marko Polo (Book of Marco Polo)*. Moscow: Mysl', 190—380 (in Russian).
- Kurat, A.N. 2015. Tyurkskie plemena i gosudarstva v Povolzh'e i Severnom Prichernomor'e v IV—XVIII vv. (Turkic tribes and state in Volga Region and Northern Black Sea region of 4th—18th cc.). In: Karimov, Yu.N., Baltaev, L.B., Ismagilov, M.R. (transl.), Mirgaleyev, I.M. (ed.). *Sobranie sochineniy (Collected works)*. Bk. 2. Kazan: Institut istorii im. Sh. Mardzhani AN RT (in Russian).
- Lysenko, Yu.A. 2019. In *Bylye gody* 1, 138—148 (in Russian).
- Mukhammad ibn Khindushakh Nakhchivani 1976: Ali-zadeh, A.A. (text, intr., index). 1976. Mukhammad ibn Khindushakh Nakhchivani. *Dastur al-katib fi ta'yin al-maratib (Rukovodstvo dlya pistsa pri opredelenii stepeny) (A Scribe's Guide to Determining Degrees)*. Vol. II. Moscow: Nauka (in Russian and Persian).
- Pero Tafur 2006: Masihel Sanchez, D.K. (transl.). Tafur, Pero. *Stranstviya i puteshestviya (Wanderings and travels)*. Moscow: Indrik (in Spanish and Russian).
- Piriev, V.Z. 1988. In *Sovetskoe vostokovedenie: problemy i perspektivy (Soviet Oriental Studies: problems and prospects)*. Moscow: Nauka, 197—203 (in Russian).
- Rashid ad-Din 1946: Arends, A.K. (transl.), Struve, V.V. (ed.). 1946. Rashid ad-Din. *Sbornik letopisey (Compendium of chronicles)*. Vol. III. Moscow; Leningrad: AN SSSR (in Russian).
- Rashid ad-Din 1960: Verkhovskiy, Yu.P. (transl.), Verkhovskiy, Yu.P., Pankratov, B.I. (comm.), Petrushevskiy, I.P. (ed.). 1960. Rashid ad-Din. *Sbornik letopisey (Compendium of chronicles)*. Vol. II. Moscow; Leningrad: AN SSSR (in Russian).
- Rashid ad-Din 1971: Falina, A.I. (transl., intr. and comm.). 1971. Rashid ad-Din. *Perepiska (Correspondence)*. Moscow: Nauka (in Russian).

- Seytumerov, Sh.S. 2020. In: Mirgaleev, I.M. (ed.). *Oazisy shelkovogo puti: istoricheskie istoki integratsionnykh protsessov v Evrazii: materialy VI Mezhdunarodnogo Zolotoordynskogo Forumu "Pax Tatarica: genezis i nasledie gosudarstvennosti Zolotoy Ordy"*, kruglogo stola «"Via Tatarica": Zolotaya Orda na Velikom Shelkovom puti» (Kazan', 26—28 iyunya 2019 g.) (*Oases of the Silk Road: the historical origins of integration processes in Eurasia: materials of the 6th International Golden Horde Forum "Pax Tatarica: the genesis and legacy of the statehood of the Golden Horde", round table «"Via Tatarica": the Golden Horde on the Great Silk Road»* (Kazan, June 26—28 2019)). Moscow: Islamskaya kniga; Kazan: Institut istorii im. Sh. Mardzhani AN RT, 334—347 (in Russian).
- Tiesenhhausen, V.G. 1884. *Sbornik materialov, odnosyashchikhsya k istorii Zolotoy Ordy* (*Collection of materials related to the history of the Golden Horde*). Vol. I. *Iz vlecheniya iz sochineniy arabskikh* (*Extracts from the Arabian sources*). Saint Petersburg: Tipografiya Imperatorskoy Akademii Nauk (in Russian and Arabian).
- Usmanov, M.A. 1979. *Zhalovannye akty Dzhuchieva ulusa XIV—XVI vv.* (*Granted acts of the Jochi Ulus of 14th—16th cc.*). Kazan: Kazanskiy universitet (in Russian).
- Favereau, M. 2018. In *Zolotoordynskoe obozrenie* (*Golden Horde Review*). Vol. 6. No. 1, 41—84 (in Russian).
- Khalfin, N.A. 1974. *Rossiya i khanstva Sredney Azii (pervaya polovina XIX v.)* (*Russia and khanates of the Central Asia (first half of the 19th c.)*). Moscow: Nauka (in Russian).
- Hautala, R. 2019. *V zemlyakh "Severnoy Tartarii": Svedeniya latinskikh istochnikov o Zolotoy Orde v pravlenie khana Uzbeka (1313—1341)* (*In lands of the "Northern Tartary": Information of the Latin sources on the Golden Horde during the reign of khan Uzbek (1313—1341)*). Kazan: Institut istorii im. Sh. Mardzhani AN RT (in Latin and Russian).
- Khafiz Abru 2011: Alyshkhanov, E.R. (transl., intr., comments, index), Mirgaleyev, I.M. ed.). 2011. Khafiz Abru (Shikhab ad-Din Abdallah ibn Lutfallah al-Khavafi). *Zayl-i Dzhami at-tavarikh-i Rashidi* («*Dopolnenie k sobraniyu istoriy Rashida*») («*Appendix to the Compendium of chronicles by Rashid*»). Kazan: YaZ (in Russian).
- Khozhenie za tri morya 1986: Lur'ye, Ya.Ya, Semenov, L.S. (comp.). 1986. *Khozhenie za tri morya Afanasiya Nikitina* (*Journey Beyond Three Seas by Athanasius Nikitin*). Leningrad: Nauka (in Russian).
- Khrapachevskiy, R.P. 2019. "Annaly Khubilaya", glavniy istochnik po istorii pravleniya pervogo imperatora dinastii Yuan' (tszyuani 4-17 «Yuan' shi») («*Annals of Khubilai*», basic source on the history of reign of the first emperor of the Yuan dynasty (chapters 4-17 of "Yuan Shih")»). Moscow: CIVOI (in Russian).
- Shostak, V. 1850. *Istoriya chernomorskoy trgovli v srednikh vekakh* (*History of the Black Sea trade during the Medieval Age*). Pt. I. Odessa: Tipografiya L. Kitchi (in Russian).
- Allsen, T.T. 1989. Mongolian Princes and Their Merchant Partners, 1200—1260. *Asia Major*. Ser. 3. 2 (2), 83—126.
- Björkman, W. 1991. Diplomatie. Classical Arabic. In: *Encyclopedie de l'Islam*. Vol. II. Leiden: Brill, 301—307.
- Busse, H. 1991. Diplomatie. Perse. In: *Encyclopedie de l'Islam*. Vol. II. Leiden: Brill, 301—313.
- Cleaves, F.W. 1953. The Anonymous Scribal Note Pertaining to The Bicig of Otemis. *Harvard Journal of Asiatic Studies*. Vol. 16. Iss. 3/4, 478—486.
- Di Cosmo, N. 2005. Mongols and Merchants on the Black Sea Frontier in the Thirteenth and Fourteenth Centuries: Convergences and Conflicts. In: Amitai, R., Biran, M. (eds.). *Mongols, Turks and Others. Eurasian Nomads and the Sedentary World*. Leiden; Boston: Brill (Brill's Inner Asian Library II), 391—424.
- Fekete, L. 1977. *Einführung in die persische Paläographie. 101 persische Dokumente. Aus dem Nachlaß des Verfassers herausgegeben von G. Hazai*. Budapest: Akademiai Kiadó.
- Endicott-West, E. 1989. Merchant Associations in Yuan China: The Ortoy. *Asia Major*. Ser. 3. 2 (2), 127—156.
- Hammer-Purgstall, J. Von 1840. *Geschichte der goldenen Horde in Kiptschak, das ist: der Mongolen in Russland*. Pesth: C.A. Hartleben's Verlag.
- Kolodziejczyk, D. 2011. *The Crimean Khanate and Poland-Lithuania: International Diplomacy on the European Periphery (15th—18th Century). A Study of Peace Treaties Followed by Annotated Documents*. Leiden; Boston: Brill.
- Wing, P. 2014. "Rich in goods and abounding in wealth": the Ilkhanid and post-Ilkhanid ruling elite and the politics of commercial life at Tabriz, 1250—1400. In: Pfeiffer, J. (ed.). *Politics, Patronage and the Transmission of Knowledge in 13th—15th Century Tabriz*. Leiden; Boston: Brill, 301—320.