

Посвящается Владыке БОЛЕЕ!

Академик АРИТПБ, к.т.н. Кузьмина Вера Павловна. Книга.

«Становление Великого шёлкового пути.

Система караванных дорог России. Волга - Каспий»



2021 – 2022 гг.



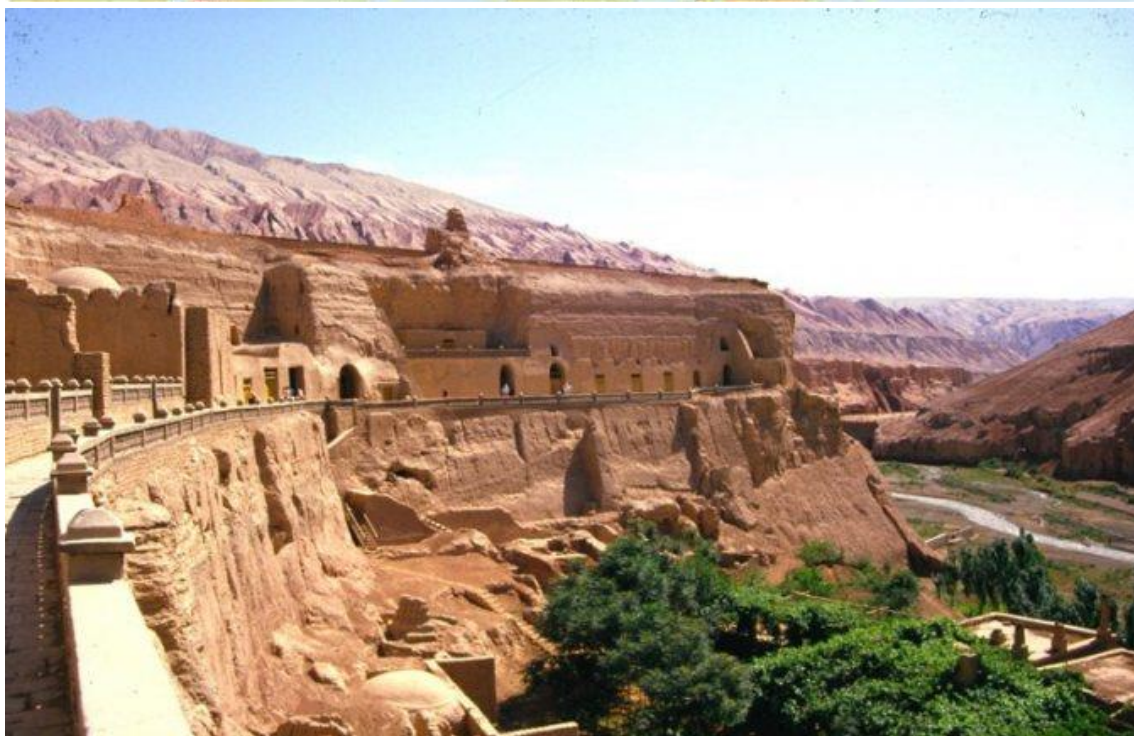
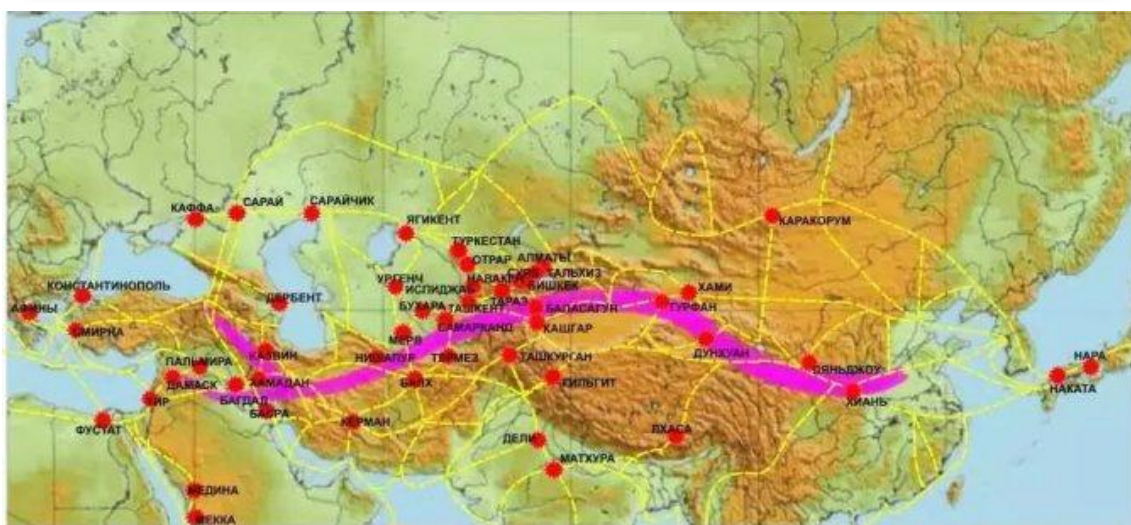
Аннотация.

Целью книги – является осознание торговой экспансии европейцев в Азию в рамках русско-европейских отношений на ВШП, освоение волжско-каспийского торгового маршрута «река-море» и определение позиции России в вопросе транзитной торговли с Востоком через маршруты государств Средней Азии.

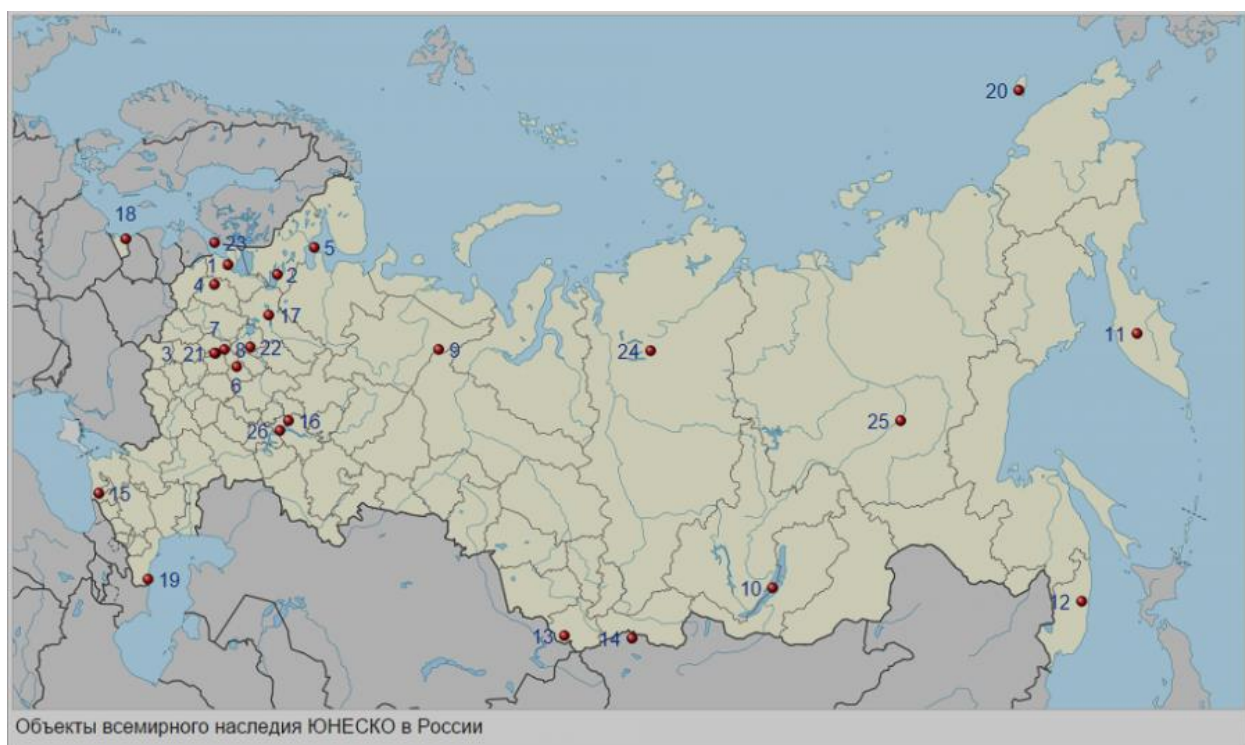
The purpose of the book is to realize the trade expansion of Europeans into Asia within the framework of Russian-European relations at the GSP, the development of the Volga-Caspian river-sea trade route and to determine Russia's position on the issue of transit trade with the East through the routes of the Central Asian states.



Посвящается Владыке БОЛЕЕ!



Великий Шелковый путь – это самый знаменитый торговый маршрут в истории человечества.



Когда-то по нему проходили купцы от берегов Тихого океана до Средиземного моря. На протяжении пути в пространстве и времени рождались, расцветали и умирали города и целые цивилизации. Немало кровавых и жестоких войн, пожарищ, мора и голода видели древние города, расположенные вдоль Великого Шелкового пути.

О Великом Шелковом пути говорят много и сегодня. Более того, это название стало брендом, которым активно пользуются турфирмы. Но, мало кто знаком с подлинной историей Шелкового пути. Она весьма интересна и содержит множество значимых фактов.

Торговля, ее значение в развитии человеческого общества.

Там, где шли караваны, возникали города, они становились культурными и экономическими центрами, сыгравшими важную роль в истории цивилизаций.

Торговля начиналась с простого обмена товарами, которых не было в одном месте, но их было избыточно в другом. Это были самые важные товары: соль, цветные драгоценные камни и металлы, благовония, лекарственные травы и пряности. Сначала это был обычный бартерный обмен, когда один товар менялся на другой, а потом, с развитием экономических отношений, началась **купля-продажа товара за деньги**. Так зародилась **торговля**,

которой необходимы были места ее совершения, другими словами, **места торговли: торжища, базары, ярмарки.**

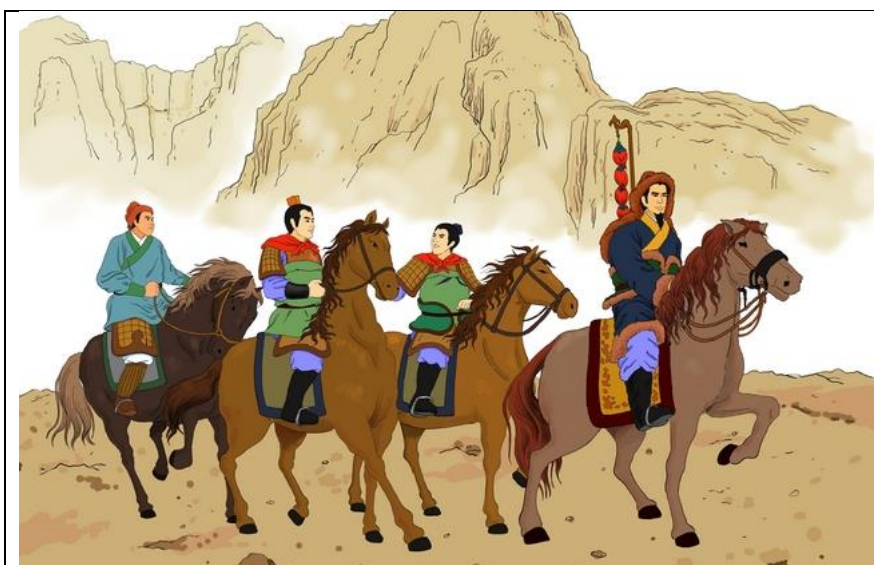
Тропы, по которым передвигались караваны купцов, соединяли между собой далекие страны, города и народы.

Системы определенных караванных путей, соединяющих различные страны Ближнего и Среднего Востока, появились уже во времена неолита и получили широкое распространение в эпоху бронзы.

Пути, позволяли проводить не только торговлю, но и обмен между различными частями цивилизации на культурном уровне. Отдельные отрезки его сливались. Дороги уходили все дальше на запад и восток, север и юг, охватывая все новые и новые территории. Так возник Великий путь, как сказали бы в наше время, **трансконтинентальная магистраль**, обеспечивавшая в течение долгих веков торговый и культурный диалог различных культур и цивилизаций.

Время появления Великого шелкового пути. Дата.

Начало возникновения дорог, по которым пройдет Великий путь, можно отнести ко второй половине II века до н. э. Определяющую роль в этом сыграл выдающийся китайский чиновник, дипломат и лазутчик – Чжан Цзянь. В 138 году до н. э. он двинулся с опасной дипломатической миссией к кочевому народу юэчжей и выявил для китайцев Запад Средней Азии – страны Согдиану и Бактрию (ныне территории Узбекистана, Таджикистана, Афганистана). Он был поражен, узнав, каким был спрос на товары из Китая. На местном рынке, он был ошеломлен количеством товаров, о которых в Китае не имели ни малейшего представления.



Чжан Цянь - первооткрыватель Великого шёлкового пути.



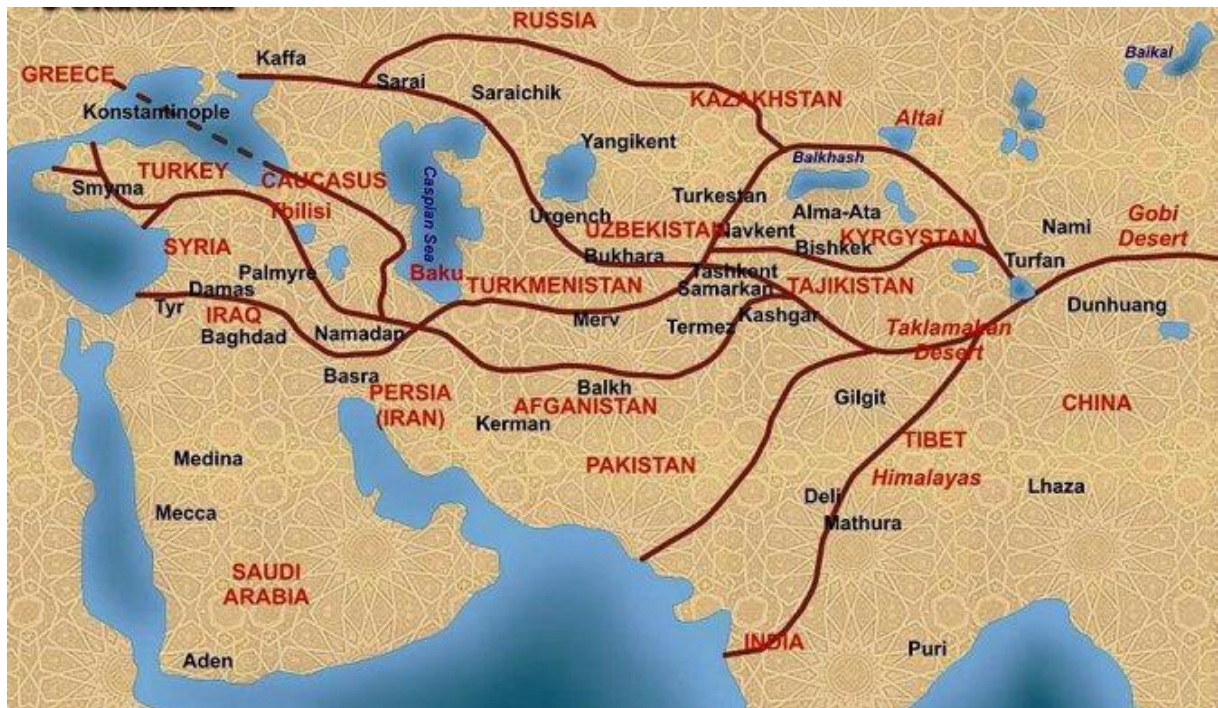
Распространение товаров и технологий.

Функционирование Великого шелкового пути привело к знакомству разных народов с новыми потребительскими товарами. От распространения новых товаров, как формы культурных контактов, в наибольшей степени выигрывала Западная Европа. Шелковые ткани повышали личную гигиену европейцев, избавляя их от вшей. Пряности широко использовались для изготовления лекарств и для консервации продуктов длительного хранения. Бумага, изготовленная по рецептам из Китая, начала вытеснять пергамент и папирус, удешевляя тиражирование рукописных книг.

По Шелковому пути распространялись не только сами товары, но и информация об их производстве и существовании. Первоначально шёлк производили только в Китае, но уже в 1–2 вв. н.э. шелководство проникло в Восточный Туркестан, в 5 в. – в Иран. В 6 в. император Византии смог организовать шелководство в Греции, уговорив, согласно легенде, монахов-путешественников тайно привезти ему в полом посохе яйца тутового шелкопряда. Покупая сначала бумагу у купцов с востока, европейцы также стали с 13 в. изготавливать ее самостоятельно.

Некоторые новые товары возникли в результате своего рода «коллективного творчества» разных народов ВШП. Так, порох открыли в

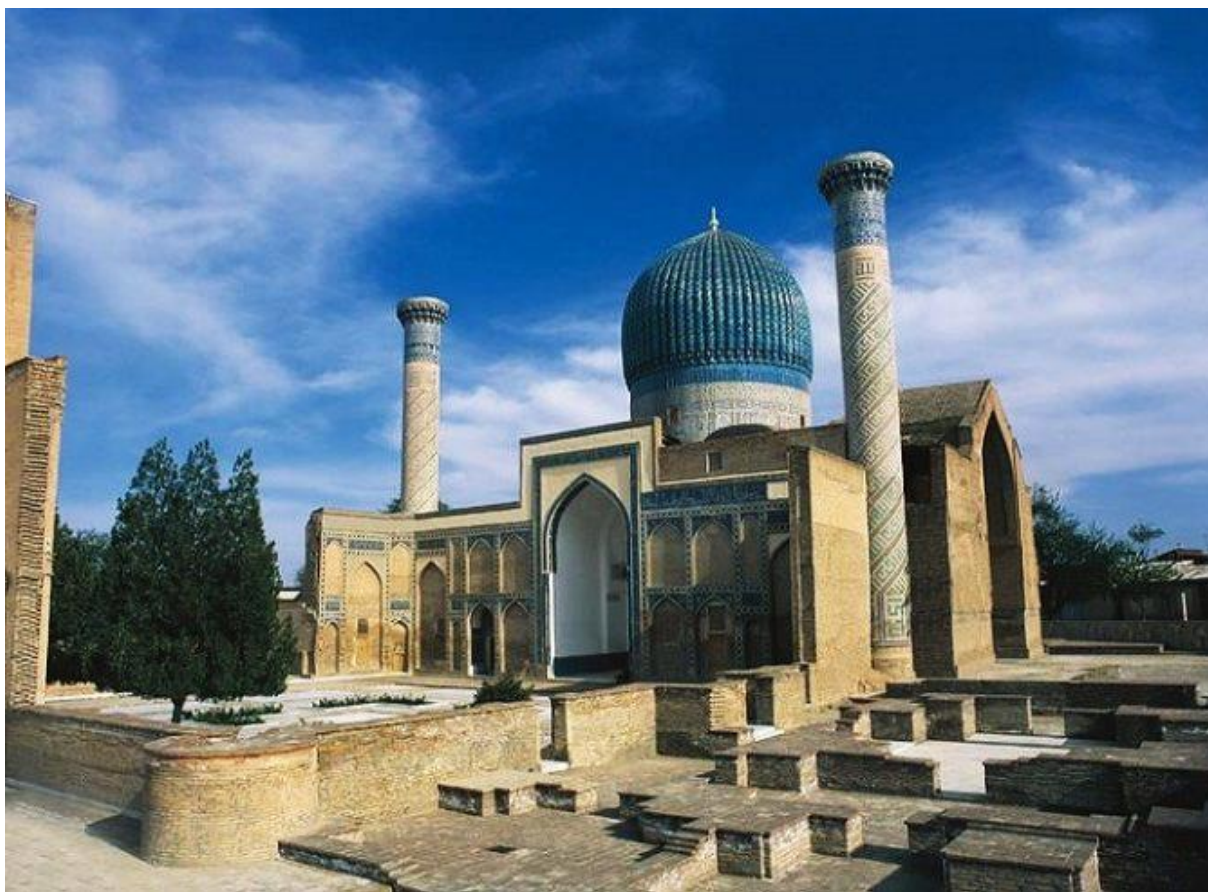
Китае в 9 в. В 14 в. было изобретено оружие, стреляющее при помощи пороха, то есть, пушки.



Посвящается Владыке БОЛЕЕ!

Место и время их изобретения точно неизвестны – специалисты называют и Китай, и арабские страны, и Западную Европу. Информация о новом виде оружия быстро прошла по Шелковому пути, и уже в 15 в., до эпохи Великих географических открытий, артиллерию применяли во всех странах Евразии, от Европы до Китая.





Со многими новыми товарами люди познакомились в процессе функционирования пути в страны Востока. Когда китайский путешественник Чжан Цянь вернулся из Средней Азии, он привез информацию о ферганских аргамаках – невиданных в Китае высоких лошадях.



На начальном этапе развития Шелкового пути китайцы получили из Средней Азии, помимо коней, также семена люцерны (кормовой травы для лошадей) и культуру винограда (ранее в Китае не знали ни винограда, ни виноградного вина). Позже китайцы освоили за счет караванной торговли еще несколько сельскохозяйственных культур – фасоль, лук, огурцы, морковь и др.

Таким образом, если Запад в ходе культурных контактов по Шелковому пути заимствовал в основном промышленные «новинки» то Восток – сельскохозяйственные.

Это демонстрирует существовавшее ранее технологическое превосходство Востока над Западом, которое сохранялось до 18–19 вв. Некоторые технические секреты восточных ремесленников (булатное оружие, фарфоровая посуда) европейцам в эпоху функционирования Шелкового пути перенять так и не удалось.





Аргамак

Как создавался Великий путь

Возвратившись на родину в 126 году до н. э., этот чиновник направил императору свой доклад о преимуществах торговли с Западными странами. В 123-119 гг. до н. э. войска Китая нанесли поражение племенам сюнну, сделав путь из Поднебесной на Запад безопасным. Таким образом, были соединены в единое целое две дороги:

- С Востока на Запад, в Среднюю Азию. Она была разведанна Чжан Цзянем, прошедшем эту часть пути с Севера на Юг, сквозь *Давань, Кангюй, Согдиану и Бактрию*.
- И вторая – шедшая с Запада на Восток, из среднеземноморских стран в Среднюю Азию. Она была разведана и пройдена *эллинами и македонянами во время походов Александра Македонского, до реки Яксарта (Сырдарьи)*.

Образовалась единая магистраль, соединившая две великие цивилизации – Западную и Восточную. Она не была статической. Развитие Великого

шелкового пути позволило соединить еще больше стран и народов. По свидетельству китайских и римских документов, по этой дороге пошли караваны с товарами, дипломатические миссии и посольства.

Великий шелковый путь на территории Казахстана: направления, трассы

Важнейшая система торговых коммуникаций, которая до XV века связывала Восточную Азию со Средиземноморьем, называлась Великим шелковым путем. По подсчетам ученых, его протяженность составляла 7 тыс. км.

Вначале II тыс. до н. э. китайцы взяли под контроль путь из Китая на запад. С этого момента начинается ***становление и развитие Великого шелкового пути (ВШП)***. Он просуществовал 1,5 тыс. лет, был самым длинным, благодаря ему возникали, развивались и исчезали города.

Несмотря на то, что торговые маршруты менялись, на карте ВШП, ученые выделяют две главные трассы:

Южная трасса. Она охватывала территории от Китая и до берегов Черного моря. Пролегла по землям Памира и Приаралья. Главные торговые узлы этой трассы — Сирия, Иран, Средняя Азия, юг Казахстана через Таласскую и Чуйскую долины до Иссык-Куля. Выходила она к землям Туркестана.

Северная трасса. Начиналась эта дорога в бассейне Хуанхэ, пересекала Среднюю Азию и выводила торговцев к ***Ирану*** и ***Сирии***, к провинциям ***Индии***.

Одна из ветвей ВШП, северная, проходила по казахским землям, а точнее — по югу и востоку, охватывала центральные территории и уходила на запад.

Дорога с запада на восток, главная магистраль, которая, начиная ***с II тыс. до н. э.***, позволила переправлять товары из ***Шаши*** в ***Сайрам*** и дальше до Ферганской долины. Торговцы проходили такие древние поселения:

- Сайрам. О некогда большом торговом поселении ВШП сегодня напоминает городище, расположенное возле поселка Сайрам на *р. Сайрам-Су*. Находится в 10 км от Шымкента. Ученые считают, что на этой территории когда-то располагался древний город Исфиджаб, или Белый город, но в X в. его сравнивали с землей *воины хорезмшаха Мухаммеда*. Исфиджаб - крупнейший, центральный город на Великом Шелковом Пути. Впервые он упоминается в маршрутнике Сюань Цзяня 629 г. как "город на Белой реке". Позднее Махмуд Кашгарский сообщает: "Сайрам - название белого города (Ал-Мединат ал-Байда), который называется Исфиджаб. Про него говорят также Сайрам". Этимология топонима Исфиджаб в значении "белая вода" предложена исследователями на основе согдийского языка. Город под названием Сайрам дожил до

настоящего времени, и нет сомнения в том, что городище на его территории соответствует средневековому Испиджабу. Городище Сайрам датируется I - XIX в.в. н.э. Оно включено как один из приоритетных историко-археологических объектов в государственную программу "Культурное наследие". В Сайраме огромное изобилие мазар (святых могил). Следующие мазары существуют до сих пор: родители выдающегося поэта и религиозного мистика Х. А. Яссави Карашаш ана (XVIII в.), Ибрагим ата (XIII-XIX в.в.), Абдел Азиз Баба (XV-XIX в.в.), Ходжа Талиг (XIII-XIX в.в.), Мирали Баба (конец XIX-XX в.в.), Средневековый минарет Хызр (XIII-XIX в.в.) Испиджаб (Сайрам) - свидетель долгой и богатой истории знаменитого торгового канала, связывавшего Восток и Запад – Великого Шелкового Пути. Когда-то Испиджаб был одним из ключевых торговых пунктов Шелкового Пути на территории Южного Казахстана. По свидетельству арабского летописца, в городе располагались рынки, на которых торговали тканями, крытые торговые ряды, мечети. Несмотря на бойкую торговлю Испиджаб, по признанию древнего историка, оставлял приятное впечатление чистого и уютного города.

К сожалению, время сыграло с Испиджабом злую шутку. Уже в 17 веке город полностью утратил свое значение важного торгового центра. В наши дни Испиджаб превратился в село, и носит название Сайрам. Тем не менее, Казахстан может гордиться тем, что на его территории есть этот замечательный памятник эпохи расцвета средневековой Азии. Гордость, правда, омрачается тем, что большинство архитектурных сооружений периода Шелкового Пути пришло в упадок. Однако те немногие здания, что чудом уцелели до наших дней, заслуживают пристального внимания. Из истории древнего Испиджаба (или Исфиджаба). В казахской степи сохранилось достаточно древних памятников, которые являются как бы знаками давно минувших эпох. Немало таких символических носителей памяти и в наших краях. Время не стоит на месте, изменились люди, другим стало и отношение к духовной жизни и вере. А эти старинные мечети и медресе, выдержавшие на протяжении долгих веков испытание временем, сохранились до наших дней... Но теперь это не просто знаки прошлого - это историческое наследие, памятники зодчества, возведенные руками предков.

Тайны многих городов, переживших на своем веку периоды тяжких невзгод, войн и нашествий, сокрыты теперь в толще земли. Сайрам - одна из таких древних загадок... Как правило, исторические памятники, следы культуры и

человеческой деятельности, относящиеся к наследию далеких эпох, чаще всего обнаруживаются вдоль русел крупных рек и на берегах больших озер. И это вполне объяснимо... Через Южный Казахстан несут свои воды Сырдарья, Арысь, Аксу и другие реки. Устремляя свой бег к Аралу, они текут через пустыни и полупустыни, вливаясь одна в другую и объединяя силы, словно передавая эстафету друг другу. Большинство исторических памятников, которые здесь, на юге, представляют собой своеобразный музей под открытым небом, также сосредоточены в основном в устьях и вдоль берегов водных артерий. Одним из них является город Сайрам, расположенный в междуречье Аксу и Сайрамсу. Местоположение Сайрама ученые связывают с древним городом Исфиджабом. Зарождение и становление Исфиджаба было вызвано отнюдь не только удобным экономическо-географическим положением. Находившийся на перекрестье караванных дорог, город стал ремесленно-торговым центром и опорной базой ислама, откуда новая мусульманская религия распространялась в степные районы округи. Если верить сведениям рукописных памятников, хранящихся в музее «Сайрам», в 766 году по нашему летосчислению такие исламские проповедники как Искак-баб, Абдижалель-баб, Абдирахим-баб во главе сотысячного отряда добровольных помощников распространили мусульманство в Сайраме, Сузаке, Таразе и других окрестных городах. По рукописным источникам Сайрам известен с начала VII века. Под этим именем округ упоминается во многих арабских, тюркских и китайских источниках в качестве крупного политического, экономического и стратегического центра. В книге путешествий Сюан-Цзяна (629 г.) он назван как город у реки Сайрам-Ак. Древний Сайрам - единственный город на территории Южного Казахстана, чье имя донесла с VII века до наших дней священная книга зороастризма «Авеста»; «Сайрим ели» — «земля Сайрим», говорится в ней, и это упоминание показывает, из какой необозримой дали времен тянутся истоки нашей истории. Как Исфиджаб он известен по более поздним сообщениям Махмуда Кашгари, относящимся к XI веку. Вокруг Исфиджаба было сконцентрировано множество городов и более мелких поселений, об этом писал в X веке аль-Истархи: «Его сооружения возведены из глины, базары полны фруктов, на них много ремесленной продукции и других полезных вещей. В окрестностях много городов и селений». Источники называют в их числе Манкент, Джумишлагуд, Газгерт, Харлуг. Вместе с близлежащими городами и поселениями Исфиджаб-Сайрам был самым густонаселенным районом региона. Он пополнялся и рос за счет

кочевых тюркских народов, переходивших к оседлому образу жизни. Это подтверждают и сообщения средневековых авторов. Например, Махмуд Кашгари, рассказывая о том, как переселившиеся сюда в VI-VIII вв. согдианцы постепенно растворились в тюрках, пишет: «Жители Баласагуна разговаривают по-согдиански и по-тюркски. И жители Тараза и Аккалы (Мединат Аль-Байда) говорят так же». В этот период среди населения городов исламская вера приобретает особо широкое распространение. Мечети становятся самыми значительными городскими сооружениями, умерших хоронят по мусульманским традициям, растёт применение арабской графики письма.

В городах успешно развивается прикладное искусство. В IX-X вв. в Исфиджабе и других населённых пунктах, расположенных на территории современного Южного Казахстана, городские умельцы научились делать поливную керамику. Бурное развитие получило искусство изготовления прикладных вещей из железа и меди, совершенствовалось мастерство ювелиров. Исфиджаб становится центром крупного земледельческого района. Горожане выращивают хлеб, овощи и фрукты. Держат крупный рогатый скот, занимаются овцеводством. Вплоть до XIII в., когда началось монгольское нашествие, Исфиджаб процветал. Хорезмшах Мухаммед велел сровнять с землей подвластные ему города Семиречья и Южного Казахстана, чтобы они не достались в руки врагу. Его современник Якут аль-Хамави ар-Руми, автор знаменитого географического словаря «Муджам-ал-Булдан», так описывает эти события: «Исфиджаб, Тараз, Сауран, Усбаникет и Фараб стали игрушкой судьбы... после чего в 616 году (1218-1219 гг.) были ввергнуты в пучину невиданной доселе катастрофы. То было нашествие татар, пришедших с китайской земли... Они уничтожили все, что осталось в этих городах. От прекрасных садов и изящных крепостных укреплений не осталось ничего, кроме разрушенных стен и едва заметных следов пребывания погибшего народа». Известно, что при штурме Сайрама монголы применили катапульту. Однако, несмотря на это сайрамские укрепления не подверглись столь значительным разрушениям, как это было в других осажденных городах. В 1221 году через Сайрам пролегал пеший путь монаха Чан-Чуня, который, увидев, в каком хорошем состоянии находится город, остановился в нем на несколько дней вместе со своими учениками. В обратном путешествии на родину в 1223 году Чан-Чунь снова посетил Сайрам и назвал его «Большим городом».

Для своего времени Сайрам был хорошо укреплен. Историк конца XV — XVI веков Нузбихан Исфагани, автор сочинения «Михман-намей Бухара», писал: «Основная часть города окружена очень высокими стенами». Кое-где остатки сложенных из камня стен сохранились вплоть до конца XIX - начала XX столетия. Собственно крепость располагалась с восточной стороны. Являясь на протяжении долгого времени крепостным форпостом, Сайрам сумел сохранить до наших дней средневековую планировку восточных городов. Если обратиться к сведениям рукописных источников X века, в древнем городе с четырех сторон находились ворота, расположенные друг против друга и соединенные между собой широкими, прямыми улицами. В X веке они назывались: Нуджакетские ворота, ворота Фар ханы, ворота Саианрасы и Бухарские. В начале XX столетия северные ворота Сайрама звались Бельдарбаза, с внешней стороны их защищали глинобитные минареты. Южные ворота называли Базарными, восточные - Карамуртинскими, западные - Шымкентскими. Как и в глубокой древности, а затем и в позднее средневековье, когда город играл ведущую роль в жизни тюркских народов, он и теперь является одним из политических, экономических и культурных очагов Южного Казахстана. Население Сайрама было разнородным. Среди жителей города встречались потомки древних тюрков и ирано-язычных народов, наряду с ними здесь осели бывшие кочевники, в среде которых формировались казахские племена и роды.

К XVII веку городская культура на территории современного Южного Казахстана постепенно пришла в упадок. В результате борьбы за сырдарьинские города и из-за междоусобных войн, которые вели в XV-XVI вв. враждующие феодальные правители Мавераннахра и Дешт-и-Кипчака, запустение коснулось и Сайрама.

В конце XIX столетия, в результате роста, город вышел за пределы крепостных стен. Хозяйственные постройки и помещения вблизи жилья, которые занимали довольно обширное место, были глинобитными либо строились из сырцового кирпича. Для возведения же домов использовался обожженный кирпич и необработанный камень. Главные улицы города, пересекаясь в центре, соединялись у здания Пятничной мечети. Среди других городских сооружений мечеть особо выделялась изяществом своей архитектуры. Она была построена в конце XIX века и просуществовала до 1928 года. В контурах и облике Шахарстана - исторического центра Сайрама и сердца прежнего города - ясно угадываются следы схематично

сохранившихся древних направлений главных городских улиц. Исторический центр Сайрама представляет собой памятник культуры городского строительства IX-XIX столетий. В народе повелось говорить, будто «святых (бабов) в Сайраме не счесть». В среде тюркоязычных народов испокон веков благодарные потомки называли «Ата», «Баб», «Ана» воистину святых людей, мудрых учителей, проповедующих в народе исламскую веру, шейхов и дервишей.

В какой бы уголок, аул Сайрамского района или на его степные просторы вы ни отправились, перед вами непременно возникнет мавзолей, надгробие либо мазар почитаемого святого. Каждый из них оставил свой след в истории, у каждого - свое особое место. Паломникам, которые приезжают сюда из дальних мест и зарубежных стран, чтобы поклониться могилам святых, нет числа.

Этот мавзолей, расположенный на северо-восток от Сайрама, воздвигнут над могилой духовного правителя, шейха Ибрагима - отца Ходжи Ахмеда Ясави. Прежнее сооружение (XII-XIV вв.), не выдержав испытание временем, обвалилось. Построенный в середине XIX столетия новый мавзолей пострадал во время землетрясения 1950 года, когда обрушился его купол. Он был восстановлен и облицован листовой белой жстью. Площадь мавзолея Ибрагим-аты - 7 х 7 м, высота - 8,25 м. Вход находится с южной стороны сооружения, на западной стороне - окно, оправленное в деревянную раму. В начале 90-х на средства, выделенные правительством, дорога, проходящая у самых стен мавзолея, была отодвинута на 20 метров в сторону, а архитектурный памятник укрепили слоем земли у основания. В древнем Сайраме, который в средние века стал одним из очагов пропаганды исламской религии, жило много духовных наставников и ученых. Один из них - отец прославленного Ходжи Ахмеда Ясави Ибрагим-ата, ставший учителем тысяч мюридов. В музее Сайрама хранятся рукописи, свидетельствующие о благородном происхождении и богатой родословной этого человека. Он творил в XI веке, в эпоху, когда ислам нашел дорогу к сердцу народа и стал распространяться все шире и шире. Ибрагим-ата был и отменным землепашцем. В народе ходили легенды о святости этого человека и необыкновенном даре провидца.

Это исторический памятник, возвышающийся в центре Сайрама. Впервые мавзолей был воздвигнут в XIII веке над могилой Карашаш-аны - матери великого ученого и поэта Ходжи Ахмеда Ясави. Однако под воздействием

времени и природных стихий сооружение неоднократно разрушалось и возводилось снова. Сохранившаяся до нашего времени постройка, относится к середине XIX столетия. Мавзолей сложен из широко распространенного в древнем строительстве Центральной Азии и Казахстана четырехугольного обожженного кирпича размерами 27 x 27 x 5 см. Используются также дерево, глина и другие природные материалы. Сооружение купольное. В его южной и западной частях, оборудованы дверные входы и округлые ниши. Сохранность мавзолея, который на протяжении двух веков не подвергся разрушению, говорит о качестве проведенных в нем строительных и отделочных работ. Деревянные детали, использованные в строительстве, и вырезанный из дерева орнамент также не подверглись гниению. Если верить преданию, бытующему в народе, когда-то к верхушке купола была привязана прядь черных волос (имя Карашаш означает «черноволосая»), но впоследствии она была утеряна. В 1996 году купол облицевали белой листовой жестию, а в 1997 году вычистили и благоустроили территорию, прилегающую к памятнику.

Настоящее имя Карашаш-аны - Айша-биби, она была дочерью известного в Сайраме шейха Мусы. В XI веке, когда жила Айша-биби, в этом регионе бурно развивались науки, культура и искусство. Мать великого учёного Ходжи Ахмеда была одной из просвещенных, благовоспитанных и грамотных женщин своей эпохи. Карашаш-ану почитают тюрки всего мира. Ее отождествляют с идеалом материнства.

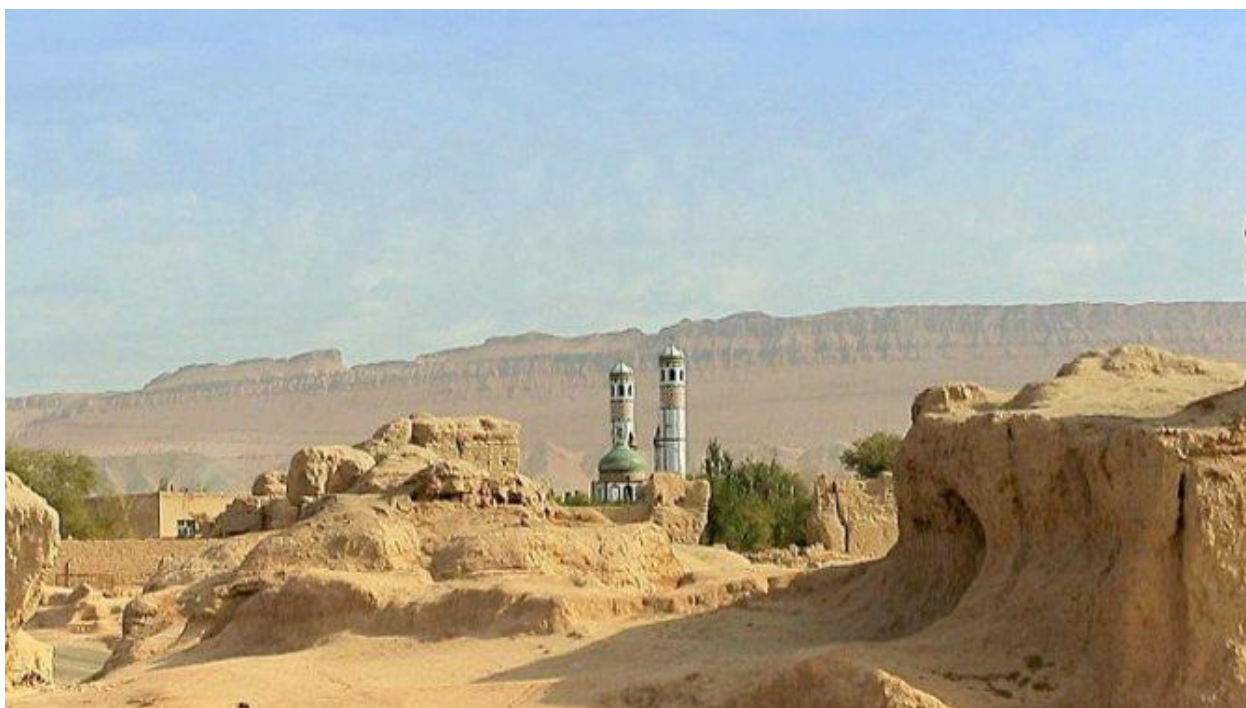
Рядом с захоронением Карашаш-аны находятся и могилы ее близких - Ибрагим-ходжи, Сулеймен-ходжи, Салим-ходжи и Даут-ходжи. Прадеду Ходжи Ахмеда Ясави Махмудхан-ате мавзолеи возводили не одни раз. В результате природных стихий и вражеских нападений они разрушались и потом поднимались снова.

Жизнь Махмудхан-аты пришлась на X столетие, эпоху наибольшего расцвета этого региона. Достигнув положения благородного святого, он широко пропагандировал в среде своих современников и соплеменников религиозное учение, расширял их представление о мире, учил благовоспитанной жизни и культуре. Отец Махмудхан-аты, шейх Ифтихар был бесстрашным воином, участвовавшим в сражениях с иноземными врагами, совершавшими набеги на Сайрам. Во время одной из битв с недругами он был тяжело ранен. Перед смертью Ифтихар завещал: «Похороните меня на вершине этого хребта. Хочу стать предводителем тюрков и преградой на пути врага, идущего с севера». Этот завет показывает, что сам он был из тюркского народа.

На выходе из северных ворот Сайрама расположен сравнительно небольшой мазар Акаты. Его размеры - 4 х 5 м, высота - 5,5 м. Купол облицован белой листовой жостью. Первый мавзолей, возведенный в средние века, обвалился. Современный построен в 1995 году на собственные средства сайрамцев. Настоящее имя Акаты - Шахабиддин Исфиджаби, но в народе он больше известен под первым именем. Аката-баба жил на рубеже X и XI веков и был одним из видных ученых того времени. Как свидетельствуют исторические книги, Шахабиддин Исфиджаби, отличаясь высокой образованностью и глубокой мудростью, стал своему современнику Ходже Ахмеду Ясави путеводным наставником. Эта высокая оценка, данная несколько столетий назад, говорит об огромном багаже знаний и величии учительского дара Аката-бабы. Постоянно ведя своих современников и учеников к идеалам добра, культуры и просвещения, проповедуя вместе с Байзави исламскую религию, он стал духовным народным лидером. С левой стороны на выходе из южных ворот города Сайрама стоит мавзолей Байзави-казы. Площадь портално-купольного сооружения - 7 х 9 м, высота купола - 11 м. Захоронение внутри мавзолея расположено с востока на запад. Современное сооружение относится приблизительно к середине XIX века. Настоящее имя Байзави - ишан Ходжа. Он жил в IX-X вв. Хазрет был просветленным человеком, освоил много наук и учений. Особенно глубоко, еще с юных лет он изучил и знал наизусть Коран, Карим и хадисы. В письменных исторических источниках Байзави считается крупным ученым и непревзойденным знатоком мусульманской религии. О нем существует следующая легенда. Между правителем города и его младшей супругой разгорелся скандал, и падишах под влиянием гнева выгнал жену, крикнув, что разводится с ней. Позже, когда злость улеглась, он понял, что не хочет расстаться с любимой женой. Падишах пересмотрел свод законов шариата и попытался выяснить, сможет ли он вновь жениться на женщине, которой дал развод. Однако сколько бы ни искали его подручные в книгах, такой возможности обнаружить не сумели. И только Байзави нашел подходящую мотивировку, чтобы вызволить падишаха из затруднительного положения. Из этой истории видно, насколько глубоко и всесторонне Байзави-казы знал законы шариата. Созданные им духовные творения и сейчас высоко оцениваются во многих мусульманских странах, используются в качестве учебного материала. Он воспитал множество своих последователей, широко известен и почитается в мусульманском мире. Из имени Байзави-казы ясно, что он прославился народным судейством, и множество спорных тяжб

привел к справедливому разрешению («казы» переводится как «судья»). Мавзолей Жуас-баба находится в ауле Сикым, находящемся в ведении Кайнарбулакской сельской администрации. Согласно письменным историческим памятникам, в 766 году по нашему летосчислению Жуас-баб вместе с Искак-бабом, Абдижалель-бабом и Абдирахим-бабом во главе сотысячного отряда добровольцев распространял исламскую веру в Исфиджабс. Заметив в Жуасе, кроме таланта исламского проповедника, другие знания и способности, Искак-баб поручил ему судейскую деятельность в Исфиджабе и его окрестностях.

Разместившийся на одном из склонов горного хребта к югу от Сайрама, мавзолей Сузик-аты несколько раз перестраивался в течение XIII-XVI веков. Из письменных источников известно, что в районе этого захоронения некогда существовала подземная дорога, ведущая в Сайрам. Размеры сегодняшнего сооружения- 5 x 5,5 м, высота - 6,5 м. Время не пощадило его, и он стал обваливаться.



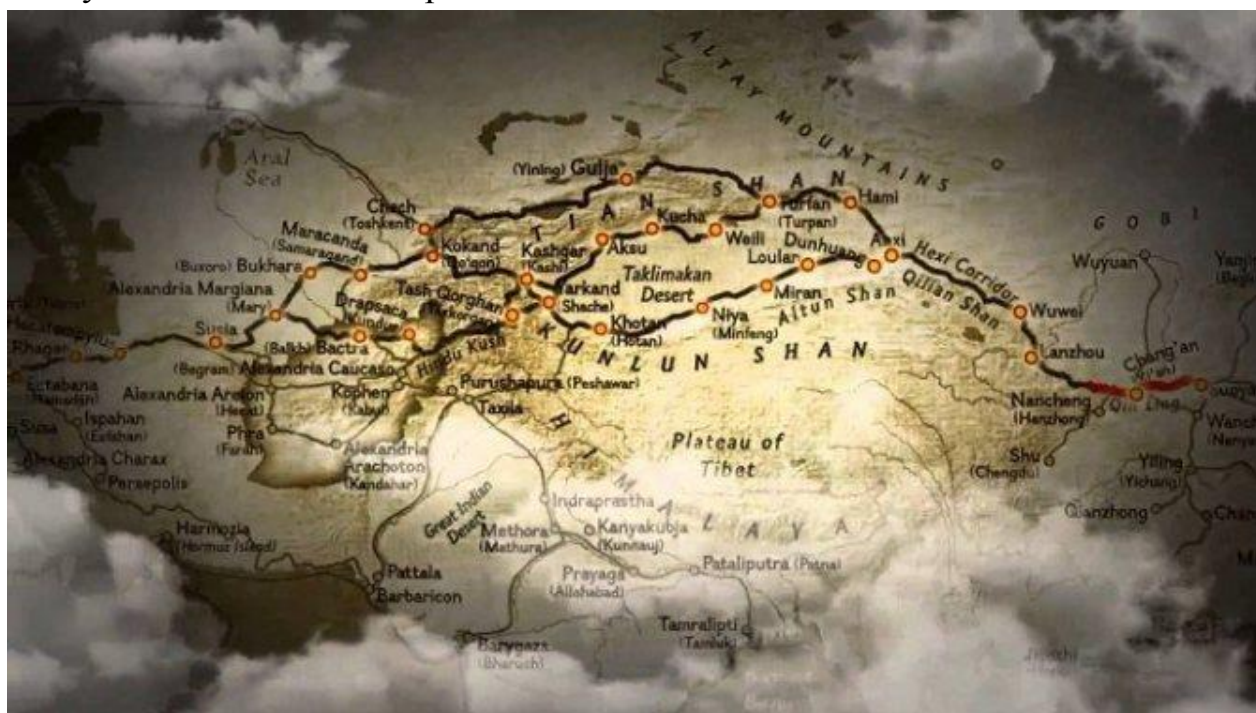
Как сообщают средневековые рукописи, истинное имя Сузик-аты - Мустафакулы Ходжа (XII в.). Он внук Ходжи Ахмеда Ясави, родившийся от одной из его дочерей. Хазрет его баловал, и часто называл «мой сузик» (производное от словосочетания «коз сузилю» - пристально вглядываться, внимать). Видимо, таким образом Ходжа Ахмед пытался сохранить во внуке учтивость и послушание. Под именем Сузика Мустафакулы и стал известен в народе. Сузик-ата так же принадлежал к числу образованных и мудрых представителей своей эпохи.

Один из древних памятников Сайрама - мавзолей Балегердана. Это сооружение посвящено Абд аль Азиз-бабу и воздвигнуто в XVв. Постройка треугольная, сложена из легкого четырехугольного обожженного кирпича. Площадь - 11 х 6 м, высота - 10 м. В мавзолее три помещения, в центре - место поклонения, по бокам - две усыпальницы. На северной стороне покоится прах Абд аль Азиз-баба, с другой стороны, по направлению к его ногам лежит Сеит Кожахан-ата. Первоначально возведенный мазар, не выдержав испытания временем, осыпался и обвалился, в XIX веке он отстроен заново. В письменных исторических источниках Сайрама об этом говорится следующее: «Когда эмир Темир увидел разрушенный мавзолей, он поручил эмиру Наурыз Баракхану воздвигнуть над прахом Ишана каменный мазар». Но и он с годами утратил украшавшие его орнаменты, вследствие дождей, пожаров и военных действий получил значительные повреждения. При строительстве мавзолея использованы передовые приемы зодческого искусства того времени. Сохранились образцы прекрасных орнаментов, изразцовой кладки, резьбы по дереву и пр. Они являют собой чудесные примеры народного прикладного искусства. В 1996 году купола мавзолея Балсгердан-бабы, были облицованы белой листовой жестию, входные двери и двери между помещениями мазара заменены новыми. Согласно историческим сведениям, в 766 году на нашу землю ступил отряд арабских добровольцев под предводительством Искак-баба. Знаменосцем этого отряда был Абд аль Азиз-баб, который в деле распространения мусульманства проявил настоящий героизм.

Его образованность, стойкость и неколебимая верность делу, сразу бросались в глаза. Святого, умеющего отвести беду и очистить от клеветы, в народе прозвали - Балегердан (приблизительно означает «изгоняющий беду»). Под этим именем он и остался в истории

На горном склоне к югу от Сайрама расположен мавзолей Боздак-аты. Под влиянием природных стихий часть каменной кладки в основании мазара отвалилась.

Одним из многих, причисленных к сану святых выходцев из Сайрама, был Камалиддин Байзави, который жил в XII столетии. Он считался очень просвещенным и благообразным человеком. В письменных источниках сказано: «В народе ходит предание, что, если сайрамской округе будет угрожать какая-либо опасность, ишан встанет из могилы и издаст плач, подобный крику верблюдицы, потерявшей своего верблюжонка. Вот почему его прозвали Боздак-ата» (производное от слова «боздау» -«реветь», то есть «боздак» означает нечто вроде «оплакивателя»). По рассказам местных старцев, когда началась Великая Отечественная война, многим чудился плачущий голос святого предка.



В западной части Сайрама находится мавзолей Мирали-баба, построенный во второй половине XIX века. Общая площадь сооружения - 9,8 x 6,4 м, высота купола - 9 м. Мавзолей сложен из обожженного кирпича размерами 27 x 27 x 5 см. Возведенный еще в XII-XV вв., мазар под воздействием природных сил пришел в негодность и в XIX веке был отстроен заново. В средневековых источниках говорится, что к северу от мавзолея Мирали-баба ранее возвышался выложенный из легкого кирпича небольшой мазар его отца Малик-шаха.

Мирали-баб был видным ученым и внес огромный вклад в дело распространения исламской веры. У него было два сына - Ходжа Насрулла Фарсо и Ходжа Фатхулла Махмуд, которые впоследствии стали признанными народом мудрецами. Их захоронения расположены неподалеку от могил отца и деда. Древнее кладбище, датируемое XIII веком, и один из жилых районов Сайрама носят имя Мирали-баба. Поблизости от мазара Мирали-баба ранее находился мавзолей Малик-шаха. Однако это архитектурное сооружение, свидетель глубокой старины, простояв несколько столетий, в конце концов обрушилось и с течением времени превратилось в холм, поросший травой. Сотрудники благотворительного фонда «Сайрамские святые» организовали здесь раскопки и под толщей земли обнаружили руины прекрасно сложенного мазара. Были собраны уцелевшие кирпичи, которые будут использованы при восстановлении мазара. Место мавзолея сейчас расчищено, воздвигнуты стены из камня и бетона. Малик-шах жил в XI веке, был народным правителем и просвещенным человеком. Он очень почитал сайрамских ученых и оказывал им всяческую поддержку. Падишах Хазрет Малик дружил с Ходжой Юсуфом Хамадани. Малик-шах и Хамадани вели переписку, обменивались книгами и впечатлениями от прочитанного. Приставка «баб», которая позже появилась в их именах, свидетельствует об их неоценимом вкладе, сделанном на пути поиска истины и справедливости.



На юго-запад от усыпальницы Мирали-баба расположен почитаемый в народе мавзолей Бибигияс-аны. Мазар, установленный на могиле, обвалился в незапамятные времена. Но в 1998 году сайрамцы возвели Бибигияс-ане новый небольшой мавзолей. Памятник состоит из двух помещений. В западной его части расположена усыпальница, а на выходе сооружен навес. Он служит местом для молитв и поклонений. Бибигияс-ану сайрамцы знают как мать пророка Хызра (Хызр - легендарный мусульманский пророк, не упоминающийся в числе канонических пророков Корана). В книге «История Сайрама» сказано: «На запад от мазара ишана (Мирали-баба) стоит мавзолей Бибигияс-аны. Это любимая мать Хазрета Хызра...». На восток от Сайрама, у дороги, ведущей к аулу Карамурт, возвышается мавзолей Салык Ходжи. Мазар построен в стиле средневековых сооружений, двухуровневый, четырехугольной формы с куполом. Его размеры: площадь — 6,7 х 5 м, высота - 7 м; сложен из обожженного кирпича 27 х 27 х 5 см, в строительстве применена и глина. С течением времени краска на куполе слезла. Датируемый XVII веком, мавзолей несколько раз разрушался, восстанавливался и утратил свой прежний облик.

По словам стариков и свидетельству книги «История Исфиджаба-Сайрама», Салык Ходжа приходился отцом Хазрету Хызру. Он был мудрым ученым, человеком просвещенным, видным деятелем своего времени и горячо любил родной народ

По народному поверью, каждую пятницу в вечерние сумерки Хазрет Хызр посещает мазары своих родителей Бибигияс-аны и Салык Ходжи, чтобы поклониться их праху.

Чтобы поклониться мазару святого Кутбиддина Уали, в Сайрам приезжает множество людей. Некоторые называют его «ученым из ученых». Он жил в X-XI вв. и был высокообразованным представителем своей эпохи, непревзойденным учителем, воспитавшим огромное число учеников. В исторических письменных памятниках приводятся такие слова: «На юго-восток от Сайрама находится могила Кутбиддина-гулама Байзави, величайшего ученого нашего века. Он первенец Хазрета Шахамалиддина династии ишанов. В некоторых источниках ишана Шахамалиддина называют сыном Хазрет-имама Бакира Каффала».

В северной части Сайрама стоит сложенный из сырцового кирпича мазар, который большинство знает как «Шилтен-баба». Из исторических сведений и слов древних старцев следует, что это крупный сайрамский ученый, святой Хасан Байзави, живший примерно в X веке. Знаменитый историк Якут аль-Хамави в своей книге «Муджам-ал-Булдан» писал об этом человеке: «Из Исфиджаба-Сайрама вышло много величайших, всесторонне развитых ученых и прославленных мудрецов. Один из них - Абу Хасан Али. Он оставил этот мир в 380 году по Хиджре (988 г.)». Небольшой мавзолей, установленный на могиле видного ученого Ходжа-аты Хаджи, не пощадили время и стихии. Сайрамцы возвели Ахметжану Ходжа-ате новый мазар из белого кирпича, благоустроили и озеленили прилегающую территорию. Площадь современного сооружения - 4 х 4 м, высота - 6м.

Ходжа-ата был большим ученым и сыном святого Хазрета Бекиш-аты. По своему происхождению он являлся близким родственником Ахмеду Ясави. Многие из его потомков стали известными своей образованностью людьми. О достоинствах Ходжа-аты можно почерпнуть сведения в «Родословной» книге, хранящейся в местном музее.

К северо-востоку от Сайрама есть место, которое зовут по имени Саркалка-бабы. К одному из холмов, находящихся в этом месте, старики относились с благоговением и совершали здесь обряд поклонения. Окруженный со всех сторон деревьями, холм долгое время оставался без внимания. Когда группа исследователей из благотворительного фонда «Сайрам» провела тут раскопки, то обнаружила остатки древнего сооружения. Стало ясно, что на площади 4 х 4 м располагался некогда мавзолей, от которого остались лишь 5-6 рядов черной каменной кладки. Над могилой святого позже был установлен небольшой мазар.



По письменным источникам, настоящее имя покойщегося здесь человека - Ходжа Хамид-ата Байзави. А слово «саркалка» в его прозвище означает «глава, руководитель собрания (коллегии)». Он был из числа прогрессивных, мыслящих ученых X-XI вв. Ходжа Хамид-ата слыл защитником народа, который прозвал его Саркалка-бабой. Он проповедовал людям нормы шариата, основанные на Коране и хадисах, был уважаемым в обществе человеком.

Один из великих уроженцев Сайрама -Лутфулла Сайрами. В «Книге истории» о нем сказано: «За выдающиеся успехи в науке Лутфуллу Сайрами прозвали Машварат-баба. Он был любимым учеником Хазрета Байзави-казы. Его перу принадлежит 37 книг. Сайрами глубоко изучил многие отрасли науки и уже в 19 лет стал агламом (крупным священнослужителем) Сайрамского округа». По дошедшим до нас сведениям, за девять лет до своей кончины Лутфулла оставил пост аглама, перестал работать и выбрал образ жизни дервиша. Его могила находится к северу от общественной мечети, недалеко от мазара Ботбай-аты. Эти захоронения стали сегодня местом поклонения.

Средневековье, когда ислам достиг наивысшего расцвета, явило огромное число прославленных правителей и вождей народа, духовных деятелей и просветителей. Одним из них был правитель Сайрама Султан Мансур (IX-X вв.). Как написано в исторической книге «Рисала», наряду с образованностью и справедливостью, современники чтили его за благое отношение к народу и заботу, которую он проявлял по отношению к людям. Он уделял особое внимание расширению садов и пашен, работам по озеленению. В «Рисале» есть такие строки: «От холеры скончался Арыстан-хан, и его место правителя Сайрама занял Султан Мансур. Он построил множество мечетей, минаретов и подземных дорог. На протяжении тридцати лет сделал много полезного». Когда участились набеги захватчиков на живущий в достатке народ, Султан Мансур отправил исламскому шейху Раисиддину сообщение о том, что враг близко. Собрав общее войско, они дали врагу достойный отпор. По навету завистников его арестовали в Самарканде. Безвинно заточенный в зиндан, шейх Мансур проводил дни в служении Аллаху. У навещавших его земляков он живо интересовался: «Много выпало снега в горах? Хороший был урожай? Посещают ли дети школу? Как дела у людей?..» Выяснив, что правитель Сайрама невиновен, Исмаил Самани освободил его из заточения и принял с большим почетом. После возвращения на родину Султан Мансур отказался от правления и занялся земледелием. Он думал о народе, о том, как

помочь вдовам и сиротам. В степи поставили четыре сотни походных юрт, вырыли новые арыки, подготовили пощади под новые посевы и сады, а когда созрел урожай, поделили его между нуждающимися. В одной из рукописей, хранящихся в музее Сайрама, записано, что по своему происхождению Султан Мансур принадлежал к материнской линии пророка Мухаммеда. Мавзолей этого человека, который благодаря знаниям, честности и верности избранному им духовному пути достиг необыкновенной святости, расположен в окрестностях селения Яргарлык.

- **Тараз.** Сегодня это центр Жамбылской области, а во времена Великого шелкового пути это был крупный торговый центр северной магистрали. Буддийский монах и паломник Сюаньцзан в своих записках назвал его городом купцов. Из этого центра торговцы отправлялись на восток.
- Джамукат. Историю этого древнего поселения, торгового и культурного на развалинах Костобе, или Двойного бугра.
- Дех Нуджикес и Адахет — перевалочные пункты для караванов, которые отправлялись в северном направлении.
- Текабет, Сус и Куль и Шельджи — города, возникшие вокруг серебряных рудников. Через них проходили торговые валки, преодолевая таласский отрезок в его горной части.

Перевалы на Чаткальском хребте открывали торговцам путь из Семиречья в Ферганскую долину.

Восточная трасса вела из Тараза, проходила через Касрибас и вела купцов к городу Кулан. Расстояние до него от Тараза немного более ста километров (по старинным мерам длины это расстояние соответствовало 14 фарсахам, а 1 фарсах равнялся 6–9 км). Это городище расположено на территории современного Рыскуловского района Казахстана. О нем в своих записях вспоминает китайский ученый Сюаньцзан и арабские путешественники.

Отсюда путь купцов лежал в Чуйскую долину. Их целью было достичь одного из основных перевалочных пунктов шелкового пути — города Навакета (теперь это территория современного Киргизстана).

Юго-восточное направление проходили торговцы, стремившиеся попасть в Илийскую долину. Их путь пролегал через юг Казахстана, его восточные области и выходил к озеру Балхаш.

По этой трассе товары попадали к пункту назначения двумя путями — северным и южным. Они расходились в пункте Тильхоз:

- южная дорога вела из Кулана. На пути следования купцов располагались древние города Иссык, Лавр, Чилик. Чтобы последовать по этому пути сегодня, то нужно ориентироваться на Коктал и Жаркент.
- северная трасса проходила по территории Чингильды. Преодолев перевал Алтын-Эмель, торговцы попадали в Икиогуз. Он раскинулся в долине полноводной реки Коксу (запад Джунгарского Алатау). Сейчас ориентир этого поселения — с. Дунгановка.

Отсюда караваны следовали в один из прославленных своими базарами город — Каялык. Это был важнейший торгово-ремесленный и культурный центр северного отрезка шелкового пути. Сейчас о нем напоминает городище возле с. Антоновка (Саркандский район).

Путь из Отрару на Иртыш и в Европу.

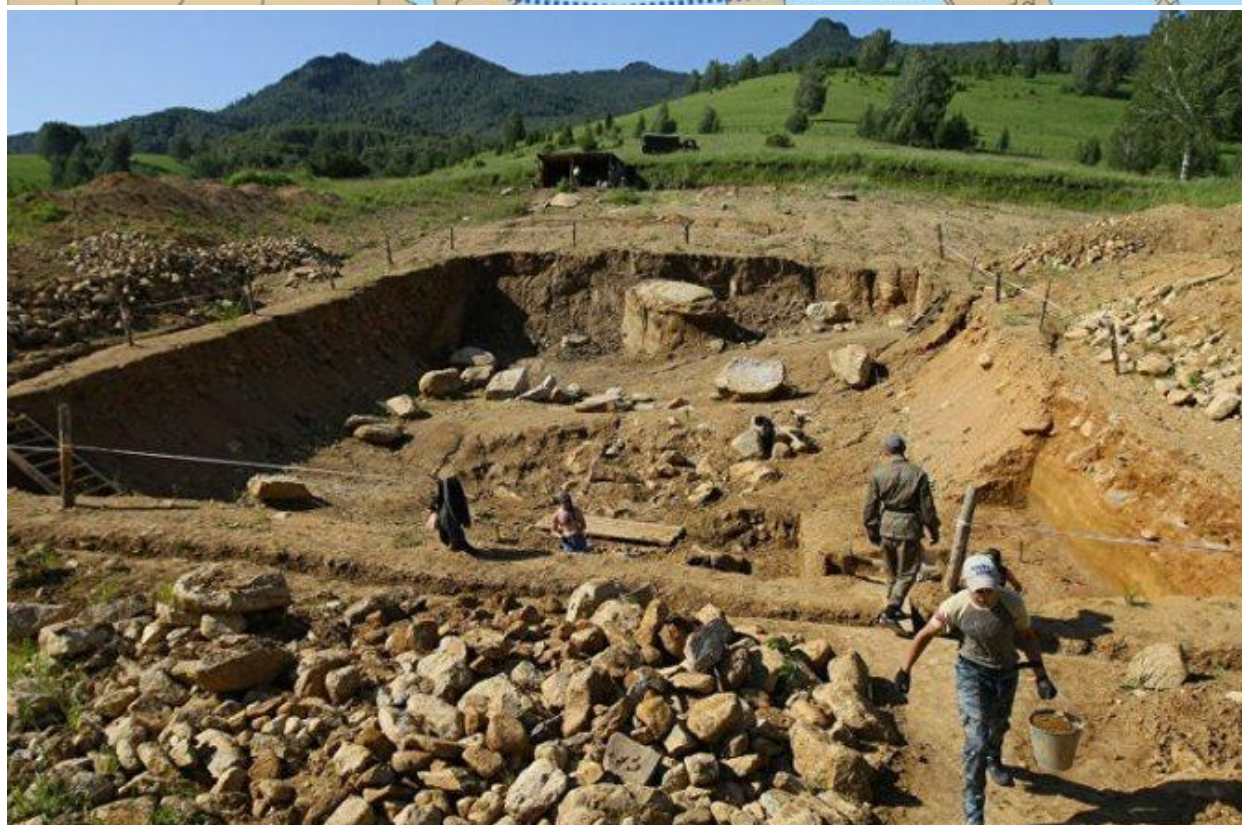
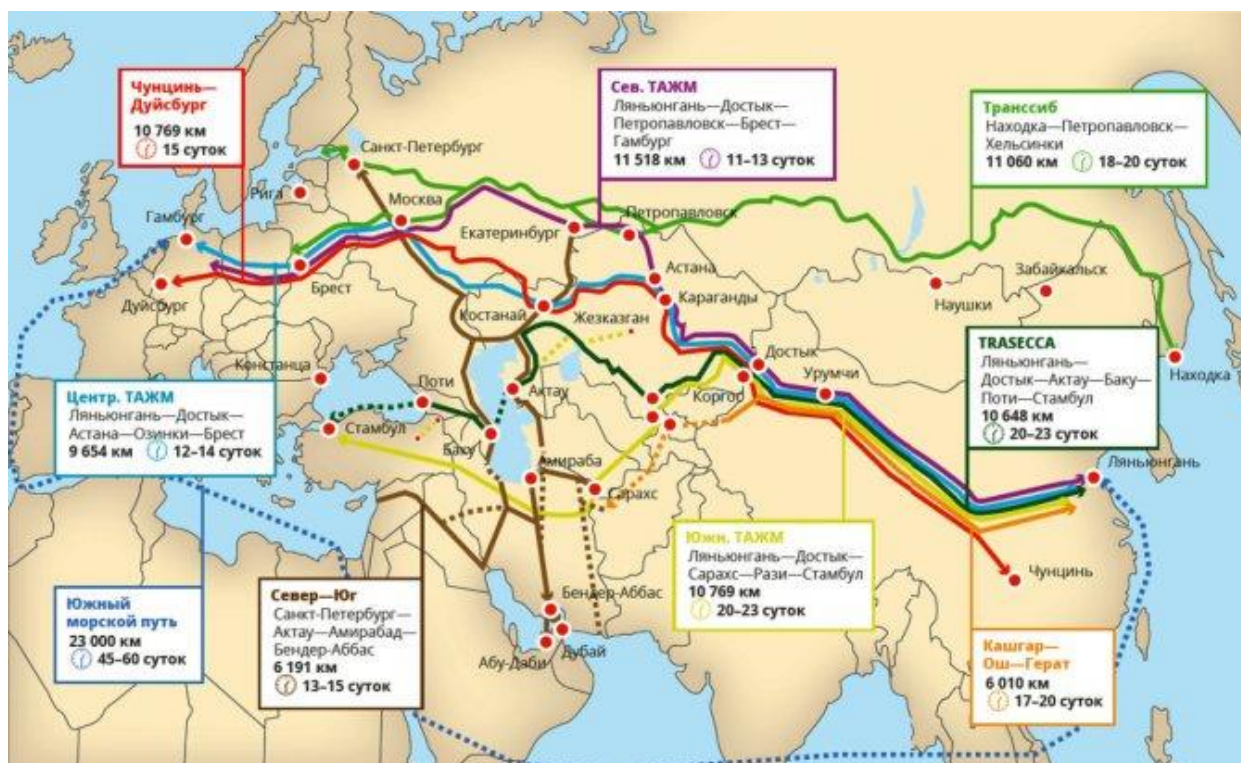
Товары в Отрару попадали из Исфиджаба. В этом древнем городе процветала торговля, развивалось искусство и науки. Потомкам приходится восстанавливать его историю, поскольку в XVIII веке город сравнивали с землей джунгары, а в XIX веке поселение окончательно забросили. Купцов на пути из Отрару интересовал центр этого оазиса — город Кедер.

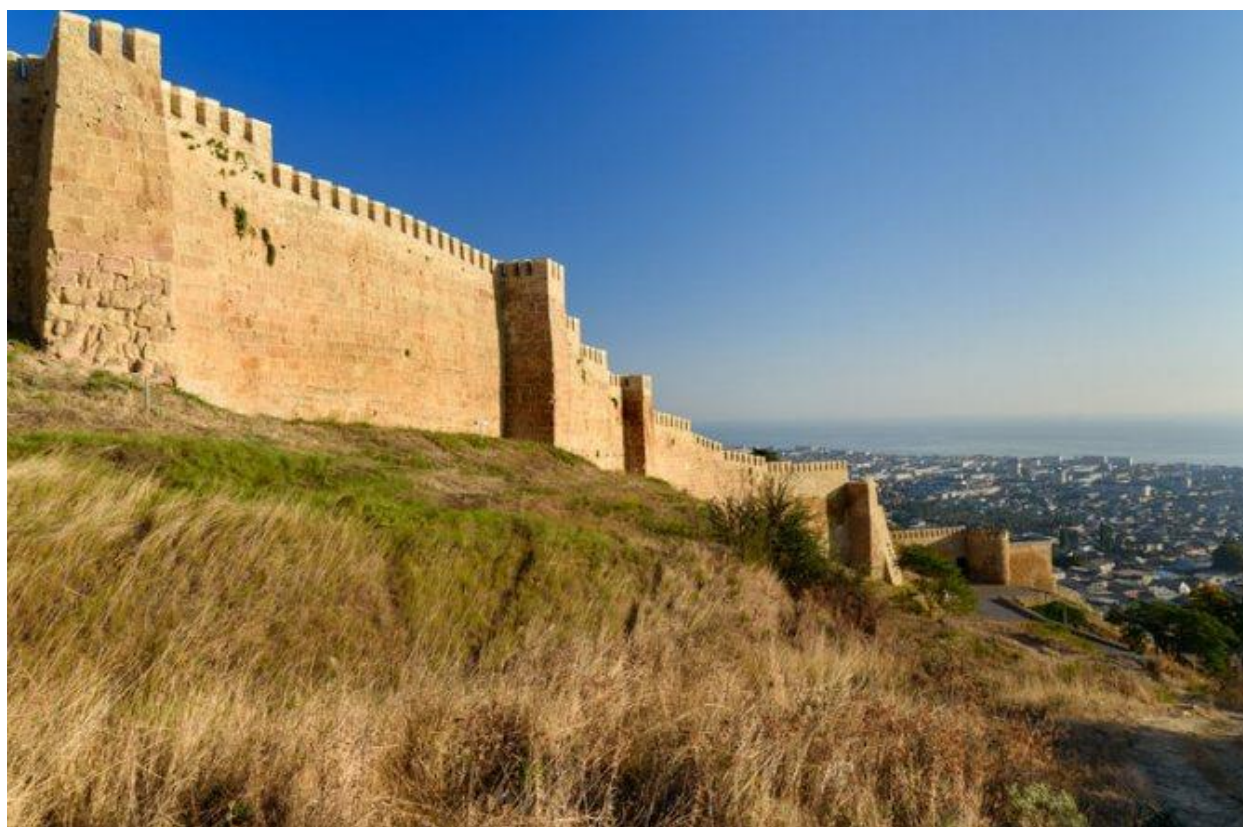
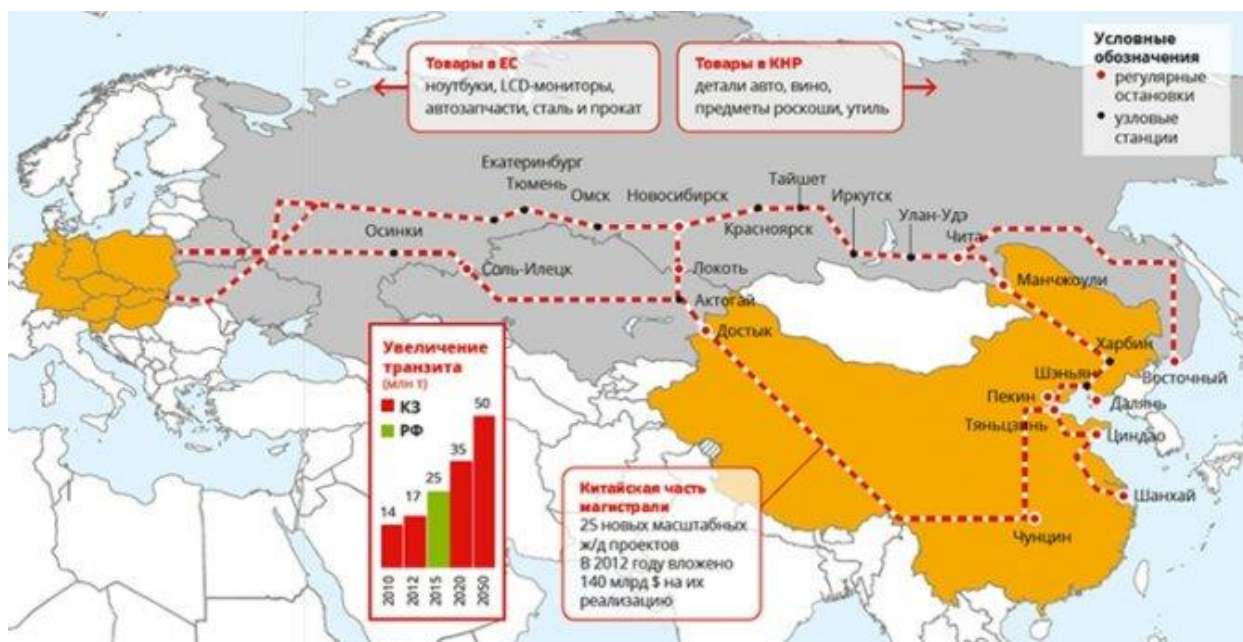
- первая пересекала центральную и восточную части современного Казахстана. Она выходила к Иртышу, открывала путь в алтайский край и степи Монголии. Благодаря ей центральные районы могли сбывать скот, шерсть, кожу, металл.

Следуя по ней, купцы миновали две долины — Арыстанды и Чаяна, преодолевали перевалы Каратау, шли через степную зону Центрального Казахстана и выходили к реке Кенгир. На этом пути возникли большие городища, где происходил обмен товарами: Болган-Ана, Домбгаул, Ормамбет и др.;

- по второй торговцы переправляли товары в Хорезм, доставляли их народам, проживавшим на Поволжье и Кавказе.
- Сарай-Бату и Каффу — узловые торговые центры средневекового мира, которые располагались на этой трассе.

Таким образом, во II веке до н. э., благодаря становлению и развитию Великого шелкового пути, происходил интенсивный рост крупных торговых центров на территории Казахстана. Множество торговых путей, удобный выход к крупным водным артериям делали этот регион особенно оживленным.

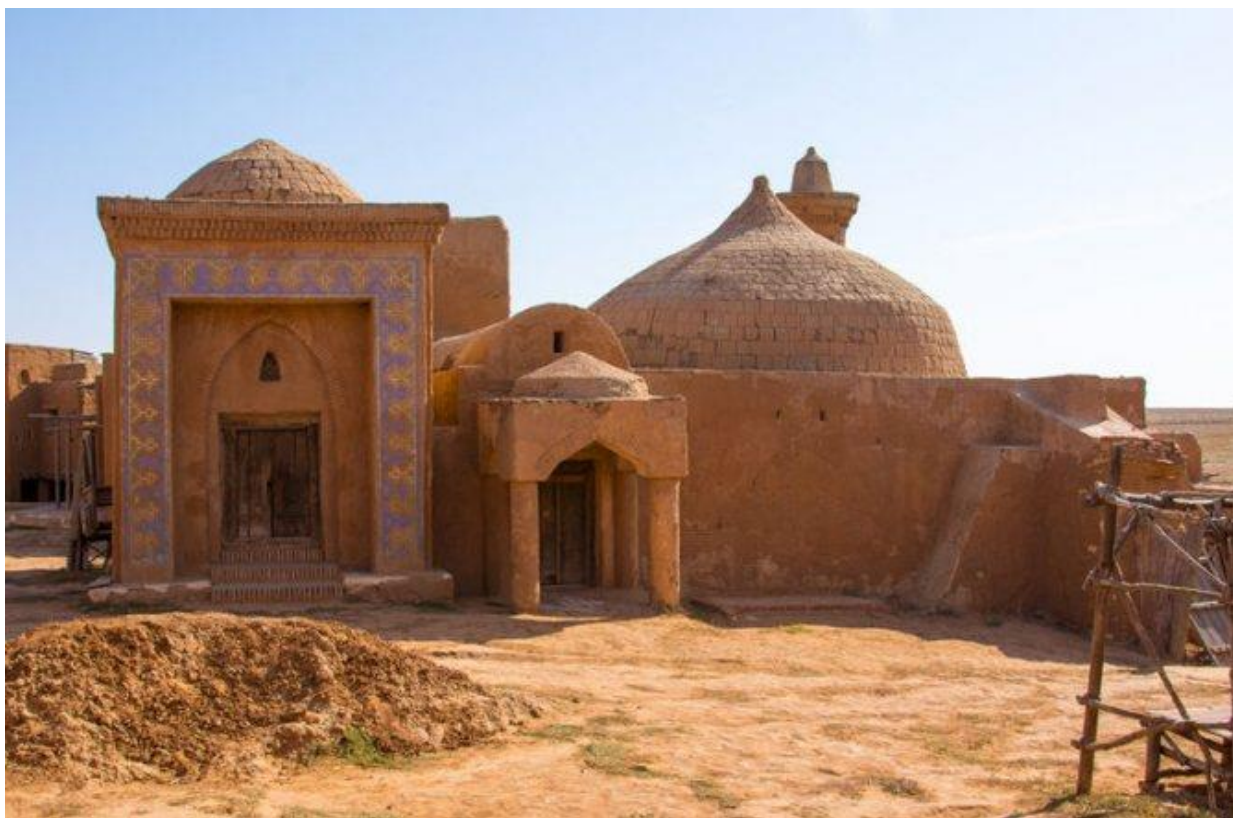






Посвящается Владыке БОЛЕЕ!







Первое описание

Самое первое отображение пути из Восточной части Средиземноморья до Китая было описано македонцем Маем. Который лично не бывал в Китае, а использовал доносы своих разведчиков. Они составляли свои сведения об этой стране от населения Средней Азии. Частичные отображения дорог, которые ведут с Запада на Восток, можно обнаружить в документах греков, римлян и парфян.

Согласно им и данным археологических раскопок, в период I в. до н. э. – I в. н. э. Восток и Запад соединялись путями, о которых поговорим подробнее.





Распространение знаний и идей.

Великий Шелковый путь сыграл важную роль в развитии географических знаний. Только после образования этой сквозной торговой трассы европейцы и китайцы впервые узнали о существовании друг друга и получили хотя бы приблизительное представление о всех цивилизациях Евразии.

Если в конце 3 в. до н.э. греческий географ Эратосфен считал Индию самой крайней восточной страной, то во 2 в. н.э. в *Географическом руководстве* римского географа Клавдия Птолемея уже описан путь в Серику (от римского *serica* – шелк), как называли тогда Китай. Относительно точные знания о размерах Евразии и об особенностях различных стран Востока Западная Европа получила лишь в конце 13 – начале 14 в., после того как некоторые европейские купцы и миссионеры (в том числе знаменитый Марко Поло) смогли пройти Шелковый путь из конца в конец и написать об этом книги, которые пользовались в Европе огромным интересом.

Велика роль Великого шелкового пути в распространении мировых религий. Наиболее успешной была экспансия *буддизма* в первые века н.э. Буддизм являлся государственной религией Кушанской империи. Вместе с купеческими караванами буддийские монахи шли из Индии в Среднюю Азию и в Китай, распространяя новую религию. Во 2–3

вв. буддизм проник в государства Средней Азии и Восточного Туркестана. В 4–7 вв., когда буддизм активно распространялся в Китае, индийские миссионеры ездили в Китай, а многие китайские монахи совершали по маршрутам Шелкового пути паломничество в Индию. Регулярные путешествия буддистов из Индии в Китай и обратно продолжались до первой половины 11 в. В результате в странах Дальнего Востока буддизм нашел буквально вторую родину, став одним из элементов традиционного китайского религиозного синкретизма.

Большое влияние на цивилизации Центральной Азии оказал также ислам, активно распространявшийся в 8–14 вв. Если первоначально он насаждался силой армий Арабского халифата, то затем его распространение шло по Шелковому пути главным образом мирным путем. В 14 в. ислам дошел до границ Китая, вытеснив буддизм из Восточного Туркестана (ныне китайский Синьцзян-Уйгурский район). Правители-монголы первоначально рассматривали ислам лишь, как одно из равнозначных вероучений, но в 14 в. все монгольские государства, кроме китайской империи Юань, приняли мусульманскую веру, как государственную религию. Лишь в Китае ислам не получил распространения, хотя и в этой стране существовали крупные общины купцов-мусульман.

Менее всего на Восток проникло христианство. Первая волна распространения христианства связана с деятельностью несториан. После осуждения учения Нестория как ереси на Эфесском соборе в 431, его последователи начали мигрировать на Восток – в Иран и Центральную Азию. В 635 сирийский миссионер-несторианин Рабань (Алобэнь) после аудиенции у китайского императора добился того, что христианство было официально разрешено в Китае. В 13 в. по Шелковому пути прошла новая волна распространения христианского учения, связанная с деятельностью католических миссий, которые воспользовались высокой веротерпимостью правителей-монголов. По поручению римского папы францисканец Джованни Монтекорвино в 1290-е основал в Ханбалыке, столице Китая при монголах, постоянную миссию, которая функционировала несколько десятков лет. Однако падение государств монголов-чингисидов привело в середине 14 в. к фактическому закрытию Азии для христиан. Результаты проповеди христианства на средневековом Востоке оказались в итоге очень скромными. Немногочисленные несторианские общины сохранились только в странах Ближнего Востока.

Вдоль Великого шелкового пути шло распространение и других вероучений – иудаизма (принятого в 8–10 вв. государственной религией в Хазарии), манихейства (принятого в 8 в. государственной религией в Уйгурском каганате), зороастризма. Ни одно из них, однако, не смогло надолго стать популярным среди азиатских народов.

В результате функционирования Великого шелкового пути впервые в истории проявилась тенденция к сближению культур в процессе интенсивных и регулярных мирохозяйственных связей. Вдоль всего маршрута Великого шелкового пути происходила постепенная унификация культурных компонентов. Исследователи отмечают, что в торговых городах Азии даже выработались общие черты планировки храмов, хотя они и принадлежали разным конфессиям.

Это сближение, однако, оставалось только тенденцией. Заимствование культурных достижений было ограниченным. Например, такие изобретения китайцев, как книгопечатание и бумажные деньги, не стали объектом заимствования даже в близких к Китаю азиатских странах Шелкового пути. Совершенно не перенимались инновации в социально-экономической сфере. Европейцы проявляли к изучению стран Востока гораздо более активный интерес, чем жители стран Востока – к Европе. Распад Великого шелкового пути привел к практической ликвидации опыта мирных торгово-культурных контактов, которые сменились колониальной агрессией европейских стран.

История Великого шелкового пути рассматривается в наши дни как актуальный опыт взаимовыгодной торговли и мирного культурного общения разных стран и народов. В 1987–1997 действовала программа ЮНЕСКО «Шелковый путь – путь диалога», которая стала элементом подготовки планов возрождения Великого шелкового пути.

Где проходили пути-дороги.

Ветви ВШП начинались в Риме и сквозь Средиземное море вели прямо к сирийскому Гиерополлю, откуда, проходя Месопотамию, Северный Иран, Срединную Азию, пролегали в оазисы Восточного Туркестана и следовали далее в Китай. Отрезок пути Срединной Азии брал начало в Арее, откуда тропа делала отклонение на север и пролегала в Антиохию Маргиланскую. Далее на юго-запад к Бактрии, а потом шло разделение по двум направлениям – на север и восток.

Кроме этого, существовала Северная дорога Великого шелкового пути. Она шла по переправе через Амударью в районе Тармиты (Термез) и далее вдоль реки Шерабад пролегала к Железным Воротам. От Железных Ворот дорога

выходила к Акрабату, а затем поворачивала на север в область Кеш (нынешний Шахрисабз и Кетаб) и шла до Мараканды.

Отсюда, преодолевая Голодную Степь, дорога шла в Чач (Ташкентский оазис), Фергану и далее в Восточный Туркестан. От Тармиты по долине Сурхандарьи дорога шла в горную страну, находящуюся в районе современного Душанбе, и дальше до Каменной Башни, недалеко от которой находилась стоянка купцов. После нее Великий шелковый путь огибал с северной и южной стороны пустыню Такла-Макан, разделяясь на две дороги.



Южная ветвь шла через оазисы Яркенда, Хотана, Ний, Мирана и в Дуньхуа соединялась с Северным участком, который проходил оазисы Кизила, Кучи, Турфана. Потом путь пролегал рядом с Великой Китайской стеной до столицы Небесной империи — Чаньяню. На сегодня имеется предположение, что он шел дальше до Кореи и далее до Японии и оканчивался в ее столице Наре.

Планы воссоздания СССР

В конце 30-х начале 40-х годов XX века СССР осуществлял масштабную поддержку определенных политических сил Китая в их конфликте с Японией и Великобританией. Для этого была построена автодорога из СССР в Китай длиной около 3 тыс.км.[4]

Транссиб

В 1960-х годах СССР вышел на рынок трансконтинентальных перевозок между Европой и Азией по Транссибирской железнодорожной магистрали. Однако, политическая обстановка, проблемы логистики и разной ширины колеи не позволили в полной мере использовать трассу. Свой современный

вид и значение коридор начал приобретать в 1990 году, когда была введена в строй первая смычка между Китаем и СССР (ныне Казахстаном). 11 января 2008 года Китай, Монголия, Россия, Белоруссия, Польша и Германия заключили соглашение о проекте оптимизации грузового сообщения Пекин—Гамбург[5]. В 2011 году транзит превысил 15 млн. тонн.[6] В 2013 году введена в строй вторая смычка между китайскими железными дорогами и Транссибом. Время транзита из Китая в Германию по этому пути 11..15 дней, что примерно на 20 дней меньше, чем морским путём.[7]

Транс-Евразийский пояс «Razvitie»

В 2014 году в России началось публичное обсуждение новой концепции развития Дальневосточного региона под названием Транс-Евразийский пояс «Razvitie».[8][9] В рамках этой концепции готовится проект Интегральной Евразийской транспортной системы на основе Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей. Строится железнодорожный переход Китай-Монголия-Россия.[10]

Автомобильный маршрут.

В начале 2020 года в Синьцзян прибыла первая колонна российских грузовиков по механизму упрощенного транзита через Казахстан. Теперь автомобильные транзитные грузы между Россией и Китаем идут без досмотра в Казахстане.[11] Завершается реконструкция автотрассы Китай — Западная Европа через Казахстан, Россию и Белоруссию.[12]

TRACECA

Попыткой активизации древнего торгового пути, соединяющего Восток и Запад, является программа международного транспортного коридора Европа — Кавказ — Азия «*TPACEKA*» (англ. TRACECA), который порой называется «новым шёлковым путём».[2] Сухопутный маршрут должен был проходить южнее Каспийского моря, через пролив Босфор.

Летом 1998 года двенадцать стран Кавказа, Чёрного моря и Средней Азии, при поддержке США, достигли соглашения по созданию железнодорожного, морского, воздушного и автомобильного транспортного коридора из Китая и Монголии в Европу, в обход России.[2]

Секретариат программы находится в Баку.[2] К 2014 году построены несколько участков автомобильных дорог по этому проекту, в основном на территории Китая.[4]

Каспийский паромный путь.

В 2014 году Азербайджан модернизировал паромную переправу через Каспийское море.[13] Также была закончена модернизация и строительство

железнодорожных путей из Азербайджана через Грузию в Турцию. Ведется строительство турецкого участка железной дороги к Босфору[14]. Часть трафика этого маршрута может идти через паромные переправы Чёрного моря из грузинских портов в порты Румынии (Констанца) и Украины (Одесса). Для поддержки транспорта из этих портов предполагается строительство автотрассы Via Carpatia, разработан проект железнодорожного маршрута VIKING Train.[15] В 2015 году через существующую железнодорожную систему Казахстана и паромный транспорт Чёрного моря был проведен первый состав из Китая в Евросоюз.[14][16]

«Один пояс и один путь»

В рамках китайской стратегической программы «Один пояс и один путь» разрабатывается ряд проектов морских и сухопутных путей между Европой и Китаем под общим названием Новый Шелковый Путь.[10] Сухопутные трассы объединены названием «Экономический пояс Шелкового пути», морские «Морской Шелковый путь 21 века».

В рамках южных сухопутных маршрутов строится железнодорожный маршрут через Пакистан. На северном маршруте строится железнодорожная ветка Китай-Монголия-Россия.

Проект «Морской Шёлковый путь XXI века» предоставляет странам АСЕАН и территории Южного Китая доступ к портовым терминалам на территории Китая.

Нефритовый отрезок пути.

Один из маршрутов, проходящих в северном направлении, шел до Приаралья (Хорезм).

Через него осуществлялась поставка во внутренние области Средней Азии – в Ферганский и Ташкентский оазисы.

Как часть ВШП существовал и Нефритовый путь, по нему везли в Китай очень ценившийся там нефрит. Его добывали в Прибайкалье, откуда через Восточные Саяны, оазис Хотан, он доставлялся в Серединный Китай.

Система денежных расчетов.

Регулярное заключение крупных торговых сделок между купцами разных стран требовало использования общепризнанных денежных знаков. Не каждая из стран, активно участвовавших в трансевразийской торговле, могла выпускать золотые и серебряные монеты, которые только и ценились тогда во всех странах Старого Света. Поэтому купцы по всей Евразии активно использовали полноценные деньги немногих «сильных» стран. Так, в раннее Средневековье по всему Великому шелковому пути, до Китая включительно,

при расчетах пользовались золотыми византийскими и серебряными сасанидскими и арабскими монетами.

Несмотря на все меры, наличных денег для расчетов купцам Шелкового пути все равно не хватало. Поэтому они широко практиковали бартерные сделки (товар на товар), оплачивая деньгами только разницу в стоимости партий.

Поскольку перевозить на далекое расстояние крупные суммы наличных денег было опасно, купцы Шелкового пути начали использовать чеки («чек» в переводе с персидского – «документ, расписка»). Отправляясь на Восток, купец сдавал свои наличные деньги кому-либо из авторитетных менял в обмен на расписку. Эту расписку купец мог предъявить в тех городах Шелкового пути, где работали доверенные люди этого менялы-банка, и получить вновь наличные деньги за вычетом платы за услуги. Система чеков на предъявителя могла работать, только если менялы из отдаленных городов Шелкового пути лично доверяли друг другу, как членам одного религиозного сообщества. Поэтому чеки начали использоваться лишь примерно с 10 в., когда торговля на всем Шелковом пути стала контролироваться мусульманами и евреями.

Путь и Великое переселение народов.

Он был не только торговой дорогой, через него шло Великое переселение народов.

По нему, начиная с I в. н. э., с Востока на Запад, проходили племена кочевников - скифов, сарматов, гуннов, аваров, болгар, печенегов, мадьяр и прочих «несть им числа».

В торговле Востока и Запада большая часть товара двигалась с востока на запад. В Риме, во времена его расцвета, китайский шелк и прочие товары из таинственного Востока пользовались большой популярностью. С IX в. этот товар активно закупался Западной Европой. Арабы принесли их на Юг Средиземноморья и далее до Испании.

Товары, которые шли через шелковый путь.

Ткани из шелка и шелк-сырец — это основной товар на Великом шелковом пути. Их было очень удобно переправлять на дальние расстояния потому, что шелк легкий и тонкий. Его очень ценили в Европе, он продавался по цене золота. Китай имел монополию на производство шелка примерно до V-VI в. н. э. и еще долго был центром по производству и экспорту шелка наряду со Средней Азией.

В средние века Китай торговал так же фарфором и чаем. В Китай из стран Ближнего Востока и Центральной Азии поставлялись ткани из шерсти и

хлопка. Из стран Южной и Юго-Восточной Азии торговцы доставляли в Европу специи и пряности, стоившие в Европе дороже золота.

По пути шли все товары, которые существовали в то время. Это золото и изделия из него, бумага, порох, драгоценные камни и ювелирные изделия, посуда, серебро, кожа, рис и так далее.

Торговые города.

Великий шелковый путь стимулировал развитие на средневековом Востоке торговых городов.

Если в Западной Европе города обслуживали в основном местные рынки, то в Азии – международную торговлю, играя роль транзитных пунктов на караванных путях. Эти города (Тебриз, Ормуз, Бухара, Самарканд, Хорезм, Оттар, Кашгар, Турфан, Хотан, Дуньхуан и др.) обязательно имели караван-сарай, сочетавшие функции гостиниц и складских помещений. Для купцов-иностранцев организовывались специальные рынки наиболее ходовых товаров. На обслуживание торговых караванов работали люди многих профессий – переводчики, менялы, проститутки, погонщики верблюдов, охранники караванов, сборщики налогов и т.д.

«Привязанность» торговых городов континентальной Азии к обслуживанию караванной торговли на дальние расстояния привела к тому, что разрушение Шелкового пути привело к упадку и этих городов. Некоторые из них совершенно исчезли.

Особой разновидностью торговых городов стали итальянские купеческие республики Венеция и Генуя, которые в 13–15 вв. почти монополизировали транзитную торговлю Европы с Востоком. Наиболее успешно действовали генуэзцы, создавшие множество колоний и факторий в конечных пунктах Шелкового пути в Восточном Средиземноморье (Кафа, Тана, Тебриз, Тарс, Константинополь и др.). В итальянских торговых городах впервые в Западной Европе возникли такие институты рыночной коммерции как торговые компании на паях (прообраз акционерных обществ) и банки, дающие ссуды таким компаниям. Когда Великий Шелковый путь распался, торговые города Запада также снизили свою деловую активность.

Значение ВШП.

Маршруты Великого шелкового пути были полны опасностей, которые поджидали на каждом шагу. Путь был долгим и сложным. Не всем удавалось его преодолеть. Что бы от Пекина добраться до Каспия требовалось более 250 дней, а то и целый год. Этот путь всегда являлся проводником не только торговли, но и культуры. Много в истории связано с Великим шелковым

путем. Личности великих правителей, знаменитых людей, живших в городах, расположенных на территории его прохождения, вошли в историю человечества. С караванами ходили не только торговцы, но и поэты, художники, философы, ученые, паломники. Благодаря им мир узнал о Христианстве, буддизме, исламе. Мир получил секрет пороха, бумаги, шелка, узнал о культуре различных уголков цивилизации.



Защита прав собственности купцов.

Главным условием функционирования Великого шелкового пути была защита имущества и жизни купцов.

Сами купцы стремились для минимизации опасностей заниматься коммерцией не в одиночку, а конфессионально-этническими группами. Чтобы защищаться от грабителей, купцы отправлялись в опасный путь от города до города крупными караванами, состоящими из сотен и тысяч вооруженных людей. Известно, например, что при Тимуре, когда караванная торговля уже клонилась к упадку, в Самарканд раз в год приходил караван из Китая в 800 вьючных животных.

Меры самозащиты купцов, однако, могли защитить их лишь от мелких разбойников, но не от произвола правителей и не от нападений кочевых

племен. Однако и государства, и кочевники объективно были заинтересованы в сохранении торговых коммуникаций.

Правители земель получали доходы от таможенных пошлин, взимаемых в городах вдоль караванных путей. Чтобы не потерять эти доходы, правители стран Азии принимали строгие законы, охранявшие купцов. Так, в империи Тимура та провинция, на территории которой ограбили купца, была обязана компенсировать ему потери в двойном размере и еще заплатить штраф самому Тимуру в пятикратном размере.

Кочевники постоянно нуждались во многих товарах оседлых земледельцев, но не могли предложить им равноценных товаров, а потому были вынуждены добывать нужные товары силой, в опасных грабительских набегах. Великий шелковый путь дал им возможность найти место в мирном разделении труда. Они стали выступать в роли проводников купеческих караванов через пустыни и степи, взимая плату за помощь и обеспечение безопасности. Шелковый путь стал уникальным проявлением длительного взаимовыгодного сотрудничества оседлых и кочевых народов.

Опасные дороги

Для того, чтобы караваны беспрепятственно шли по Великому шелковому пути, на территории его прохождения нужен был мир. Это можно было обеспечить двумя способами:

- Создать колоссальную империю, которая могла контролировать всю территорию его прохождения.
- Разделить эту территорию между крепкими государствами, имеющими возможность создать безопасные пути для торговцев.

История Великого шелкового пути знает три таких периода, когда одно государство полностью его контролировало:

- Тюркский каганат (конец VI в.).
- Империя Чингиз-Хана (конец XIII в.).
- Империя Тамерлана (конец XIV в.).

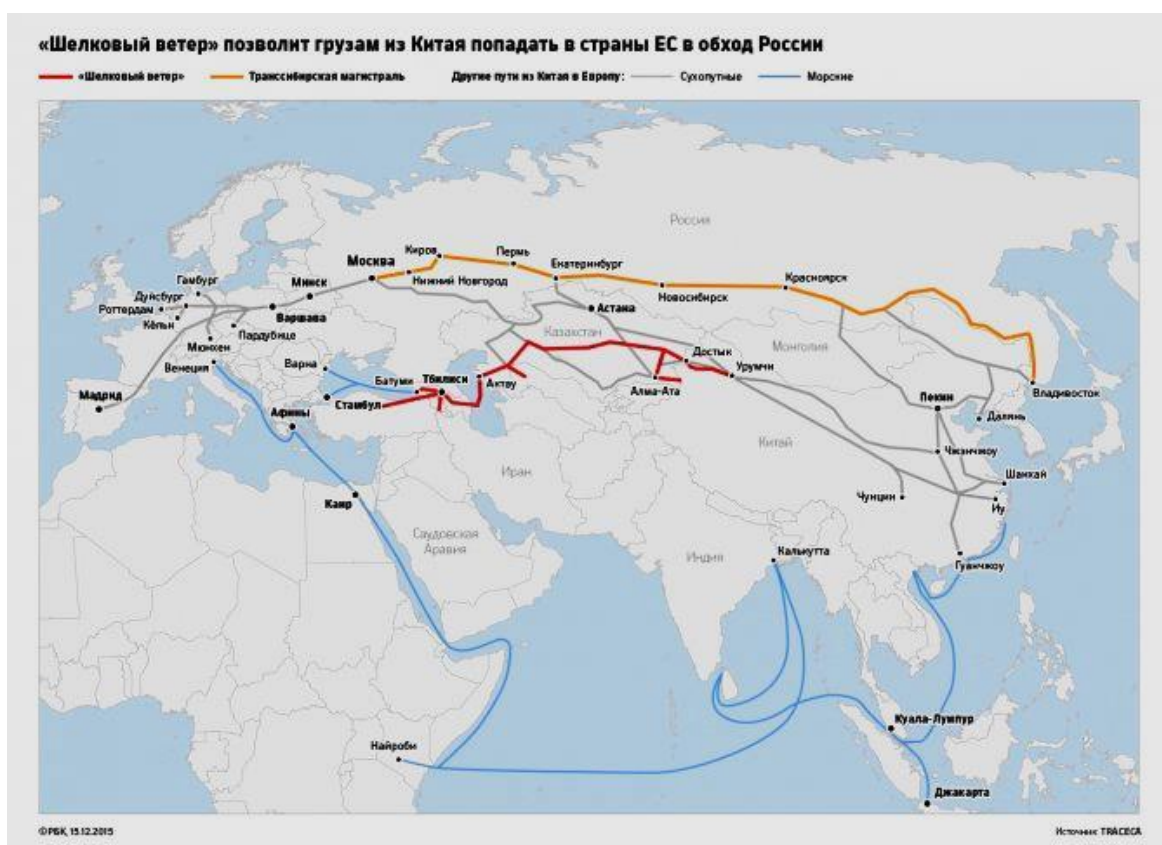
Но из-за огромной длины торговых путей установить необходимый контроль было чрезвычайно трудно. «Раздел мира» между большими государствами – это наиболее реально существовавший способ.

Примечания

1. ↑ **1234**

BBC Radio 4 — In Our Time, The Silk Road

2. ↑ **12345** Тадеуш Свентоховский, Brian C. Collins. Historical dictionary of Azerbaijan. — США: Scarecrow Press, 1999. — С. 119—120. — 145 с. — ISBN 0-81-083550-9.
3. История Великого шёлкового пути (недоступная ссылка)
4. ↑ **12**
Новый Шелковый путь
5. От Пекина до Гамбурга
6. 新疆霍尔果斯火车站获批成立 年底有望通车 — 火车票网
7. В 2020 году планируется увеличить объём грузовых перевозок по железнодорожной линии Чжэнчжоу-Гамбург
8. Интегральная Евразийская транспортная система
9. «Научно-техническое сотрудничество — база евразийской экономической интеграции»
10. ↑ **12**
«Пояс и путь» — это китайская инициатива с возможностями для всего мира
11. В Синьцзян прибыла первая колонна российских грузовиков по механизму упрощенного транзита через Казахстан
12. До завершения автомагистрали Западная Европа — Западный Китай на территории Казахстана осталось 457 километров
13. Каспийские паромы
14. ↑ **12**
На грузинском участке «Баку-Тбилиси-Карс» прошел пробный товарный поезд
15. Европа строит новую автомагистраль в объезд Украины: чем это грозит экономике



Утрата влияния Великого шелкового пути.

Закат пути, прежде всего, связывается с развитием морской торговли и мореплавания у берегов Ближнего Востока, Южной и Юго-Восточной Азии. Морское передвижение в XIV-XV в. было намного безопаснее, короче, дешевле и привлекательнее сухопутных дорог, полных опасностей.

Путь морем из Юго-Восточной Азии в Китай длился приблизительно 150 дней, в то время как сухопутный путь имел продолжительность чуть меньше года. Грузоподъемность корабля равнялась весу, который перевозил караван в 1000 верблюдов.

Это послужило тому, что Великий шелковый путь к XVI в. постепенно утратил свое значение. Только отдельные его части еще сотню лет продолжали вести караваны (торговля Средней Азии с Китаем продолжалась до XVIII века). <https://jiyuu.su/sochineniya/velikij-shelkovyj-put-esse.html>

Россия – страна больших возможностей. Множество торговых сухопутных, речных и морских торговых путей с древних веков образовалось на территории удельных государств до того момента, когда сформировалась Российская империя, потом был СССР, который преобразовался в Союз Независимых Государств. Сложные перипетии военно-политического соперничества между государствами эпохи Средневековья были направлены на установление единоличного контроля над Великим Шёлковым путём (ВШП).

Помимо трех основных трасс, составляющих весь шелковый путь, существовали и другие дороги, посредством которых все эти три трассы соединялись между собой.

Рассмотрим два из ряда основных ветвей шелкового пути — Прикаспийского сухопутного и Волжско-Каспийского водного путей.

<https://svastour.ru/articles/dostoprimechatelnosti/reki-ozera-lesa-peshchery/reka-volga.html>

Волга берёт начало на Валдайской возвышенности (на высоте 229 м), впадает в Каспийское море. Длина Волги 3530 километров. Устье лежит на 28 м ниже уровня моря. Общее падение — 256 м. Волга — крупнейшая в мире река внутреннего стока, то есть не впадающая в мировой океан. Исток Волги — ключ у деревни Волговерховье в Тверской области. В верхнем течении, в пределах Валдайской возвышенности Волга проходит через небольшие озёра — Малое и Большое Верхиты, затем уже через систему крупных озёр, известных как Верхневолжские озёра: Стерж, Вселуг, Пено и Волго, объединённые в так называемое Верхневолжское водохранилище.

Реку условно можно разделить на три основные части, это:

верхняя волга, крупнейшие притоки верхней Волги — Селижаровка, Тьма, Тверца, Молога, Шексна и Унжа. После прохождения Волги через систему Верхневолжских озёр в 1843 году была сооружена плотина (**Верхневолжский бейшлот**) для регулирования стока воды и поддержания судоходных глубин в межень. Между городами Тверь и Рыбинск на Волге созданы **Иваньковское водохранилище** (так называемое Московское море) с плотиной и ГЭС у г. Дубна, Угличское водохранилище (ГЭС у **Углича**), Рыбинское водохранилище (ГЭС у **Рыбинска**). В районе Рыбинск — Ярославль и ниже Костромы река протекает в узкой долине среди высоких берегов, пересекая Угличско-Даниловскую и Галичско-Чухломскую возвышенности. Далее Волга течёт вдоль Унженской и Балахнинской низменностей. У Городца (выше Нижнего Новгорода) Волга, перегороженная плотиной Горьковской ГЭС, образует **Горьковское водохранилище**.



Средняя волга, в среднем течении, ниже впадения Оки, Волга становится ещё более полноводной. Она течёт вдоль северного края Приволжской возвышенности. Правый берег реки высокий, левый — низменный. У Чебоксар построена **Чебоксарская ГЭС**, выше плотины которой расположено Чебоксарское водохранилище. Наиболее крупные притоки Волги в её среднем течении — Ока, Сура, Ветлуга и Свияга.

Нижняя волга, где в нижнем течении, после впадения Камы, Волга становится могучей рекой. Она протекает здесь вдоль Приволжской возвышенности. Около Тольятти, выше Самарской Луки, которую образует Волга, огибая Жигулёвские горы, сооружена плотина **Жигулёвской ГЭС**; выше плотины простирается Куйбышевское водохранилище. На Волге в районе города Балаково возведена плотина **Саратовской ГЭС**.

Нижняя Волга принимает сравнительно небольшие притоки — Сок, Самару, Большой Иргиз, Еруслан. В 21 км выше Волгограда от Волги отделяется левый рукав — Ахтуба (длина 537 км), которая течёт параллельно основному руслу. Обширное пространство между Волгой и Ахтубой, пересечённое многочисленными протоками и **староречьями**, называется Волго-

Ахтубинской поймой; ширина разливов в пределах этой поймы достигала прежде 20—30 км. На Волге между началом Ахтубы и Волгоградом построена **Волжская ГЭС**; выше плотины простирается Волгоградское водохранилище.

Дельта Волги начинается в месте отделения от её русла *Ахтубы* (в районе Волгограда) и является одной из самых крупных в России. В дельте насчитывается до 500 рукавов, протоков и мелких речек. Главные рукава — *Бахтемир, Камызяк, Старая Волга, Болда, Бузан, Ахтуба* (из них в судоходном состоянии поддерживается Бахтемир, образуя **Волго-Каспийский канал**).

<https://svastour.ru/articles/dostoprimechatelnosti/reki-ozera-lesa-peshchery/reka-volga.html>

Геополитическое и геоэкономическое значение этих коммуникационных систем в политической и экономической жизни средневековых государств, как Востока, так и Запада — несомненно.

Дорога шла из **Нижнего Поволжья** вдоль западного берега **Каспийского моря** через Каспийские Железные ворота - **Дербент**, на юг в древнюю **Албанию** и **Парфию** (Афганистан), соединяя северную и основную трассы Великого шёлкового пути.

Со временем маршруты претерпевали изменения, так как этого требовала политическая обстановка.

Для эпохи Средневековья все евразийские пути перекрещивались в Каспийском регионе и приобретали все более возрастающую роль в общемировых геоэкономических процессах. Прикаспийская ветвь, пролегла по западному побережью Каспия.

Весьма бурные военно-политические события в Кавказско-Каспийском регионе нельзя рассматривать в отрыве от общемировых процессов, в корне изменивших геополитический облик мира.

В XV столетии началось развитие морских торговых путей.

Морские дороги находились в руках западных европейцев. Этот факт лёг в основу упадка в целом, караванной торговли, что обрушило традиционные торгово-экономические связи стран Ближнего и Среднего Востока, с Китаем и Индией, а также со странами Европы.

Международные торговые пути связали Центральную (Среднюю) Азию, Китай, Индию и побережье Персидского залива с бассейном Черного и Средиземного морей. Страны Ближнего и Среднего Востока через Дербентский проход по Волжско-Каспийскому водному пути с

государствами скифов и сарматов. Пути проходили через территории государства Сефевидов (Персия), что оказывало положительное влияние на внешние экономические и культурные связи.

Таким образом, взаимные торгово-экономические, культурные связи государства Сефевидов со странами региона были, фактически, продолжением и одним из этапов многосторонних взаимоотношений, установившихся между цивилизациями Востока и Запада в глубокой древности.

В древнем Самарканде начинался Кавказский шелковый путь, который шел в Хорезм, огибал Каспийское море, пересекал степи Северного Кавказа, а затем спускался к городу Цхум. Отсюда торговые караваны переплывали Черное море к Константинополю – столице Византийской империи.

Важная дорога шла из Нижнего Поволжья вдоль западного берега Каспийского моря через Каспийские Железные ворота - Дербент, на юг в древнюю Албанию и Парфию, соединяя северную и основную трассы ВШП. Со временем маршруты претерпевали изменения, так как этого требовала политическая обстановка.

Так, в VI-VIII вв. основной была трасса ***Сирия - Иран - Средняя Азия - Южный Казахстан - Таласская долина - Чуйская долина - Иссык-Кульская котловина - Восточный Туркестан.***

Ответвление этого пути, точнее, еще один маршрут выходил на трассу ***из Византии через Дербент в Прикаспийские степи - Мангышлак - Приаралье - Южный Казахстан.*** Это объясняется тем, что в Семиречье сформировались ставки тюркских каганов, которые стали контролировать торговлю.

Таким образом, особенно интенсивной магистралью стал участок, пролегающий через Центральную Азию. На пути караванов стали возникать и расцветать богатые города, торгово-ремесленные поселения, караван-сарай. В Туркмения — Мерв; в Узбекистане — Бухара, Самарканд, Ургенч, Хива; в Казахстане — Отрар, Туркестан, Тараз, Испеджаб, в Киргизии — Джуль, Суяб, Новокент, Баласагун, Борскоон, Таш-Рабат, Ош, Узген. В наши дни они составляют ожерелье, по которому проходят основные туристические маршруты Средней Азии.

Страны Европы, оставшиеся в стороне *от океанской торговли*, с конца XV-начала XVI века старались удовлетворить свои экономические интересы благодаря связям с территорией Кавказа, чтобы найти альтернативные пути в Индию. А европейские страны (***Испания, Португалия, Венеция, Генуя*** и

др.), которые уже к этому моменту захватили ***монопольные позиции в океанской торговле***, старались наладить и развить политические, торгово-экономические связи с государством Сефевидов.

Страны Европы, к началу XVI века, начали искать новые пути в Индию. ***Одним из таких путей был нижеследующий: Восточная Европа - Белое море - Северная Двина – Волга - Каспийское море - территория Сефевидского государства - Индия. В этот период Сефевидская империя имела особое значение в производстве шёлка. Шёлк превратился в важный объект международной торговли.***

Купцы, прибывшие из разных стран мира, обосновались в больших городах Сефевидской империи. Шемахинская область, имела особую роль в международной торговле. Индийские купцы имели свои караван-сарай в Баку и Шемахе.

В этот период Дербент имел свое значение, как морской порт, Баку стал вторым портом на Каспийском море. В международной транзитной торговле возросла роль города Ареш (вблизи Евлаха). По сведениям источников, в этом городе было до 800 объектов торговли и много караван-сарая. В торговых отношениях XVI столетия этот город обогнал Шемаху.

Ареш посещало огромное количество зарубежных купцов. Среди этих купцов большинство составляли османские турки, сирийцы и индусы. Индийские товары загружались в Баку на корабли и отправлялись в порт Астрахань. Шёлк-сырец, нефть и соль были основными товарами, которые вывозились из Баку в Северный Ирак, Центральную Азию, Индию, Астрахань, Казань, Московское княжество, в страны Европы.

В период правления Сефевидов (1501-1555 гг.) Тебриз превратился в один из торгово-экономических и культурных центров Ближнего и Среднего Востока. Европейцы, побывавшие в Тебризе с целью торговли и путешествия, называли его «городом торговли», были очарованы красотой, многофункциональностью столицы огромной империи.

Анонимный историк шаха Исмаила I (1501-1524 гг.) определяет население Тебриза ко времени завоевания его Сефевидами (1501 г.) в 300 тыс. человек. Историк Хондемир считал Тебриз *«самым благоустроенным из городов обитаемой четвертой части мира»*. Орудж-бек Баят называл Тебриз «столицей Востока», а население города до османского завоевания (до 1585 г.) исчисляется им более 80 тыс. душ по подсчетам Г.Ле-Стренджа.

Значительная доля продукции ремесла этого города шла на внешний международный рынок.

С образованием Сефевидского государства ещё более возросла культурная роль Тебриза. Ко двору Сефевидских шахов (Исмаила I, Тахмасиба I) потянулись наиболее талантливые и образованные люди того времени, деятели науки и культуры многих стран и народов. Большим спросом у зарубежных купцов пользовались ковры, которые производились в Тебризе и в других городах Сефевидской империи. Эти ковры славились далеко за пределами этого огромного государства.

В этот период Московское княжество постепенно превращалось в страну международной транзитной торговли между странами Европы и Азии. Огромную роль в этой торговле играл Волжско-Каспийский маршрут. Торгово-экономические связи между странами Запада и Востока по этому маршруту способствовали одновременно взаимовлиянию культур разных народов. Торговая деятельность московских купцов сосредоточивалась в основном в городах **Шемаха, Тебриз, Газвин, Кашан**.

Османская империя стремилась утвердиться на Кавказе, завоевать Астрахань, и тем самым лишить Сефевидское государство и Московское княжество жизненно важных позиций на Волжско-Каспийском торговом пути. Османские султаны никак не могли согласиться с тем, что «шёлковый путь» всё ещё остается под контролем сефевидских шахов. Восточные товары в страны Европы шли не по «традиционному», а по новому (Волжско-Каспийскому) маршруту и основным посредником в этой торговле оказалось Московское княжество. Именно эти обстоятельства обострили османо-сефевидские противоречия в XVI-XVIII вв.

Под воздействием этих обстоятельств с начала XVI века геополитическая обстановка в регионе резко изменилась и основным направлением внешней политики Османской империи стало азиатское.

Османские султаны стремились закрыть Волжско-Каспийский торговый маршрут с помощью военно-политических мер, войн и занять монопольную, контрольную позицию в торгово-экономических связях Востока и Запада. Османо-Сефевидские войны начались сразу же после выхода на политическую арену региона Сефевидского государства.

Они продолжались с перерывами даже после падения Сефевидской династии (эти войны прекратились в 1746-ом году, в период правления Надир-шаха Афшара. Они нанесли огромный урон экономическому, культурному потенциалу кавказских народов, живших в пределах огромной Сефевидской империи.

Правящие круги Османской империи лихорадочно искали пути выхода из сложившегося сложного положения.

Султан Сулейман (1550-1566гг.) планировал грандиозный проект. Он собирался прорыть канал на месте, где реки Дон, Волга, Итиль приближались друг к другу до 50 километров. Таким путем Султан Сулейман хотел объединить Черное, Азовское и Каспийское моря и обеспечить главенствующую роль Османской империи в торговле Востока и Запада. Этот план был направлен в первую очередь против Сефевидского государства. Но, при жизни Султана Сулеймана этот проект не удалось реализовать.

Новый султан – Селим II в 1569 году попытался реализовать этот план, но флот, отправленный Селимом II, потерпел неудачу.

Во второй половине XVI столетия кавказские ханства не имели выхода к морям. Поэтому Волжско-Каспийский торговый маршрут имел для стран исключительное, жизненноважное значение. Этот маршрут был для всей Сефевидской империи «дорогой жизни», «окном в Европу».

Завоевание Казани (1552 г.) и Астрахани (1556 г.) Московским княжеством противоречило интересам Османской империи. Но, это обстоятельство дало мощный стимул прямым торгово-экономическим и культурным связям между Московским княжеством и Сефевидским государством.

Политические торговые круги Англии начали серьёзно интересоваться перспективой развития торговых операций по Волжско-Каспийскому маршруту. Естественно, что здесь уже сталкивались интересы русских и англичан. Обе стороны старались взять этот маршрут под свой контроль. Но взяло верх Московское княжество. Из дипломатических переписок между Москвой и Сефевидами становится ясным, что Московское княжество выделило в окрестностях Астрахани две особые гостиницы для восточных купцов – Гилянскую и Бухарскую. В этих гостиницах хранились восточные и западные товары, купцы вели бойкую торговлю.

Во второй половине XVI века Астрахань играла роль перевалочного пункта в товарообмене Московского княжества с Центральной Азией, Османской империей, Сефевидским государством.

Другим центром восточной торговли являлась Казань. Из дипломатических переписок становится ясным, что во второй половине XVI столетия в Казани регулярную торговлю вели бухарцы, хивинцы, гилянцы, шемахинцы.

Бурное развитие международной торговли по Волжско-Каспийскому маршруту противоречило текущим и перспективным планам Османской

империи. Султан не был намерен отступать. Он и его преемники стремились претворить в жизнь свои стратегические планы на Кавказе.



Во второй половине XVI века Казань и Астрахань играли незаменимую роль в экономической жизни Сефевидской империи. Торговые караваны, вышедшие из Казани и Астрахани, следовали по маршруту Газвин-Шираз-Ормуз (Караваны, вышедшие из Москвы, доходили до Ормуза через три месяца). Военно-Морские силы Московского княжества, созданные в Астрахани, активно действовали на Каспийском море и обеспечивали безопасность торговых судов. Из Азербайджана в Москву, Европу и в

Османскую империю вывозился в основном шёлк. Центральные рынки торговли шёлком действовали в городах Тебриз, Ардебиль, Шемаха и Ареш. «Московская» компания англичан старалась расширить свою деятельность. В течение 1561-1581 гг. эта компания отправила шесть экспедиций в Сефевидскую империю. Преследуя разведывательные цели, английские «путешественники» обошли всю империю Сефевидов. Они даже добились встречи с шахом Тахмасибом I (1524-1576 гг.).

Англичане добились от шаха и беглярбека Ширвана Абдулла-хана значительных льгот, но ликование английских купцов длилось недолго. Произошедшие геополитические изменения помешали реализации желаний англичан. Московское княжество оказывало активное сопротивление английской торговой экспансии. Особенно преуспел в этом Иван IV (1533-1584 гг.). Он ликвидировал торговые льготы, данные ранее англичанам. У Московского княжества были свои, перспективные планы насчет международной торговли, внешней политики...<https://azerhistory.com/?p=31807> Освоение Каспия активно проходило во время Петра I, который придавал особое значение расширению торговых связей с народами, обитавшими в Прикаспийском регионе. Для изучения Каспия, Петр посылал гидрографические экспедиции на Каспий. Большое значение имело и составление навигационных карт данного моря.

Летом 1718 г. на Каспий была отправлена очередная экспедиция, в которой приняли участие А.Кожин, В.А.Урусов. Исследователи описали лишь восточный берег моря, главным образом Балханский залив.

Спустя год, на Каспийском море работала другая экспедиция под начальством капитана-поручика Карла Петровича Вердена, состоявшего на русской службе. Помощниками Вердена были поручики Федор Иванович Соймонов, В.А.Урусов.

Эта экспедиция, так же как и другие, должна была способствовать созданию военно-морского флота в этом море – важном стратегическом регионе. **Сам** Петр I так характеризовал значение морского флота: *“Всякий патентат (государь), который едино войско сухопутное имеет, одну руку имеет, а который и флот имеет, обе руки имеет”*.

Создание флота на Каспийском море неизменно сопровождалось картографическими исследованиями, принимавшими все более широкий размах и требовавшими хорошо обученных «съемщиков»-геодезистов. Их подготовка первоначально осуществлялась в основанной Петром (в 1701 г.) Московской школе математических и навигацких наук.

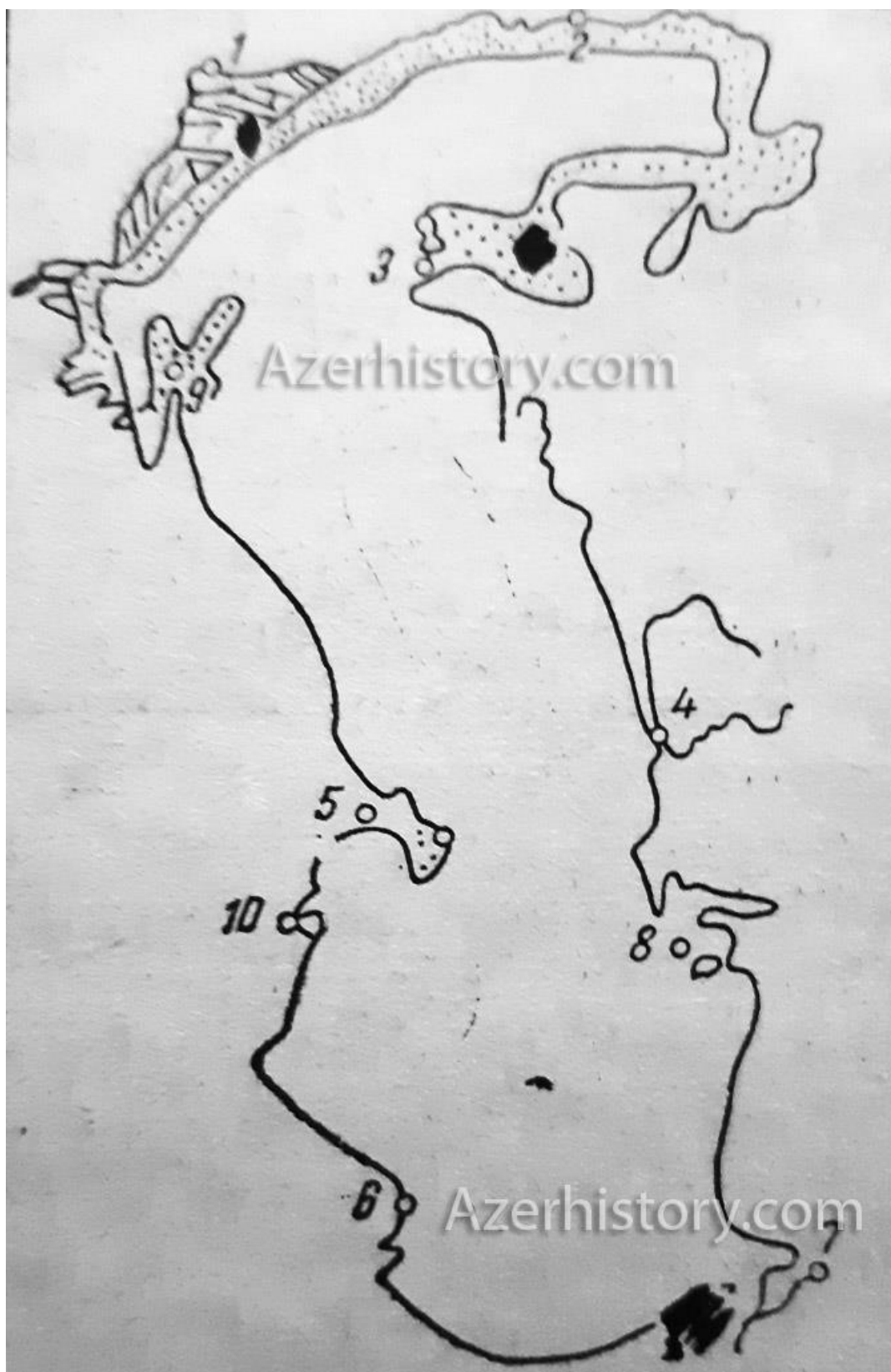
В 1715 г. старшие классы школы были переведены в Санкт-Петербург и на их основе была создана Морская академия, где был утвержден принцип: *«Учиться навигации зимой, а летом ходить на море»*.

Всю деятельность картографических экспедиций контролировал сенат — высший орган по управлению страной. Согласно особому указу сената, уездные, провинциальные, а также морские карты поступали к обер-секретарю сената, выдающемуся русскому картографу и географу И.Кириллову, много сделавшему для того, чтобы русская картография была независимой от иностранных ученых, а на русских картах были наиболее достоверно отражены все богатства и обширность русских земель, обычно обедняемых и искажаемых на картах иностранного происхождения.

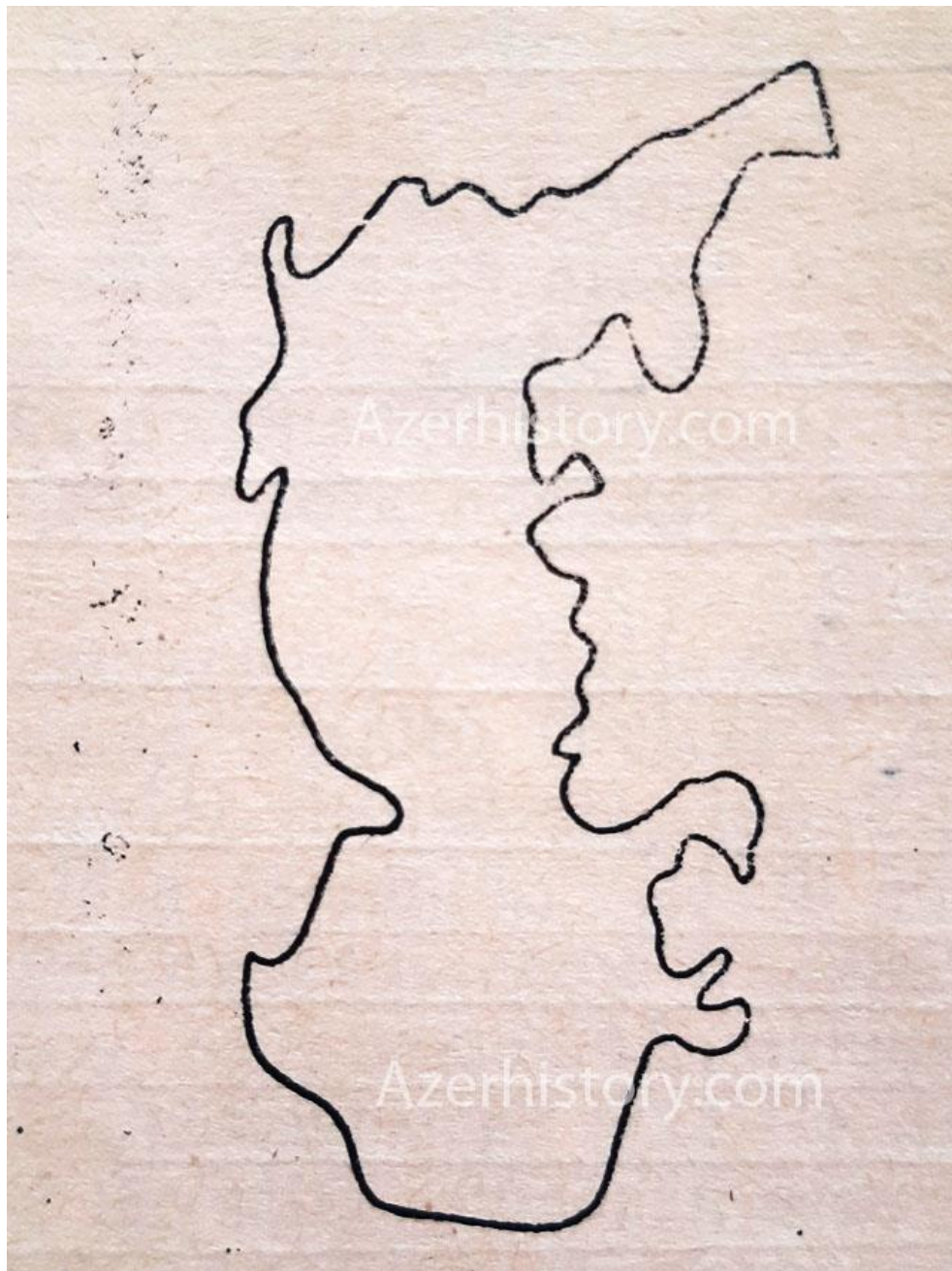
Так, в общих чертах осуществлялся контроль над деятельностью картографических экспедиций к 1719 г., когда гидрографические работы на Каспии продолжали капитан-поручик К.П.Верден, поручики Ф.И.Сазонов, В.А.Урусов.

Царская инструкция предписывала гидрографам заняться лишь описанием западного и южного берегов Каспийского моря, «не описывая Трухменскогя, понеже оный уже описан». Далее в инструкции говорилось: *«В сем курсе прилежно усматривать: гаванов и рек, и какие суда могут приставать; также скампавеями (легкое гребное судно типа галеры), можно ль ходить и спастись во врему шторму... И где косы подводные, и камни и прочее осматривать и верно ставить на карту. Также крейсовать через море и какие острова или мели найдут также море, сколько где широко, ставьте на карту»*.

В конце мая 1719 года К.П.Верден, Ф.И.Соймонов и В.А.Урусов на шнявах “Святая Екатерина”, “Святой Александр” и “Астрахань” вышли в море. В течение нескольких дней экспедиция крейсировала близ Дербента, затем, следуя вдоль кавказского побережья, пришла в Бакинский залив. Здесь корабли стали на якорь у острова Нарген (Беюк Зире). На картах тех лет остров был известен под названием “Найссар”.



Карта Каспийского моря (1715 г.), построенная по десяти астрономическим



пунктам.

Карта Каспийского моря (1720 г.)

Гидрографы произвели съемку Наргена, измерили глубину моря вокруг острова. Съемкой были охвачены также острова Вульф (Даш Зире), Песчаный (Песошный – так назвал его Ф.Соймонов) и Плита. На карту была “положена” и мель, находящаяся перед юго-восточным окончанием Абшеронского полуострова. Эта мель, издревле называлась “Шах”, на карте Ф.Соймонова получила название “Шахов Баик”. Впоследствии, здесь образовалась песчаная коса, которую стали называть “коса Шах” или же “Шаховой косой”.

Дойдя до района устья Куры, корабли прошли вверх по течению реки, описывая ее гидрографию. В этом районе экспедиция побывала еще раз в мае 1720 г. Отсюда корабли направились к южному побережью Каспия, где исследователи описали южный берег от Энзелийской бухты до Астрабадского залива. Карты и опись западного и южного берегов Каспия, составленные по итогам двухлетнего плавания К.П.Вердена, В.А.Урусова и Ф.Соймонова, были посланы Петру, который приказал присоединить к ним материалы предыдущих экспедиций Бековича-Черкасского, Кожина, Травина и составить единую общую карту Каспийского моря.

В конце 1720 г. такая карта была изготовлена и выгравирована под названием «Картина плоская моря Каспийского от ус-тя Ярковского до залива Астрабатского».

На западное побережье Каспия Ф.И.Соймонов еще раз побывал в 1722 г. в связи с персидским походом Петра. Перед персидским походом Петр I сделал шахскому правительству следующее заявление: *«Когда турки вступят в Персию, тогда нам крайняя нужда будет береги по Каспийскому морю обладать, понеже... турок туда допускать нам невозможно».*

Политику Петра поддерживала и коллегия иностранных дел во главе с президентом Гавриилом Ивановичем Головкиным, который считал, что присутствие русских войск на западном побережье Каспия необходимо Российской империи для приведения своих земель в надлежащую безопасность.

К этому времени Петр сосредоточил в Северном Прикаспии значительные морские и сухопутные силы. Позднее, в ходе боевых действий, к русской армии присоединились вспомогательные отряды кабардинцев и калмыков. Петр предложил также картлийскому царю Вахтангу VI военные действия против агента Турции лезгинского феодала Дауд-Бека с тем, чтобы через Шемаху пробиться к Каспийскому морю на соединение с русской армией.

В конце мая 1722 г. Петр прибыл в Астрахань, где стал разрабатывать план предстоящего похода. В разработке плана царю помогал и гидрограф Ф.Соймонов, хорошо знавший обстановку на западном и южном побережье Каспия.

В июне 1723 г. на Каспий была снаряжена еще одна крупная военная экспедиция, известная в истории как бакинская. Были сформированы три отряда под руководством Ф.Соймонова, В.Урусова, П.Пушкина. Целью бакинской экспедиции было склонить бакинского правителя Гусейнбека отдать

Баку в подданство России. Причем военными операциями руководить поручалось генерал-майору М.Матюшкину.

Еще до выхода флотилии в море, Петр дал Матюшкину инструкцию: *“Итти к Баке и тицится оный город с помощью божью достать, понеже ключ всему нашему делу оный... и беречь сие место паче всего, понеже для него все делаем”*.

На пути в Баку экспедиция побывала в районе камней “Два брата”, расположенном на северном побережье Абшеронского полуострова. **В журнале экспедиции, Ф.Соймонов записал:** *“Два камня, “два брата” называемые, их остерегаться подлежит”*.

Следует отметить, что в записях Ф.Соймонова встречается обилие островов и надводных камней с довольно примитивными названиями – острова Лось, Свиной, Дуваный, Глиняный, Обливной и т.д.



Откуда произошли эти названия? По мнению Г.Ф.Миллера (1705-1783) – историографа и путешественника, *“большая часть таких русских имен должно приписывать казакам”*, появившимся на Каспии в XVII в.

Известно, что казаки под предводительством Степана Разина на своих стругах и челнах спускались вниз по Волге, морем доходили до Дербента, Баку, и далее к ленкоранскому побережью, посещая на своем пути упомянутые острова.

Например указанный остров Лось (Гара-су), к юго-востоку от мыса Пирсагат, возможно был назван так по своему внешнему виду. Приподнятый в верхней части и понижающийся к югу остров мог напоминать казакам спину лося. Или же остров Дуванный (Зембил), в 12 километрах от мыса Сангачал. Тюркское название острова Зембил – “плетеная корзина” (издали был похож на опрокинутую корзину).

Название “Дуванный” могло произойти от слова дуван – местного географического термина, обозначающего в Поволжье “открытое, высокое место, яр”. Долгое время считалось, что название «Дуванный» произошло от тюркского слова диван — «собрание, совет, место хранения актов, финансовых расчетов», а остров назван Дуванным за то, что на нем в XVII в. казаки якобы дуванили — делили между собой добычу.

Интерес представляет топонимика острова Обливного (Чигил), который расположен к юго-востоку от мыса Бяндован, на расстоянии 9 километров от берега. Этот остров грязевулканического происхождения: в юго-восточной части было расположено несколько грязевых вулканов, постоянно изливающих на поверхность острова новые потоки грязи. Видимо, с этим и связано, название острова.

Иначе объясняет происхождение названия острова Н. М. Филиппов, автор Лоции Каспийского моря (1884 г.): *«По своему названию видно, что остров круглый, обливаемый со всех сторон волнами»*. Таково вкратце происхождение названий этих островов.

Вернемся к экспедиции Ф.Соймонова, В.Урусова и П.Пушкина, корабли которых 6 июля 1723 г. вошли в тихие воды Бакинской гавани.

Ощетинившись жерлами пушек, корабли стали на якорь на виду острова Нарген. Отсюда открывалась панорама древнего Баку, защищенного с юга крепкой зубчатой каменной стеной. У подножья Девичьей башни плескалась каспийская вода. С прибрежных холмов к берегу моррг спускались глинобитные и каменные строения, тянулись в поднебесье минареты мечетей. По гавани сновали узкие рыбацкие лодки. Толпа любопытных горожан высыпала на набережную поглазеть на стройные корабли русов. Не начиная боевых действий, генерал-майор М. Матюшкин отправил бакинскому правителю Гусейнбеку письмо с предложением сдать Баку в подданство России. Гусейнбек отказался впустить русских в город.

Неожиданно с бастионов крепости грянул пушечный выстрел. Пушки русов ответили дружным залпом. Побережье опустело, выстрелы загнали



любопытных горожан за стены города. Обмен «любезностями» закончился тем, что генерал-майор М.Матюшкин вынудил Гусейнбека сдать Баку.

Спущенные на воду шлюпки доставили петровских солдат на берег. Со скрипом отворились тяжелые дубовые ворота, окованные железом.

Посланцы Петра I, встречаемые притихшими горожанами, прошли по узким проулочкам города-крепости во дворец Гусейнбека. Так, второй этап персидских походов увенчался успехом для российской стороны.

Пока генерал-майор М.Матюшкин вел дипломатическую беседу с правителем Баку, Ф.Соймонов, с присущим ему усердием, еще раз обследовал Бакинскую гавань. Он обратил внимание на развалины древнего строения, выступающего над водой недалеко от мыса Баилов.

Каспийского моря Ф.Соймонова (1731 г.)

Ф.Соймонов писал: *«В означенном заливе Бакинском, южнее города Баки в 2 верстах, на глубине 4 сажень, каменное строение, стена и башня и хотя она стена уже и развалилась, однако в некоторых местах и выше воды знаки есть и по известиям слышно, якобы в древние времена построение было на сухом пути и был то гостинный двор».*

В результате исследований западного и южного берегов Каспийского моря была составлена карта, названная «Картина плоская моря Каспийского от устья Волги-реки, протоки Ярковской до устья Куры-реки».

С 1723 по 1726 г. Ф.Соймонов занимал руководящие должности в Астраханском порту.

В первых числах марта 1726 г. Адмиралтейств-коллегия решила продолжить опись Каспийского моря. С этой целью была организована новая Каспийская экспедиция, начальником которой был назначен Ф.Соймонов.

Во время этой экспедиции по Каспию, Соймонов прошел вдоль южного побережья Каспия к Баку. По пути, его экспедиция описала Абшеронский пролив и 6 ноября 1726 г. вернулась в Астрахань.

По окончании экспедиции, Ф.Соймонов обработал и систематизировал полученные результаты. В 1731 г. Адмиралтейств-коллегия опубликовала материалы его первого журнала под названием «Описание Каспийского моря от устья реки Волги, от протока Ярковского до устья реки Астрабадской». Этот труд был переиздан в 1783 г.

Кроме того, в 1731 г. был издан Атлас и первая лоция Каспийского моря Ф.И.Соймонова. Была издана общая карта Каспийского моря и несколько карт (всего 8 листов) его западных и южных районов.

Общая карта Ф.Соймонова оказалась более детальной чем карта 1720 г. Очертания берегов, местоположение островов и заливов были даны на ней значительно вернее, чем на предыдущей карте.

В 1739 г. Ф.Соймонов издал свой учебник по кораблевождению под названием «Экстракт штурманского искусства из наук, принадлежащих к мореплаванию, сочиненный в вопросах и ответах для пользы и безопасности мореплавателей». Этот труд явился первым оригинальным руководством по гидрографическим работам, где Соймонов подвел итог всему до тех пор известному в навигации и гидрографии. В учебнике автор приводит и основные способы морской гидрографии того времени.

В 1765 г. Соймонов издал свой учебник по астрономии, а в 1766 г. действительный тайный советник, он уходит в отставку. 22 июня 1780 г. Ф.Соймонов скончался в возрасте 98 лет. <https://azerhistory.com/?p=39569>

По материалам книги М.А.Мирзоева «Имена на картах Каспия» [Follow @AzerHistory](https://azerhistory.com/?p=19960)
<https://azerhistory.com/?p=19960>

Нефтедобыча в древность и средневековье



Апшеронский полуостров с древности изобиловал запасами нефти и газа. По мнению ученых, жидкие углеводороды из сланцевых отложений

поднимались под давлением из глубины 900 - 1500 метров на поверхность, образуя нефтяные и битумные озёра.

Например, в Бинагадинском кировом озере, археологическими раскопками были обнаружены скелеты животных: гигантских пещерных гиен, балаханских волков, бинагадинских носорогов с полутораметровыми рогами, крупных дикобразов, благородных оленей, первобытных быков. Все эти животные приходили на озеро на водопой и, увязнув в битуме, погибали.

Нет сомнения, что эти места относятся к тем регионам мира, где человек впервые научился извлекать пользу из нефти. Нефть продавали с Абшерона в центральные области государства Мидии, а оттуда она вывозилась в Малую Азию, где с ней впервые познакомились греки. Так возникло греческое название нефти «мидийское масло», тогда как местные народы называли ее «нафата», что означает «просачивающаяся».

Согласно древним источникам, нефть использовалась для освещения помещений, как зажигательный состав в военном деле, и как лекарство против кожных болезней скота. Кроме того, загустевшей нефтью, перемешанной с дробленным камнем, обмазывали корпуса судов и крыши домов.

Из античных авторов о свойствах нефти сообщали Эратосфен, Клавдий Птолемей, Геродот, Аристотель, Гекатей Милетский, Полибий, Диодор Сицилийский, Страбон, Помпоний Мела, Куций Руф, Плиний, Аммиан Марцеллин (2, с.16-17).

Кроме того, летописец средневековой Кавказской Албании Моисей Каланкайтукский в своей «Истории агван» среди природных богатств страны выделяет нефть: «Расположенная среди высоких гор Кавказских, страна Албания полна и богата многими естественными богатствами. На полях вокруг нее в изобилии встречается хлеб и вино, нефть и соль, шелк и хлопок, и бесчисленные оливковые деревья».

Как известно, в древней Кавказской Албании было распространено огнепоклонничество.

Естественно, что ряд святилищ возникли в местах добычи нефти и выходов природного газа – источника вечного огня. Эта традиция получила продолжение в государстве Сасанидов (III-VII вв.), провозгласившем зороастризм официальной религией. Поэтому в начале раннего средневековья нефть служила не только товаром, но в некотором роде и предметом поклонения. В это же время широко использовался «греческий

огонь» зажигательная смесь, использовавшаяся в военном деле и содержащая нефть.

VII-V тыс.лет до н.э. Село Бинагади.



Древний нефтяной колодец

Нефтяные источники приносили большой доход, что в полной мере оценили арабы, под ударами которых пало государство Сасанидов.

При Арабском халифате с нефтяных колодцев взимали особый нефтяной налог. В первой половине VIII века арабы построили в Дербенде нефтехранилище. Пограничный город нуждался в больших запасах осветительного и зажигательного

средства. Об этом упоминает в своем труде «Гюлистан-и Ирам» историк и просветитель XIX века Аббасгулу Бакиханов, отметивший, что наместник халифа в Маслама ибн Абуаль-Малик в 733 году организовал нефтехранилище в дербендской крепости Нарын-гала.

«...Халиф приказал доходы с бакинской нефти и соли обращать в пользу гарнизона и бедных жителей Дербенда. Мухаммад ибн Аммар был определен надсмотрщиком за этими доходами, разделяя их по принадлежности».

В IX веке Баку называли не иначе, как «нефтяной берег»: «В 883 году Абу-л-Касим Юсуф ибн Абу-с-Садж пришел к нефтяному берегу (Бакуйе), который входил в состав Ширвана».

Арабский географ Абу Исхак аль-Истахри в 930 году сообщал о добыче белой и темно-серой нефти в окрестностях Баку.

Побывавший в Баку в 942 году путешественник Абу Дулаф писал: «Я шел 80 фарсахов под деревьями по берегу великого моря *Табаристана*, пока не дошел до места, называемого Бакуйя, принадлежащего к областям Ширвана. Там я нашел источник нефти, ежедневная арендная плата которого достигает тысячи дирхемов, а возле него другой источник, изливающий непрерывно, днем и ночью, белую, как жасминовое масло, нефть. Откуп последнего равен первому».

По мнению исследователей, речь идет о системе, при которой государство передавало нефтяную скважину в аренду (на откуп), забирая у откупщика нефть. Откупщик старался использовать скважину максимально эффективно.

Известный арабский ученый и географ Абу-л Хасан ал-Масуди (X в.) в трактате «Промывальни золота и рудники самоцветов» писал: «Эти суда посещают на побережье местность, которую называют Бакух это промысел белой и другого цвета нефти. Только Аллах знает, где еще в мире кроме этого места есть белая нефть. Это побережье государства Ширван. В этом нефтеносном месте есть вулкан, который является одним из источников огня. В любое время он неспокоен и высоко выбрасывает огонь».

С X века встречаются упоминания о вывозе нефти не только сушей, но и морским путем.

О бакинской нефти писали Ал-Бируни (XI век; «Баку промысел белой нефти») и Ал-Гарнати, побывавший на Абшероне в 1131 году.

«И есть там остров, черный, как уголь, из него вытекает горькая, вонючая вода... напротив этого острова у моря есть земля черная, как уголь.

И выходит из этой черной земли битум и нефть, черная и белая, а находится эта земля недалеко от Баку в области Ширвана».

В XIII веке о бакинской нефти писали Мухаммед Бекран, Йакут аль-Хамави, Закария Казвини. Автор XIV века Хамдуллах Казвини писал: «Величайшее месторождение нефти в Бакуе. И есть там местность, где копают колодцы, дабы нефть выходила наружу. Нефть находится на поверхности воды, и ее извлекают из тех источников».



Ручной способ добычи нефти из колодца. Фото конца XIX века. Национальный музей истории Азербайджана

Географ Абдуррашид ал-Бакуви сообщает, что ежедневная добыча нефти в начале XV века составляла 200 харваров (ослиных вьюков), и что часть добываемой нефти вывозилась судами. Турецкий путешественник XVI века Катиб Челеби сообщает, что «вокруг крепости Баку находится около 500 колодцев, из которых добываются белое и черное нефтяные масла».

С XIII века нефть упоминается в записях европейских путешественников. Венецианский путешественник Марко Поло (1254-1324) писал: «И много ее (нефти) до сотни судов можно зараз нагрузить тем маслом... Издалека приходят за тем маслом». Французский монах-миссионер Журден де Северак около 1320 года писал в своих заметках: «И там, в одном месте, а называется оно Бакуйе, копают колодцы, из которых извлекают и вычерпывают масло: называется оно нафт».

Венецианский дипломат XV века Иосифат Барбаро писал: «В этой части моря есть другой город, называемый Бака, откуда море называлось Бакинским, вблизи которого есть гора, изливающая черное масло».

Купец Дж.Дюкет в 1568-1574 гг. указывал: «Здесь из земли выходит удивительное количество масла, за которым приезжают из отдаленных рубежей Персии... Это масло черное и называется «нефте». Его перевозят по всей стране на мулах и ослах, которых вы часто встретите караванами по 400-500 зараз. Около указанного города Баку есть также другой род масла, белого и очень ценного, и предполагается, что это то же самое, что у нас называется петролеум».

Турецкий путешественник XVII века Эвлия Челеби в «Книге путешествий» сообщает о 7 видах нефти, добываемой в окрестностях Баку, а также даёт подробные сведения о нефтяных колодцах: «Люди, занимающиеся добычей нефти, опускаются в колодцы: днем и ночью добывают нефть и наполняют ею бурдюки из козлиных шкур. Затем ее покупают купцы и вывозят в разные страны. Нефть бывает восьми цветов, но самой лучшей является желтая нефть. Черная нефть находится в собственности шаха, ее отправляют в крепости...».

С XVII века в записях европейцев появляются более конкретные сведения о добыче нефти и доходах нефтяных колодцев. По-видимому, вопросам вывоза абшеронской нефти в Европу придавалось все большее значение. Два посольства герцога Шлезвиг-Гольштинского в Московское государство и в государство Сефевидов (1633-1635 и 1635-1639 гг.) помимо

дипломатических целей имели задачу ознакомления с нефтяными богатствами Каспия.

Участник этих двух посольств Адам Олеарий писал, что «нефть это особое масло, которое около Баку и близ горы Бармах из постоянных колодцев в очень большом количестве вычерпывается и в мехах развозится большими возами, как мы сами видали, для продажи. 2 марта мы оставили горы и пришли в равнину в четверти пути от моря, прошли мимо высокой горы Бармах и недалеко от моря увидели нефтяные колодцы. Это разнообразные ямы, числом до 30-ти, расположенные почти все на расстоянии одного выстрела из ружья; из них сильным ключом бьет нефть *Oleum Petroleum*. Среди них было три главных колодца, к которым нужно было спускаться в глубину на две сажени, ради чего было поставлено несколько поперечных балок, которыми можно было пользоваться в качестве лестницы. Сверху было слышно, как бурлят ключи, как бы кипя; запах их довольно сильный, причем белая нефть имеет более приятный аромат, чем бурая. Здесь можно вычерпывать и бурую, и белую нефть, но первой больше, чем второй».

Венецианский путешественник Петро делла Вале в 1618 году писал, что добываемая у Баку чёрная нефть приносит большой доход. В русских документах 1637-го и 1640 годов указывается, что в Москве нефть, как зажигательное средство хранилась в больших медных чанах.



Фото конца XIX века. НМИА



На нефтяных промыслах работали крестьяне окрестных сел.

Немецкий путешественник Э.Кемпфер, побывав в Баку в 1683 году, сообщает, что нефтяные колодцы у селения Сураханы расположены в узкой долине шириной 500, длиной 1000 шагов. Устье колодцев было обложено камнями, вокруг посажены кусты. У селения Балаханы Э.Кемпфер описал колодцы чёрной нефти на участке в 100 шагов длиной. Здесь также колодцы были глубокими. Нефть из них выкачивали при помощи колёсного механизма, либо вытягивали вручную при помощи кожаных бурдюков. Колёсный механизм попеременно вращали два человека, работа на колодце останавливалась лишь на несколько часов ночью. Над самым большим колодцем здесь было сооружено каменное строение (вероятно, навес).

Часть выкачанной нефти хранилась в нефтехранилищах, также описанных Э.Кемпфером: хранилище представляет собой углубление в земле длиной 17, шириной 7 шагов, куда отрывается канальчик от скважины. В стенках хранилища сделаны ступеньки (вероятно, для того, чтобы спустившись, можно было его чистить), над самым хранилищем сооружено арочное строение (4, с.12).

По мнению исследователя истории нефтедобычи в Азербайджане М.Мир-Бабаева, Абшерон не был единственным местом в мире, где в средние века добывали нефть. Однако, в отличие от других стран, где нефть добывали с поверхности земли, отрывая длинные канавы и ожидая их заполнения просачивающейся нефтью, на Абшероне применялись более передовые методы нефтяные колодцы, из которых извлекали нефть не только вёдрами вручную, но и используя колёсный механизм на конской тяге.

В 20-е годы XX века во время работ по засыпке земель части прибрежной полосы Бакинской бухты были обнаружены остатки средневековых нефтяных колодцев. В селении Балаханы была обнаружена плита с надписью, гласившей, что в 1594 году мастером Алахьяром Мамедали Нуроглы был выкопан колодец глубиной 35 м.

В XVIII веке с проникновением России на Кавказ, сведения об абшеронской нефти встречаются уже и в русских источниках. В 1723 г. в приказе генералу Матюшкину о штурме Баку царь Петр I указал: «Оная Бака богата нефтью отменного качества. Нефти белой несколько пуд вели взять из Баки и пришли к нам... Белой нефти тысяча пудов или сколько возможно прислать, да поискать здесь мастера».

Очень интересен караван-сарай из селения **Балаханы**, построенный в 1635-1636 гг. В плане это вытянутый прямоугольник, разбитый на три секции и

перекрытый стрельчатым сводом. Этот караван-сарай служил *купцам*, приезжавшим *за нефтью*. <https://azerhistory.com/?p=6301> <https://azerhistory.com/?p=46800>

И.О.Гербер в 1728 году сообщал, что до 1725 года суммарный доход от нефти составлял 50.000 туманов, однако, в начале XVIII века наблюдается спад нефтяного производства.

В ходе археологических раскопок в крепости Гюлистан (в 3 км от г. Шамаха) — резиденции правителей государства Ширваншахов (861-1538 гг.) был обнаружен керамический сосуд необычной формы.

К верхней части его сферической основы были наклеплены четыре горлышка: один по центру, три — по бокам. Центральное



<https://azerhistory.com/?p=23744>

горлышко свободно сообщается с внутренним объемом сосуда, в то время, как боковые отделены тонкой глиняной перегородкой, и поэтому что-то залить и что-то вылить из сосуда можно лишь только через центральное горло.

Согласно заключению археологов, сосуд относится к эпохе IX-XII веков, причем подобные сосуды не встречались в соседних регионах. Была выдвинута версия, что боковые горлышки могли играть роль ручек, но это предположение малопривлекательно: вряд ли мастер стал бы заменять ручки более сложными по форме и трудоемкими горлышками. Между тем, средневековые миниатюры однозначно позволяют определить назначение данного сосуда — это зажигательный снаряд.

Начиная с VIII века до н.э. в военном деле стали широко применять нефть в качестве эффективной горючей смеси. В средневековых европейских рукописях нефть обозначалась, как «мидийское масло». Государство Мидия существовало в IX-VI веках до н.э. на огромной территории от границ Анатолии до пределов Индии, но термины «Мидия», «мидийский» использовались применительно к Южному Азербайджану. В мидийском языке слово «нафата» означало «просачивающаяся», «вытекающая».

Зажигательное оружие применяли армия Ахеменидов, атропатено-парфянские войска в войне против римских войск Марка Антония. В Сасанидском военном трактате «Аин-наме» применению нефти в военном деле уделено особое место. От сасанидов нефть позаимствовали арабы.

Нефть хранилась на военных складах, разлитая в кувшины. Так, при раскопках крепости Танаис (III в.) в Крыму было обнаружено более 100

сосудов с надписью «нафта». Даже в районе Смоленска, вдали от нефтеносных районов были найдены могилы воинов, где наряду с оружием лежали арабские дирхемы и кувшины с нефтью, на которых была надпись «горуша» («горючая»).

В 733 году в Дербенте, а в 884 году в Баку были вырыты нефтехранилища (оба города входили тогда в состав государства Ширваншахов). В азербайджанском государстве Саларидов (941-981 гг.) в войсках были специальные отряды нефтеметателей. При боевом построении нефтеметатели располагались во второй шеренге войска, метая зажженные стрелы и зажигательные снаряды поверх голов пехоты первого ряда.

К 1185-му году относится упоминание в Ипатьевской летописи (Киевская Русь) мусульманского бойца армии половецкого хана Кончака, который стрелял из метательной установки снарядами с зажигательной смесью: *«...Двинулся... Кончак... на Русь, надеясь захватить и пожечь огнём города русские, ибо нашёл некого мужа басурманина, который стрелял живым огнём. Хан Кончак имел мужа, умеющего стрелять огнём и зажигать грады, у коего были самострельные луки так велики, что едва восемь человек могли натягивать, и укреплены были на возу великом. Сам он мог бросать камень в середину града в подъём человеку и для метания огня имел особый малейший, но вельми хитро сделанный».*

В источниках XI-XII вв. указывается на наличие в сельджукской армии подразделений «нефтеметателей» (ар. «ан-наффатун»). Шариф Мухаммад Мубаракшах в книге «Правила ведения войны и мужество», в главе 19 («О построении боевых рядов и их порядок») указывает: *«..андозон (метатели нефти) должны находиться на левом фланге».*

Автор XII века Али ибн Марди ат-Тарсуси в книге «Разъяснения владельцев разума о методах спасения в войнах» описывает 17 видов зажигательных смесей, использовавшихся в боевых действиях. Как следует из его рецептов, смесь заливалась в *«глиняный горшок, который оборачивался в кусок войлока. И брось его с помощью манджаника в то, что хочешь поджечь. Его уже будет не погасить».*

Зажигательное оружие мусульманских армий полностью проявило себя в войнах с крестоносцами. Миниатюра «Осада Дамииетты в 1219 году» показывает, что при обороне укреплений мусульмане использовали «ручные гранаты» (миниатюра опубликована в книге Заборов М.А. Крестоносцы на Востоке. М., 1980). Мусульмане при обороне крепости 1191/1192 гг. *«метали день и ночь нафт и, наконец, подожгли» передвижную башню крестоносцев,*

у которой 1-й ярус был деревянным, 2-й свинцовым, 3-й железным, 4-й медным. В 1264/1265 году султан Бейбарс захватил город Кесарею после того, как пять манджаников (катапульта) его войска забросали крепость камнями и «греческим огнем».

Непосредственный участник войн с крестоносцами Усама ибн Мункыз в книге своих военных мемуаров «Книга назидания» описывает случай, произошедший при штурме крепости Кафартаб мусульманскими войсками: *«Один воин-тюрок на наших глазах забрался на стену и, несмотря на угрозу смерти, стал продвигаться по стене. Он приблизился к башне и бросил сосуд с нефтью в рыцаря в доспехах, с копьем и щитом, закрывающего вход в башню. И я увидел, что рыцарь, горя, как падающая звезда, упал с камней к своим франкам, а они разбежались, так как боялись, что огонь перекинется и на них. Таким образом, тот человек, который первым забрался на стену Кафартаба, способствовал овладению городом».*

Описанный случай произошел в 1115 году при осаде крепости Кафартаб в Сирии «Восточным войском» под командованием эмира Хамадана Бурсука ибн Бурсука.

Население Сирии называло «Восточным войском» отряды из Персии. «Воин-тюрок» из «отряда отборных храбрецов» использовал, по всей видимости, стеклянную гранату с зажигательной смесью. Применение стеклянных гранат доказывают и рисунки рукописи «Книга сокровищ» (1470 г., Египет).

Широкое распространение артиллерии вытеснило зажигательные снаряды, метавшиеся из катапульта или вручную. Войны за Кавказ между Сефевидской (позже империей Надир-шаха), Османской и Российской империями отрицательно сказались на международной торговле в регионе.

В 1723-1735 гг. прикаспийские земли входили в состав Российской империи, царское правительство стремилось извлечь максимальную выгоду от продажи нефти. По реестру нефтяных колодцев, в окрестностях Баку имелось 70 пригодных и 18 непригодных колодцев, 30 пригодных и 23 непригодных хранилищ. Ещё несколько колодцев имелось на Баилове и у Бакинской крепости.

Колодезный способ добычи нефти не менялся веками.

В 1735 году Баку посетил врач российского посольства в Иране доктор Иоганн Лерх, в 1747 году купец И.Ханвей, в 1770 году член Российской императорской академии наук С.Гмелин, в 1782 году английский путешественник Джон Форстер, в 1796 году путешественник Маршалл фон Биберштейн, оставившие сведения о количестве скважин, применении нефти,

формах её добычи, хранения и транспортировки. Нефтяные колодцы имели круглое устье, глубину 2 сажени, были соединены друг с другом каналами. Нефть из всех колодцев одной цепи собиралась в нефтехранилище, которое запечатывалось.

В этот период усовершенствовался процесс переработки нефти. Так, для отделения выкаченной нефти от грунтовых вод нефть перегоняли по каналам из одного хранилища в другое. Как писал Гмелин, нефть очищалась способом «анбиг» «перегонка в куб». После двойной перегонки нефть меняла цвет, мутная бурая нефть становилась прозрачной. Такая нефть стоила дорого, но потребность в ней росла. Добытая нефть доставлялась к Баку, где недалеко от крепостных стен были сооружены три нефтехранилища. 15 таких нефтехранилищ имелись также в районе Биби-Эйбат и Баилова. Здесь же был построен караван-сарай для торговцев нефтью.

В период существования Бакинского ханства (1747-1806 гг.) большинство нефтяных колодцев являлось ханской собственностью, на каждый такой колодец ставили каменную плиту с именем хана. В 1803 году бакинец Касумбек первым в мире стал практиковать морскую добычу нефти – из двух колодцев у Биби-Эйбата, на расстоянии 18 и 30 м от берега моря.

В октябре 1806 года Баку был захвачен российскими войсками, и 116 действовавших нефтяных колодцев немедленно были объявлены собственностью империи. Колодцы находились у сел Балаханы (77 шт.), Бинагади, Биби-Эйбат, Амирджан, Сураханы. Прежние арендаторы были отстранены, колодцы были сданы новым откупщикам. Одним из первых земли вокруг Балаханы взял на откуп губернский секретарь, позднее титулярный советник Марк Тарумов. Заплатив определенную сумму государству, откупщик старался выжать из нефтяного участка максимум возможного, вкладывая минимальные средства в технику производства.

Применение откупной системы, когда хозяин нефтяного колодца не был заинтересован ни в усовершенствовании орудий труда, ни в рытье новых колодцев, приводило к спаду нефтедобычи. Зачастую эксплуатацией колодцев занимались также представители военной администрации края. Так, доход от 5 нефтяных колодцев у горы Бешбармак получал комендант города Губы ставленник генерала А.Ермолова. Командующий русскими войсками на Кавказе А.Ермолов видел в качестве откупщика только М.Тарумова, сдав ему на откуп в 1821 году все нефтяные колодцы Ширвана (между городами Сальян и Ширван), а в 1823 году колодцы у горы Бешбармак.

Командующие на Кавказе А.Ермолов, а позже Е.А.Головин и Ф.Ртищев были ярыми сторонниками откупной системы, однако контролер бакинских нефтепромыслов Реут, начальник горной экспедиции Э.Эйхвальд, нефтепромышленник В.Рагозин, химик Д.Менделеев и другие ученые в письменных отчетах в Санкт-Петербург указывали на отрицательные стороны откупа. Но лишь в 1825 году было принято решение нефтеносные земли на откуп не сдавать.

Усовершенствование колодезного метода — для защиты от палящего солнца и дождя над колодцем установлен навес.

В 1837 году инженер Н.И.Воскобойников построил первый на Абшероне нефтеперегонный завод. Этот экспериментальный завод работал около года, но доказал



Фото начала XX века

эффективность предложенных методов перегонки нефти (4, с. 17-19).

В 1844 году член совета Главного Кавказского управления В.Семенов и инженер Алексеев предложили новый, механический способ рытья нефтяных колодцев. В 1846 году *у села Биби-Эйбат была пробурена механическим способом первая в мире скважина глубиной 21 м, дававшая 110 пудов нефти ежедневно.* Прежние нефтяные колодцы стали именовать «кяризными», а колодцы, прорытые новым способом, — скважинами. Спустя 13 лет этот метод был применен также в Пенсильвании.

В 1850-1872 годах вновь практиковалась откупная система, и вновь местная администрация предпочитала сдавать нефтяные колодцы не местным предпринимателям, а переселившимся в край армянам. Так, наиболее крупными откупщиками были Тер-Гукасов, а позднее Иван Мирзоев, сделавший капитал на продаже нухинского шелка.

Промышленная революция в Европе, а затем и в России требовала новых источников энергии. Пока запасы европейского каменного угля удовлетворяли потребности ремесленных мастерских, мануфактур, заводов и фабрик. Но, становилось ясно, что назревает нужда в другом дешевом и большем по объему источнике. Это потребовало коренной реконструкции нефтедобычи и нефтяной промышленности. *По материалам журнала [IRS Наследие](#)*

<https://azerhistory.com/?p=12458>



О визите императора Александра III в Баку в 1888 г.

На самом деле в Баку был всего один из российских императоров — Александр III. Случилось это в 1888 г. С ним был и наследник — Николай Александрович. Но, т.к. императором он, на момент визита, не являлся, говорить о том, что Баку посетил и Николай II, будет исторически неправильно.

Визит был очень интересным и невероятно насыщенным. Императорский поезд (в данном случае это был именно поезд) прибыл для начала на ст. *Аджикабул* 8 октября в 10 утра. Там император с семьей изволили откусать свежей икры, преподнесенной им сальянскими рыбопромышленниками в серебряном бочонке.

Непосредственно в Баку поезд прибыл уже в два часа дня. Вокзал был украшен флагами и цветами, все столбы были обвиты зеленью, привезенной из Ленкорани. Точно так же был украшен и весь город. Флаги красовались даже на фэтонах и телегах.

На платформе их величества встречали вице-губернатор, главный командир портов и командир Бакинского порта, полицмейстер и городской голова С.И. Деспот-Зенович с гласными Думы. Последний произнес приветственную речь и вручил императору хлеб-соль на серебряном блюде.

Императрице Марии Федоровне дамы высшего бакинского общества преподнесли цветы в золотом изящном портбукете, на котором с одной стороны было выгравировано «1888 г., Баку», а с другой — вензель ее величества из бриллиантов.

В честь приезда императорской семьи над домом губернатора взвился штандарт (позднее там будет отель Four Seasons), с батареи и судов раздался салют. В городе везде слышался колокольный звон и крики «Ура!».

С вокзала их величества отправились в Николаевский собор в Ичери шехер. После торжественного молебна, проведенного экзархом Грузии (Баку тогда входил в Грузинскую православную епархию), император со свитой отправился к дому губернатора, где царская семья будет жить во время пребывания в Баку.

Дом был украшен и обставлен с максимально возможной роскошью: лестницу установили тропическими растениями, комнаты убрали цветами и ценными коврами, на диванах красовались вышитые золотом подушкимутаки, везде была расставлена дорогая мебель, в том числе черная лакированная, с мелкими перламутровыми инкрустациями. Ну, а на стене над диваном висел портрет их величеств.

Из губернаторского дома открывался прекрасный вид на море и разукрашенную флагами набережную. Вечером в городе зажжется иллюминация: тысячи разноцветных огней обрамят почти все здания; суда, стоящие на рейде, освоятся гирляндами огней, с моря будут пускаться ракеты. А на вершине Девичьей башни загорятся вензеля царственных гостей: «А», «М», «Н» и «Г» («Г» — это еще один наследник, Георгий Александрович). В общем, зрелище будет феерическое.

Но, это будет, когда стемнеет, а пока весь город высыпал на улицы — всем хотелось увидеть кортеж императора. По всему пути с одной стороны дороги стояли военные без оружия, но «с хорами музыки». Начиная от набережной, вместо офицеров император мог полюбоваться на воспитанников учебных заведений, а вблизи от дома губернатора — на воспитанниц женских учебных заведений. На площади перед домом расположились депутации от всех сословий Бакинской губернии, Дагестанской и Каспийской областей.

Напротив подъезда выставили почетный караул — 1-ю роту 81-го Апшеронского пехотного Его Императорского Высочества Великого Князя Георгия Михайловича полка, со знаменем и хором.

Император обошел все делегации, удостоив многочисленных представителей своими вопросами лично или через переводчика. После обхода делегаций мимо государя прошел церемониальным маршем караул апшеронцев.

В половине третьего их величества посетили [Мариинскую женскую гимназию](#) (позднее музей искусств). Сводный хор из воспитанниц гимназии и учеников Реального училища под аккомпанемент органа и рояля исполнил гимн Бетховена «Прославление Бога».

В актовом зале музыкальный концерт был продолжен. Их величества прослушали две пьесы и хор Чайковского «Рассвет», после чего «удостоили разговором учителя хорового пения гимназии госп. А.К. Ирецкого», сына городского головы.



Гимназистки преподнесли императрице белую суконную скатерть с вышитым шелками гербом Баку и персидскими узорами по бортам, отделанным малиновым бархатом.

Далее их величества отправились в [заведение Св. Нины](#). Ученицы поднесли в подарок Ее величеству подушку, а дамы — три кресла, обитых малиновым бархатом и вышитых шелком. Ученицы приюта бакинского благотворительного общества поднесли их величествам полотенце.

А далее состоялось то событие, ради которого императорская семья и прибыла, в общем-то, в город: закладка [храма Александра Невского](#).

[будущего Кафедрального собора](#), красу и гордость не только Баку, но и всего Кавказа и Закавказья. Этот красивейший собор, про который говорили, что он затмевает собор Василия Блаженного на Красной площади в Москве, будет варварски уничтожен в 1937 г. в рамках борьбы с «темным религиозным прошлым».

После окропления места закладки экзарх Грузии, высокопреосвященный Палладий, по уставу Церкви положил в основание храма частицу святых мощей в серебряном ковчеге. Их величества вложили монеты с изображением года закладки и первые камни в основание, а протоиерей прочитал надпись о сооружении храма на бронзовой доске, которую также надлежало замуравить в фундамент.

Ну, а вечером, как и полагается, у их величеств состоялся семейный обед. А после обеда — «экскурсия» в Сураханы для осмотра вечных огней и Храма огнепоклонников.

На следующий день в 10 утра их величества отправились на *Баилов мыс*, где в Морском соборе слушали Божественную литургию. Напротив собора находился устроенный для Ее величества «павильон в персидском стиле, убранный цветами и коврами», куда она и проследовала после литургии. Ее же венценосный супруг произвел обход войск, выстроившихся вокруг собора для торжественного парада.

Затем состоялся завтрак, на который были приглашены военные начальствующие лица, командиры отдельных частей и кавалеры ордена Св. Великомученика Георгия. Императору «представлялись различные делегации и ими были преподнесены богатые подарки».

В половине третьего их величества отправились в *Черный город*, где посетили завод товарищества братьев Нобель. У входа в завод сестра Эммануэля Нобель — Анна Нобель — поднесла Ее величеству букет цветов в изящном золоченном портбукете, украшенном прозрачной эмалью и бриллиантами.

Императору же преподнесли хлеб-соль на серебряном блюде, имеющем крестообразную форму и покрытом мелкими узорами из цветной эмали. Солонка представляла собой керосиновый резервуар.

Наследнику Николаю Александровичу был поднесен дубовый ларец, окованный железом, с золотыми инициалами Его высочества. В ларце — 24 хрустальных флакона с образцами нефти и всех продуктов, получаемых из нее. Великому Князю Георгию поднесли серебряную модель керосинового резервуара, с государственным гербом наверху.

Их величества подробно осмотрели завод, а затем проследовали на устланную коврами пристань, где был устроен павильон из флагов и стояли нефтеналивные суда товарищества Нобелей. В павильоне Его величеству поднесли альбом с видами предприятий товарищества Нобель — как российских, так и зарубежных. Крышка альбома была сделана из массивного серебра в русском стиле с узорами из разноцветной эмали.

За безопасность Александра III и его семьи отвечал на заводе инженер Эдвин Бергрот, поэтому император разгуливал по нобелевским предприятиям без всяких телохранителей и охраны.

Визит императора со свитой на завод в Черном городе оказался запечатленным фотографом. И это — чуть ли не единственный сохранившийся снимок, сделанный во время визита Александра III в Баку.

После осмотра наливного парохода «Дарвин» их величества выразили удовольствие хозяевам и отбыли на вокзал — дальше их путь лежал в Балаханы, на самые богатые к тому времени по добыче нефтепромысла. Там тоже все было украшено к визиту: при въезде установили арку в персидском стиле, а выездные ворота составили из инструментов. И, конечно, масса народу и флагов. В нескольких местах из буровых скважин были специально пущены нефтяные фонтаны.

Вечером город был снова богато иллюминирован, улицы были запружены, бакинцы стояли и сидели на балконах и плоских крышах. В губернаторском доме у их величеств состоялся парадный обед, на который были приглашены все военные и гражданские начальствующие лица, а также городской голова. Сохранилось меню того обеда, которое поражает своей неприхотливостью. Дело в том, что Александр III был на редкость простого нрава: не любил пышности и торжеств, а в еде был умерен до чрезвычайности.

А вот само меню было примечательным. Оно было нарисовано в стиле акварелей князя Г.Гагарина и изображало выходящих из Диванханы представителей мусульманского духовенства. Первым шел перс (так, а также татарами называли азербайджанцев) с бакинским гербом. Справа внизу — перечень блюд.

На следующий день состоялся отъезд их величеств. Они милостиво простились с присутствовавшими и отбыли из Баку при восторженных криках «Ура!». <https://azerhistory.com/?p=9684>

К этому следует добавить и немаловажный геостратегический фактор — страны мусульманского Востока, жившие в тот период еще на уровне времен Синбада Морехода, так и не стали обладателями «морской мощи» (Sea

Power), включающей в себя согласно концепции А. Мэхэна, три основных компонента: военно-морской флот, торговый флот и военно-морские базы. Как в свое время отметил Бернар Кара де Во, «мусульмане... в целом не слышат большими любителями морского дела».

Обладающая к этому времени мощной морской силой маленькая в пространственном отношении талассократическая Западная Европа сумела одержать победу в геополитической схватке с огромным теллурукратическим Востоком, в силу ряда объективных и субъективных причин погрузившимся в «летаргический сон», а проснувшимся лишь благодаря грозным раскатам XX века.

Свыше 1000 лет, с III и до конца XIV века, на этот регион оказывали стихийное геоэтнополитическое давление сменявшие друг друга разнородные военно-политические силы. На протяжении IV—VIII веков Каспийский регион накрывали мощные волны нашествий с северо-востока — многочисленные тюркские племена — гунны, сабиры, хазары и др.; в VII—VIII веках с запада — арабы; в IX—XII веках с северо-запада — русы; в XI веке с юго-востока — сельджуки, в XIII веке — монголы и, наконец, в конце XIV века — орды Тимура. Причем главные направления потоков великих переселений народов, а также нашествий арабов, русов, сельджуков, монголов, золотоордынцев и тимуридов совпадали с направлениями главных мировых торговых путей, в том числе с Прикаспийским, составляя одну из основных их стратегических целей. А XV—XVII века характеризуются расширением османской экспансии на Восток, острым военно-политическим соперничеством между Османской империей и Сефевидской державой на Кавказе и Каспии, возникновением у западноевропейских стран повышенного интереса к этому региону и стремлением Русского государства взять под свой контроль весь Волжско-Каспийский водный путь, что открывало возможности этому государству выйти к Каспию и Кавказу.

Военно-политическое противостояние на Кавказе и Каспии в эпоху Средневековья

Еще во II веке в степях северо-западного Прикаспия обосновываются гунны, вышедшие из глубин Азии и перешедшие через Волгу, войдя в соприкосновение с аланами. Первое их столкновение привело к тому, что кочевавшим в степях Азово-Каспийского междуморья гуннам удалось разорвать непрерывность аланских поселений и кочевий, отбросить одну часть алан на юг, в предгорья Кавказского хребта, а другую — прижать к излучине и нижнему течению Дона. Однако гунны не долго оставались в

степях Северного Кавказа, и в 371 году они вместе с аланами вторглись в Северное Причерноморье, обрушившись на территорию остготов. В конце концов, в 377—378 годах гунны утвердились на дунайской границе Византийской империи¹. Однако уход основной массы гуннских племен на Дунай вовсе не означал, что они забыли дорогу на Кавказ. В 395 году, пройдя через Дарьяльский проход, они вторглись на Кавказ и вышли в Месопотамию и Сирию. Но, встретив упорное сопротивление персов, гунны на сей раз уже через Дербентский проход возвратились в степи Северного Кавказа, а затем и на Дунай².

Следует отметить, что уход основной массы гуннов из степей Северного Кавказа в 371 году на запад не повлек за собой передвижение всех их племен. Некоторые, а именно гунно-булгарские племена, передвинувшиеся в конце 60-х годов IV века из междуречья Урала и Волги на Кавказ, не последовали за главными гуннскими ордами в Европу, а остались кочевать в северо-западной части Прикаспийских степей. В целом гуннское нашествие и последовавшее за ним крушение на Северном Кавказе господства ираноязычного этнического массива привело к резкой перестановке политических и этнических сил в этом регионе, а приток из-за Волги ряда новых племен и расселение их на территории, уже со II века покрытой первой миграционной гуннской волной, стал мощным импульсом к общему подъему гунно-булгарских племен, росту их военно-политического могущества на Северном Кавказе. С того времени здесь начался интенсивный процесс политического объединения разных по происхождению, языку и культуре племенных групп в межплеменную конфедерацию (с последующим выходом в Иран и Византию).

В V—VI веках сменявшие друг друга на Северном Кавказе объединения гунно-булгарских племен во главе с оногурами, а затем с сабирами неоднократно (в 466, 503, 515 гг. и т.д.) вторгались главным образом через Дербентский проход на Центральный Кавказ, при этом они добивались до византийских владений в Месопотамии и Малой Азии.

В то же время Византия и Иран пытались (в зависимости от конкретной военно-политической ситуации) использовать сабиров в военных действиях друг против друга. Этому способствовали как близость границ между прикаспийскими кочевниками и этими державами, так и общий для них театр военных действий. Причем в силу географической близости с Северным Кавказом Иран пользовался этими обстоятельствами гораздо чаще и успешнее, чем его основной соперник — Византия.

Наиболее результативно противостоящей геополитическому натиску с севера мощных военно-политических объединений гуннов силой была пришедшая в 224 году на смену Парфянской державе Сасанидская империя, включавшая собственно Иран, Ирак, Сирию, Афганистан, Белуджистан, Мерв, а также ряд территорий Средней Азии. Подчинив себе Атропатену, Сасаниды стремились установить свой контроль над Кавказом, особенно над важной в военно-стратегическом отношении Албанией с ее Дербентским проходом. В остром соперничестве с Римской империей сасанидскому Ирану удалось в конце IV века распространить свое влияние на районы Западного Прикаспия, которые приобрели для Ирана значение важнейшего военно-стратегического плацдарма.

В V—VI веках сасанидские цари Ездигерд II (438—457 гг.), Пероз (459—484 гг.) и Хосров I (531—579 гг.) воздвигли вдоль западного побережья Каспия мощные военнофортификационные сооружения: Бешбармакские, Гильгильчайские и Дербентские. Наиболее важное военно-стратегическое значение в этой глубоко эшелонированной, четко продуманной с военной точки зрения и максимально приспособленной к рельефу местности системе оборонительных сооружений имел Дербентский проход, располагавшийся в албанской области Чора. Здесь, где горы Большого Кавказа почти вплотную подходят к Каспийскому морю, оставляя лишь относительно узкую (3,5 км) прибрежную полосу, был сооружен двойной ряд крепостных стен, а также располагался порт — самый крупный в тот период на Каспии³. И это было не случайно, ибо с VI и до начала IX века важные торговые пути, соединяющие страны Ближнего Востока с Юго-Восточной Европой, Нижним Поволжьем и Северным Кавказом, переместились в бассейн Каспийского моря.

Таким образом, начиная с V века Сасаниды, укрепившись на берегах Каспийского моря, установили контроль над Великим шелковым путем, связывавшим Китай со Средней и Передней Азией, а также с Византией. Наряду с этим Сасаниды взяли в свои руки посредническую морскую торговлю между Ближним Востоком, Индией и Китаем⁴.

На востоке же Каспия в середине V века большая часть территории Туркмении была завоевана эфталитами, а через 100 лет — Тюркским каганатом.

Между тем под натиском авар в 558 году на Северном Кавказе распалось некогда могущественное объединение сабиров, вынужденное переселиться на Центральный Кавказ, где было расселено Хосровом I в основном на границах с Иберией. Он пытался использовать этих воинственных

кочевников для прикрытия с севера другого важного прохода — Дарьяльского⁵. Таким образом, Сасанидам удалось установить контроль над двумя основными коммуникационными магистралями, связывающими северные и южные части Кавказа, — Дербентским (Албанские ворота) и Дарьяльским (Аланские ворота) проходами, и в значительной степени обезопасить северные рубежи своей империи. А это, в свою очередь, имело немаловажное военно-стратегическое значение в ходе длительных и кровопролитных войн с Византией в VI — начале VII веков.

Что же касается положения на Северном Кавказе, то после событий 558 года, приведших к одновременному распаду двух гунно-булгарских — савирского и утигурского — племенных объединений, ведущая роль среди племен Восточного Предкавказья постепенно переходит к хазарам. В этом регионе возник Западно-тюркский каганат, а после его распада (в 651 г.) — Хазарский.

Военно-экономическая экспансия Арабского Халифата в Кавказско-Каспийском регионе

Первые десятилетия VII века характеризуются кардинальными геополитическими изменениями на всем Ближнем и Среднем Востоке, вызванными появлением новой мощной религиозной и военно-политической силы — Арабского халифата. Под знаменем ислама арабы в 30—40-х годах VII века завоевали Египет, Сирию, Месопотамию, сасанидский Иран и вышли к западному и южному побережьям Каспия. Установив в 643 году свой контроль над Дербентом (Баб эль-Абваб), они взяли под свой контроль весь торговый путь Каспий — Волга и все порты на побережье Каспийского моря.

В начале VIII века арабы завоевали и Среднюю Азию, а в 716 году завершили завоевание южной части территории Туркмении от Каспийского моря до берегов Аму-Дарьи. В IX—X веках Туркмения входила в состав государств Тахиридов и Саманидов, а с XI столетия — Сельджукской империи. В VIII—X веках на юге Казахстана утвердился ислам. В VII—VIII веках в Каспийском регионе были длительные арабо-хазарские войны, происходившие с переменным успехом и не позволившие арабам почувствовать себя полными хозяевами в этом обширном регионе.

Хотя до середины IX века морская торговля Халифата шла в основном через Средиземное море и Индийский океан, однако включенные в состав Халифата западное, южное и юго-восточное побережья Каспия усилили торговые связи через Волгу и Дон с Европой. При этом через территорию

Азербайджана пролегали международные торговые пути, соединявшие Халифат с хазарами, восточными славянами, странами Балтии и Скандинавии. Порты, расположенные на побережье Каспия от Абескуна и Астрабада — на юге, до Дербента — на западе, поддерживали активное мореплавание. Этому способствовало и то, что между христианской частью населения Кавказского перешейка, связанного политически и религиозно с Византией, и мусульманами юго-запада Каспия существовал антагонизм, вряд ли благоприятствовавший сухопутным торговым связям. К тому же Кавказ с его обрывистыми и извилистыми тропами, населенный разными племенами, был мало пригоден для устройства торговой дороги⁶. В тот период на рынках Дербента всегда можно было встретить купцов с товарами почти со всего побережья Каспия.

Арабы, подорвав торговые магистрали византийцев через Черное море, повернули торговые пути к востоку, на Каспий, и взяли под свой контроль Волжско-Каспийский торговый путь, который до этого находился в руках Византии. Завоевав территорию от Тифлиса до Дербента, арабы весьма успешно контролировали фланги торгового пути по Прикаспию. Все порты на побережье Каспийского моря находились в руках арабов, а разбитые ими хазары серьезной опасности в тот период для новой торговой магистрали не представляли.

Купцы из Азербайджана, а через него и арабские купцы, поднимаясь по Волге, ходили на север к булгарам, к тому времени уже принявшим ислам. В свою очередь, купцы русов спускались по Волге на Каспий, и от его южных берегов везли свои товары на верблюдах в Багдад. Купцы же из Халифата через Каспийский бассейн вели торговлю непосредственно с Киевом. Торговля в южной части бассейна Каспия стимулировалась близостью крупнейших рынков Багдада, Бухары и Самарканда, которые имели традиционные обширные связи с многочисленными азиатскими странами с их развитой ремесленной промышленностью⁸.

Трудно не согласиться с мнением Льва Гумилева о том, что южные, юго-западные и юго-восточные побережья Каспия гораздо больше связаны с внутренними регионами: Ираном, Азербайджаном и Согдианой, соединенными в империи Сасанидов (224—651 гг.) и в Арабском халифате (632—1258 гг.), для которых прикаспийские области были далекой окраиной — глухим углом, мало влиявшим на судьбу этих великих держав⁹. Это он объясняет географическими факторами, связанными с тем, что регионы, примыкающие к южному побережью Каспийского моря, — Дейлем (Гилян),

Табаристан (Мазандаран) и Джурджан (Гурган), отделенные от Иранского нагорья хребтом Эльбурс, отличаются от засушливой Персии изобилием влаги. Ручьи, ниспадающие с гор, образуют мургабы — лиманы со стоячей водой, отделенные от моря мелями. Вода в этих лиманах загнивает, а доступ к открытому морю затруднен¹⁰. В этом отношении, безусловно, наиболее благоприятные природно-климатические условия были на западном побережье Каспия с впадающими в него крупными реками, из которых наиболее пригодными для судоходства были Волга и Кура, ведущие на север — в Восточную Европу, и вглубь центральной части Кавказского региона.

Военно-политическое соперничество в Кавказско-Каспийском регионе за контроль над Прикаспийским путем в IX—XV веках

После ослабления Аббасидского халифата в IX веке на территории Азербайджана, Ирана и Средней Азии образуются независимые государственные объединения — Шир-ваншахов, Саджидов, Саларидов, Раввадидов, Шеддадидов в Азербайджане, Тахиридов — в Хорасане и сопредельных областях Средней Азии, Саффаридов — на юго-востоке, Буидов — в западном и юго-западном Иране. В состав же Саманидского государства входили Средняя Азия и северо-восточные области Ирана.

На западном Прикаспии все большую роль начинает играть государство Ширван-шахов, просуществовавшее до середины XVI века. Уже в конце X столетия значительным приморским городом с удобной гаванью становится Баку, принимавший участие в международной транзитной торговле как морским, так и сухопутным путями.

Сведения об Апшеронском полуострове, о его нефти, островах и вечном огне приводит известный арабский географ-путешественник и писатель X века Ма'суди, который побывал в Ширване и плывал по Каспийскому морю. Он отмечал, что на Апшероне и

близлежащих островах «бьют сильные фонтаны огней, видимые ночью на очень большом расстоянии»¹¹. В X—XV веках значение Баку как одного из богатых городов Ширвана повышается. Из Баку (на юге полуострова) и Бильгя (на севере) как морским путем, так по суше вывозили в отдаленные страны нефть, соль, марену, шелк и другие товары¹². В тот период мировая торговля, связывающая Азербайджан с Индией и Китаем, проходила по сухопутной южной магистрали через Среднюю Азию и Иран, южные области Азербайджана и по северной дороге, вдоль берега Каспийского моря, мимо Дербентского прохода в Хазарию и дальше на север. Другой важный путь шел из Барды в Ардебиль и в Иран, а из той же Барды в Двин и дальше в

Сирию и Месопотамию¹³. Существовала также магистраль, проходящая по долине реки Аракс через Армению в Сирию и Месопотамию¹⁴.

В тот же период функционировал караванный путь из Китая и Индии через Среднюю Азию к Каспийскому морю. Отсюда товары переправляли по морю и по рекам Кура и Ри-они доставляли к побережью Черного моря и отправляли дальше — в Византию. Апшерон и Баку соединялись с главными торговыми путями по местным караванным дорогам, идущим из Баку вдоль берега моря и дальше — к низовьям Куры. Другая дорога шла от Баку на северо-запад, к средней части полуострова, затем поворачивала на запад, через Гобустан на Шемаху. Третий путь, ответвлявшийся от второго к северо-западу по направлению к северной части полуострова, соединялся с главной торговой магистралью, идущей к Дербенту. Эти древние пути не потеряли своего значения и в последующие века.

Таким образом, города Азербайджана — Баку, Шемаха, Дербент, Тебриз, Арде-биль и другие, расположенные на путях международной торговли, — связывали Арабский халифат с рядом стран Севера и Востока, активно участвуя в этой торговле.

Купцы из Хазарии, Руси, Ирана, Византии и далеких стран Востока — Индии, Китая, Ирака и Сирии — привозили в эти города мед, воск, меха, оружие, китайские шелковые ткани, пряности, фарфоровую посуду, драгоценные камни и другие товары, а вывозили караванами нефть, соль, рыбу, скот (мулы, лошади), шафран, кошениль, марену и т.д., а также изделия местных ремесленников: шелк-сырец, шелковые и шерстяные ткани, ковры и ковровые изделия и др.¹⁶

В X веке отмечаются первые признаки возобновления стремления неприкаспийских государств тем или иным путем проникнуть и укрепиться в этом регионе. Так, Киевская Русь поддерживала торговые и политические связи не только с Западом, но и Востоком, причем, по мнению академика В.В. Бартольда, «именно торговые отношения сблизили русских с народами Востока»¹⁷. В IX—X веках, еще задолго до того, как начал функционировать торговый путь «из варяг в греки», то есть из стран северо-восточной Европы в Византию, был каспийско-балтийский торговый путь, связывавший по Волге северные и западные страны с Востоком. Основной магистралью русов на Восток был Волжско-Каспийский путь. А главным торговым посредником и перевалочным пунктом был расположенный в устье Волги город Итиль (с XII в. — г. Саксин), столица Хазарского каганата. Именно через этот город и шла торговля стран Юго-Восточной Европы с Кавказом, Ираном, особенно

со Средней Азией¹⁸. В тот период русы торговали со странами, расположенными на южном и западном побережье Каспийского моря. Они спускались по Танаи-су (Дон), волоком переправляли свои суда на Волгу, далее спускались по ней к столице

Хазарского каганата, где их облагали пошлиной в размере (10% от стоимости их товаров), и плыли по Каспийскому морю¹⁹.

В IX—XI веках Киевская Русь стремилась выйти к югу и на побережьях Черного, Азовского и Каспийского морей. Почти одновременно с походами русов по Черному морю их речные и морские суда появились на Каспии. Постепенно русы освоили еще один великий торговый водный путь, почти параллельный первому — из Балтийского моря в Черное — через Новгород и Киев. Еще один путь шел из Каспийского моря вверх по Волге и, с одной стороны, через Окско-Волжское междуречье доходил до Балтийского моря, с другой — по Каме и по Северной Двине завершался у Белого моря²⁰.

Наряду с речными путями, направленными приблизительно по меридианам, было еще несколько торговых путей, шедших приблизительно по параллели. Одним из таких был, например, путь из устья Днепра вокруг Крыма в Азовское море, затем вверх по Дону, волоком на Волгу и далее в Каспийское море. Восточные купцы поднимались из Каспийского моря вверх по Волге, а русские, в свою очередь, по Дону и Волге шли на Каспий и достигали южных его пределов. Как и на Черном море, мирные торговые связи на Каспии часто прерывались набегами и войнами с целью торговых выгод. Причем если хазары, опустошавшие побережья Каспийского моря, не имели судов, то у русов их было достаточное количество. Первый упоминаемый арабскими источниками морской поход на Каспий русы организовали в 880 году, напад на побережья Табаристана и город Абес-кун. В 909 году они на 16 судах совершили новый поход в этот регион, где овладели городами Абескун и Макале (Миан-Кале) в Астрабадском заливе. В 910-м русы напали на Сари, Дейлем, Гилян и прилегающее побережье²¹. В 912—913 годах они организовали крупный поход из устья Днепра через Черное и Азовское моря к устью Дона, поднявшись по которому, переволокли свои ладьи в Волгу и спустились в Каспийское море. Согласно Мас'уди, количество их судов достигало 500, на каждом было по 100 воинов²². В ходе этого похода русам удалось договориться с хазарским каганом, которому они обязались дать половину будущей добычи взамен беспрепятственного пропуска к Волге и Каспию. Избрав себе базой остров в районе Баку, оттуда они совершали

набеги на южное и югозападное побережье Каспия: Гилян, Дейлем, Табаристан, Абескун.

По свидетельству того же Мас'уди, успехам русов способствовало то, что «народы, живущие на побережьях этого моря, пришли в смятение, так как в прежние времена не видали, чтобы враг наступал на них с моря, а по нему ходили лишь суда купцов и рыбаков»²³. В этот период ширваншахи, обладавшие достаточно большим и хорошо вооруженным войском, не имели морского флота, и по Каспию плавали лишь торговые суда. Однако в целом этот поход русов, несмотря на его успешное начало, завершился неудачей, так как при возвращении на них напали хазары, а затем, отступая на ладьях вверх по Волге, они были разбиты волжскими булгарами. Другой крупный поход русов на Каспий состоялся в 943—944 годах. Тогда им удалось подняться по реке Куре и захватить город Барду, однако надолго удержаться они здесь не смогли и вернулись обратно. В 1030 году русы на 38 судах вновь напали на Баку.

И все же эти походы русских стимулировали военно-морское строительство в государстве Ширваншахов. В XII веке при ширваншахе Ахситане I (1160—1196 гг.) был создан флот, состоящий из нескольких десятков судов, а в Бакинской бухте в первой половине XIII века соорудили морскую крепость Сабаил, которая стала военно-морской базой местного флота. Все это позволило успешно отразить очередное нападение с моря русов в 1175 году, при этом была разбита их флотилия, состоявшая из 73 судов²⁵.

Вместе с тем следует отметить, что грандиозные монгольские завоевания первой половины XIII века перекроили политическую карту Евразии и Среднего Востока, а затем несколько столетий их отзвуки отмечались в мировой истории. Однако даже после того, как в состав евразийской империи Чингисхана вошли все земли от Восточной Европы до Китая и возник новый торговый путь из Европы через Россию и Золотую Орду в Китай, древняя южная магистраль, пролегающая из Китая через Среднюю Азию, Иран и Азербайджан на запад, не потеряла своего значения.

В конце XIII — начале XIV века международная торговля в Каспийском бассейне значительно расширяется, при этом весьма интенсивно морская. Тогда генуэзские и венецианские купцы, корабли которых плавали на Черном море, основывали на берегах Каспия свои фактории и даже плавали по этому морю на своих торговых судах. Основным предметом международной торговли в тот период становятся гилянские и шемахинские шелка. В связи с этим еще более повышается значение Баку как самого

удобного порта на Каспии. Это было отмечено в каталонском атласе, составленном в 1375 году, где Каспийское море называется Бакинским морем. Кстати, это название было популярным у европейцев и в последующие века²⁶.

До конца XIV столетия шелк, шелковые ткани, ковры, пряности и другие товары из стран, прилегающих к Каспийскому морю, вывозили через Баку и Дербент в Астрахань, в Золотую Орду, Россию и Европу — в основном в Италию и Францию. Товары направляли через Бакинский порт в Астрахань, затем по Волге и Дону, а оттуда венецианские купцы на своих галерах доставляли их по Азовскому морю в Европу. Однако после захвата Тимуром (1370—1405 гг.) в 1395 году Астрахани этот торговый маршрут изменился, и восточные товары направляли в Европу через Иран и Сирию²⁷. Овладев обширными территориями Передней Азии, через которые пролегла значительная часть караванных путей, Тимур хотел установить контроль над этими путями европейско-азиатской торговли и тем самым ее монополизировать. Не случайно, что в своем письме турецкому султану Ильдрым Баязиду I (1389—1402 гг.) Тимур сообщал о своем намерении обеспечить безопасность торговых путей²⁸. В целях полной монополизации европейско-азиатской торговли он стремился разрушить торговые центры, расположенные на северных караванных путях, пролежавших в причерноморских и прикаспийских степях: Ургенч, Сарай, Берке, Азов и др.²⁹

В XV веке, в период существования на юге Азербайджана государств Кара-Коюнлу и Ак-Коюнлу, а на севере — Ширваншахов, караванные пути становятся более безопасными, нежели в предыдущий период. «Самый лучший шелк» (И. Шильтбергер) — шир-ванский пользовался большим спросом в Малой Азии, Иране, Сирии, Италии³⁰. Тогда же в международной караванной торговле еще больше повышается роль Тебриза, что было связано с разрушением Тимуром Астрахани и Багдада³¹.

Положение в этом регионе коренным образом меняется после утверждения в середине XV века на территории бывшей Византийской империи Османского государства. Уже в 70—80-х годах XV века первостепенное значение в военно-политических отношениях между государством Ак-Коюнлу и формирующейся Османской империей приобретает борьба за главные транзитные пути и основные центры международной торговли. Захват Константинополя (1453 г.) и Трабзона (1461 г.) войсками султана Мехмета II (1451—1481 гг.) и повышение торговой пошлины нанесли огромный ущерб

европейско-азиатской торговле. В этих условиях европейские купцы, в основном венецианцы, искали новые возможности для торговли с Востоком, минуя Османскую империю. При этом Венеция, монополизировавшая всю восточную торговлю, стремилась воспользоваться обострением отношений между Османской империей и Ак-Коюнлу. Этим и обусловлено установление во второй половине XV века тесных торгово-дипломатических отношений с явно антиосман-ской военно-политической направленностью между Узун Гасаном (1453—1478 гг.) и Венецианской республикой. Дошло до того, что Венеции удалось добиться вступления государства Ак-Коюнлу в войну против османов в 1472—1473 годах. Армия Узун-Гасана получила задачу прорваться к побережью Средиземного моря, куда должны были прибыть корабли Венеции и других стран Европы с большой партией огнестрельного оружия и специалистами по артиллерии. Однако ни Венецианская республика, ни другие европейские страны — члены антитурецкой коалиции: Папство, Неополитанское королевство, Германская империя, Польша, Венгрия — не смогли выступить против Османской империи одновременно с Ак-Коюнлу. В свою очередь, султан Мехмет II, опередив своих противников, окончательно завоевал единственный военно-стратегический пункт на побережье Средиземного моря — Караман, где армия Узун-Гасана могла бы объединиться с войсками Венеции и других европейских государств. Хотя армия Узун-Гасана смогла в 1472 году прорваться на побережье Средиземного моря в том же районе Карамана, его европейские союзники, прежде всего Венеция, не оказали в решающий момент эффективной поддержки, в частности своими военно-морскими силами. Неудачей завершилась и вторая попытка Узун-Гасана прорваться и закрепиться на этом побережье, предпринятая в 1473 году. В целом попытка создать антиосманскую европейско-аккоюнлунскую коалицию в тот период завершилась неудачей, прежде всего из-за дипломатических маневров Венеции. В разгар Ак-Коюнлу-осман-ской войны она начала тайные переговоры с османами, чтобы, воспользовавшись первоначальными успехами своего союзника, вырвать у султана мирным путем торговые привилегии³². Венеции не долго пришлось ждать последствий этих событий. В результате войны 1499—1502 годов Османская империя, нанеся весьма ощутимый удар по превосходству Венеции на Средиземном море, сама становится сильной морской державой.

Османо-сефевидское военно-политическое противостояние в Кавказско-Каспийском регионе

В XVI веке одним из основных факторов, побуждавших Османскую империю начать экспансию на Восток, было установление контроля над магистральными торгово-караванными путями, пролегающими через территорию государства Сефевидов с выходом к западному побережью Каспия, для чего прежде всего возникла необходимость завоевать Ширван и укрепиться в Баку.

Между тем возникновение в 1501 году более обширной, чем государство Ак-Коюн-лу, и более сильной в военно-политическом отношении Сефевидской державы создавало серьезные барьеры на пути расширения Османской империи на Восток. Шах Исмаил I и последующие сефевидские правители, в свою очередь, стремились в союзе с европейскими государствами нанести Османской империи поражение и обеспечить себе выход к

Средиземному и Черному морям. Существование же на Среднем Востоке двух мощных конкурирующих военно-политических сил — суннитской Османской империи и шиитской Сефевидской державы — делало неизбежным их столкновение, вылившееся в ряд длительных и кровопролитных войн в XVI—XVII веках. С другой стороны, эти войны отвлекали значительные силы Османской империи, ослабляя ее экспансию в европейском направлении. Таким образом, дальнейшее обострение и без того глубоких политико-экономических противоречий между этими ведущими мусульманскими странами, носивших к тому же и религиозный характер, создало благоприятные геополитические условия для колониальных завоеваний западноевропейских государств на Востоке.

Трансформация Сефевидского государства в мощную военно-политическую силу не могла не привлечь внимания западноевропейской дипломатии. Как и до того, наибольшую активность здесь проявляли Венеция и Папство, призывавшее ведущие западноевропейские государства незамедлительно воспользоваться этой благоприятной ситуацией³³. Основатель же Сефевидской державы — шах Исмаил I стремился прежде всего расширить торговые связи со странами Европы и получить от них огнестрельное оружие для кызылбашской армии. Однако антиосманская коалиция так и не сформировалась, а сам шах Исмаил I потерпел тяжелое поражение в Первой османо-сефевидской войне (1514—1515 гг.).

Последовавшие затем завоевание Сирии и Египта в 1515—1517 годах, а также обширных территорий в Северной Африке и Аравии превратило Османское государство в могущественнейшую империю, охватывавшую обширнейшие сухопутные территории и водные пространства на стыке Азии,

Африки и Европы. Под ее контролем оказались практически все караванные пути, соединяющие Европу со странами Востока.

Между тем завоевания Португалии в бассейне Индийского океана, особенно установление ею контроля над Аденом в начале XVI века, привели к тому, что эта страна фактически перекрыла знаменитый торговый путь, связывавший бассейн Индийского океана через Красное море и Египет с побережьем Средиземного моря. После же захвата португальским флотом Ормуза, находящегося у входа в Персидский залив, был перекрыт и второй караванный путь, соединяющий Индийский океан через Ормуз, Персидский залив с побережьем Средиземного моря. Ограничение торговых связей Сефевидского государства со странами бассейна Индийского океана нанесло тяжелый удар и по экономическим отношениям, поддерживаемым по торговому пути, соединяющему Ормуз через Тебриз, Шемаху, Баку, Каспийское море и Волгу с Россией и государствами Европы. Таким образом, в результате османских и португальских завоеваний Сефевидское государство оказалось фактически в экономической блокаде³⁴.

Из-за неблагоприятной политической обстановки, сложившейся в первой половине XVI века, в Ширване наблюдался упадок караванных торговых путей. В связи с этим еще больше повысилось значение Баку как главного порта в морском пути в международной транзитной торговле шелком, в которой активно участвовали и русские купцы, появившиеся на Каспии еще в XV веке. А в 60-х годах эта торговля расширяется, что обуславливалось временным прекращением войн между Сефевидским государством и Османской империей. В частности, тогда в Шемахе была основана русская торговая фактория. Из Баку морским путем русские купцы вывозили главным образом соль, нефть, шафран и шелк. Из России же через Баку в Ширван шли ценные меха, кожа, сабли, панцири, изделия из металла. В XVI веке бакинскую нефть эти купцы доставляли через Астрахань не только в Русское государство, где ее использовали в основном в военном деле и в качестве растворителя в живописи, но и в страны Западной Европы. Кроме того, гилянские купцы вывозили нефть из Баку на пристани Мангышлака, а оттуда караванным путем — через пустыню в Хиву, Бухару и другие города Средней Азии. Торговля гилянских купцов

продолжалась и после завоевания османами в 1578 году западного побережья от Баку до Дербента. А морской торговый путь русских купцов из Астрахани в Иран тогда переместился на восточное побережье Каспийского моря³⁵.

В международной торговле шелком в этот период активно участвовали и индийские купцы, имевшие свои караван-сарай в Шемахе и Баку³⁶. В XVI веке из стран Западной Европы, особенно из Франции и Англии, в Ширван поступали бархат, пурпур, атлас, парча, дорогие английские сукна³⁷.

В результате успешных военных действий, предпринятых в 30-х годах XVI века на европейском направлении, войска султана Сулеймана Кануни (1520—1566 гг.) захватили Белград (1521 г.) и Буду (1526 г.). Тогда Османское государство овладело значительной частью знаменитого Стамбульского торгового пути, который связывал страны Западной и Центральной Европы с Востоком. С захватом же Родоса (1522 г.) Османская империя еще более укрепила свои позиции в Средиземном море. В то же время османы стремились вытеснить Португалию из Индийского океана и разгромить Сефевидскую державу, что позволило бы им взять под контроль Персидский залив и бассейн Каспийского моря и стать полновластным посредником в европейско-азиатской торговле. А в Европе в тот период отмечались весьма серьезные противоречия, в частности длительные итальянские войны (1494—1559 гг.), в которые были вовлечены Германская империя, Испания и Франция. При этом некоторые итальянские государства смотрели на Османскую империю как на защитницу их независимости. Сюда же следует добавить мощное движение реформаторов, расколовшее некогда единый европейский христианский мир. Все эти факторы способствовали провалу планов создания в XVI веке единой антиосманской коалиции с участием Сефевидского государства.

Волжско-Каспийский водный путь: выход России к Каспию и Кавказу

В сложившихся к концу XVI века условиях, когда в результате Османских завоеваний и великих географических открытий смещались международные торговые магистрали, начался поиск альтернативных путей в европейско-азиатской торговле. Именно таким вариантом оказался Волжско-Каспийский водный путь.

Наступившее в результате монгольских завоеваний ослабление торгово-экономических связей Руси с Востоком продолжалось сравнительно недолго. Уже в XIV—XV веках развивается новый торговый путь — от Твери до Астрахани и далее — в Среднюю Азию, государства Иранского плато и Индию. Волга открывает путь к Каспийскому морю, и восточное направление торговли становится для России преобладающим.

Волжско-Каспийский маршрут впервые подробно описал английский путешественник-негоциант Энтони Дженкинсон, в 60-х годах XVI века совершивший путешествие из Московии в Персию.

Начавшийся в Москве, столице Русского царства, этот путь пролегал по маршруту Москва-река — Ока, затем по Волге в Нижний Новгород, Казань, Астрахань, оттуда по Каспийскому морю в Дербент и Шабран, наконец, по сухопутной дороге Шемаха — Ардебиль — столица Сефевидской державы — централизованного Русского государства, точнее — с середины XVI века, оно начинает расширяться, как в западном и восточном направлениях, так и на южном.

Учитывая, что устья рек, впадающих в Белое, Балтийское, Черное и Каспийское моря, не были подконтрольны России, чтобы свободно вывозить товары на внешние рынки, она в течение трех столетий — с XVI по XVIII век — основные свои усилия направляла на военно-политическое решение этой проблемы. Для достижения этих целей Россия вела продолжительные войны с Ливонским орденом, Литвой, Польшей, Швецией, Османской империей, Крымским, Казанским и Астраханским ханствами. Лишь решив эту грандиозную геополитическую задачу, она приобрела бы статус великой державы.

Что же касается северо-восточного Прикаспия, то после распада Золотой Орды (в начале XV в.) на несколько владений, наиболее крупными здесь были Ногайская Орда и Узбекское ханство. Ногайская орда занимала район между реками Яик (Урал) и Волгой, а Узбекское ханство — от Аральского моря до Яика на западе, Тобола — на севере — до Иртыша — на востоке.

В середине XVI века Россия, завоевав Казанское (1552 г.) и Астраханское (1556 г.) ханства, вышла на северное побережье Каспийского моря и утвердилась там, что позволило ей значительно повысить свою роль в международной торговле посредством Волжско-Каспийского водного пути. Отмечая огромное значение этого события для России, Карамзин писал: «Кроме славы и блеска, Россия, примкнув свои владения к морю Каспийскому, открыла для себя новые источники богатства и силы, ее торговля и политическое влияние распространились»³⁹. Выход России в Каспийское море не только угрожал доходам Османской империи, получаемым ею с транзитных товаров, перевозимых через турецкую территорию из Ирана в районе Средиземного моря; он ставил также преграду геополитическим планам Османской империи по охвату границ Московского государства от Днепра до Урала. В целом, как отмечал исследователь

истории Кавказских войн генерал русской армии В. Потто, начиная с Ивана IV мысль о господстве на Кавказе становится наследственной в русской истории⁴⁰. Именно к периоду правления Ивана IV относятся истоки российской экспансии в регионе. В результате брака Ивана Грозного с дочерью кабардинского князя Темрюка (1561 г.) наиболее развитая среди других стран региона в государственном и военно-политическом отношении Кабарда была принята под покровительство России. Она же приобрела своеобразную точку опоры для дальнейшей экспансии в южном направлении.

А завоевание Россией Казани и Астрахани открыло ей возможности установить прямые контакты с Сефевидским государством для совместных действий против Османского государства, начавшихся при Иване IV (1533—1584 гг.) и Тахмасиб I (1524—1576 гг.).

Сефевидский шах Тахмасиб I искал союзников в борьбе против османов, а Иван IV стремился развивать торговлю с Востоком по Волжско-Каспийскому пути, что, несомненно, сулило Москве огромные прибыли. Однако во второй половине XVI века эти страны находились в сложном военно-политическом положении. Раздираемое феодальными междоусобицами Сефевидское государство на западе и севере вело длительные, почти непрерывные войны с Османской империей и ее вассалом — Крымским ханством, на востоке — с суннитским государством Шейбанидов.

У Русского государства также были грозные противники — на западе и севере — Речь Посполитая и Швеция, на юге — османы с вассальным Крымским ханством. Ослабленная неудачной Ливонской войной, Россия в 70—80-х годах XVI века не могла активно противодействовать Османской империи в районе Каспийского моря. Своеобразным реваншем за неудачу под Астраханью в 1569 году стал захват османами в 1583 году Баку и Дербента. Это поставило под ее контроль каспийский участок Волжско-Каспийского торгового пути и свело на нет значение Астрахани, как центра российской восточной торговли, способствовало стратегическому охвату Москвы с юга и юго-востока и разрыву сухопутных связей России с Сефевидским государством.

Новоторговый устав 1667 г.), а также отдельные царские указы . Силу закона имели жалованные грамоты, которые европейские купцы (прежде всего англичане) получали в России и Персии . Информация о привилегиях, предусмотренных той или иной грамотой, позволяет решить Многие вопросы, связанные с проблемой проезда на Восток через Россию. При этом

следует отметить, что до сих пор неизвестно ни одной царской грамоты, в которой было бы четко предусмотрено право англичан на проезд в Персию. Поэтому при изучении англо-персидской торговли транзитом через Россию нельзя ограничиваться только данными жалованных грамот. Дипломатические источники представлены материалами европейских посольств, посещавших Россию. В моей работе были проанализированы отчеты английских послов Дж. Меррика (1621 г.)⁴ и Ч. Карлейля (1663 г.), донесения голландских дипломатов И. Массы (1614 г.)⁶, А. Бурха и И. Фелтдриля (1630-1631. гг.), сообщения шведских резидентов И. де Родеса (1650 г.) и К. Поммеренинга (1650 г.) . Также следует упомянуть инструкции и сопроводительные документы, которыми западные государства снабжали своих дипломатов . Используемые материалы государственного делопроизводства также имеют отношение к дипломатии. Речь идет о документах русских и западных учреждений, ведавших внешней политикой. В этих источниках приведены ценные сведения по истории обсуждения восточного вопроса в ходе контактов между Россией и Западом. Нас интересуют материалы Посольского приказа, касающиеся русско-английских переговоров 1583-1584 гг.⁴ и 1588-1589 гг., русско-шведских переговоров 1557 г. , 1616-1617 гг.⁷, 1617-1618 гг.⁸ Также я использовал некоторые материалы французского Министерства иностранных дел . Большой интерес представляют документы шведских учреждений, разрабатывавших идею переноса русской торговли на Балтику . Особого внимания заслуживает комплекс документов, связанных с обсуждением русско-армянского договора 1667 г. . Мной также были использованы материалы переписки русских и английских монархов . Содержание этих писем отражает общую динамику развития англо-русских отношений второй половины XVI-XVII вв. Наконец, к специфическому типу источников государственного происхождения относится русско-голландский договор о торговле с Персией (1634 г.). В то же время некоторые материалы (например, основная масса документов Московской компании) не могли быть использованы в силу объективных обстоятельств.

Ко второй группе источников относятся литературно-публицистические произведения европейских авторов, Особого внимания заслуживают сочинения о России XVI-XVII вв. Принято считать, что в годы правления Ивана IV Россия и Запад, преследуя экономические, политические и культурные цели, начали интенсивно сближаться друг с другом . С этого момента европейцы, писавшие о «Московии», «интересуются экономическим

состоянием страны, ее внутренней и внешней торговлей, социальной структурой, социальной и политической борьбой, отношением русской стороны к западным державам». Также западные авторы интересовались русской историей и культурой, русской религией, бытом русского народа. Таким образом, европейская «россика» XVI-XVII вв. представляет собой свод крайне любопытных исторических источников, содержащих ценную информацию практически о всех сторонах жизни русского общества и государства. Особое место среди подобных произведений занимают сочинения английских авторов. Именно в этих источниках получила наибольшее отражение интересующая нас проблематика. Как правило, англичане, писавшие о России, сами занимались поисками транзитных путей на Восток или же обращались по этому поводу к русским властям. Отечественная историография выделяет два типа английских сочинений о «Московии». К первому из них относят воспоминания английских купцов, которые пытались наладить торговлю в русских городах. Принято считать, что эти труды носят односторонний характер: они освещают уровень развития русской экономики, размещение тех или иных природных ресурсов, промышленных товаров и торговых маршрутов. По словам Ю.А. Лимонова, из таких сочинений «можно узнать о путях из Архангельска в Вологду, из Вологды в Москву, из Поморья на Обь, цены на ворвань в порту св. Николая на Двине, получить сведения о русской пушнине и т.д.» . Второй тип английских произведений - это отчеты английских послов, приезжавших в Москву по поручению короны. Подобные сочинения, как считает Ю.А. Лимонов, опять-таки «проникнуты практическими сведениями» . Эти отчеты посвящены политическому положению России в те или иные годы, взаимоотношениям московского правительства и английских торговцев и т.п. Так или иначе, ряд английских сочинений о России представляет для нас значительный интерес. Это «Описание России неизвестного англичанина, служившего зимой 1557-1558 годов при Царском дворе»

Именно в тот период начались регулярные дипломатические контакты между этими государствами. Посольство Гади-бека, направленное в 1586 году в Москву, впервые обратилось с просьбой о военной помощи против Османской империи, обещая в виде компенсации за нее передать Дербент и Баку, захваченный османами. Однако по ряду причин этот план не был реализован: в России наступали «смутные времена», а в Сефевидском государстве возникла очередная междоусобица, связанная с восшествием на престол шаха Аббаса I (1587—1629 гг.), завершившаяся трансформацией

этого тюркского государства в иранское. При этом шахе, который обеспечил восстановление былого военнополитического могущества Сефевидского государства, вопрос о заключении военного соглашения против османов уже не стоял, хотя Сефевиды и получили военную помощь от России, причем без территориальной компенсации.

Будучи волевым, дальновидным, целеустремленным политиком и дипломатом, шах Аббас I не без оснований опасался своего могущественного северного соседа с его достаточно активной политикой на Северном Кавказе. Предлагая Москве совместно бороться с Османским государством, шах стремился лишь воздействовать на Мурада III (1574— 1595 гг.) угрозой военного союза с Россией, чтобы получить более легкие условия мира.

Во второй половине XVI века в Каспийском регионе активизировалась Османская империя. Одной из ее основных военно-стратегических целей на Среднем Востоке в тот период был выход к Каспийскому морю. Экспансию в этом направлении она проводила в основном двумя путями — через Азов на Астрахань и через Ширван на Баку и Дербент. Захват этих важных пунктов на Каспии создавал для османов благоприятные условия для вхождения в прямой контакт с суннитскими государствами Средней Азии и создания с ними общего блока против своего основного конкурента в этом регионе — Сефевидской державы.

Уже в войне 1548—1555 годов стратегической задачей Османской империи было, во-первых, использовать пути из Азова на Кубань — Северный Кавказ — для проникновения в Ширван с севера и нападения на кызылбашские войска с тыла; во-вторых, вовлечь в войну крымского хана Девлет-Гирея: в-третьих, поиск союзников среди узбекских правителей Средней Азии. Причем последнее вызывало особую тревогу шаха Тахмасиба I, которому пришлось регулярно воевать с ними на востоке. Именно тогда на Каспийском море впервые появились турецкие корабли, закрывавшие русским судам пути на юг.

Однако, Османскому государству и его союзнику Крыму, которые в 40—50-х годах XVI века пытались укрепиться в Астрахани, не удалось достичь своих целей из-за противодействия Ногайской орды, кочевавшей по Волге и зимовавшей в ее устье. Все эти факторы во многом способствовали тому, что в 1556 году Москва завоевала Астрахань. Следует отметить также и то, что задачу овладеть волжским путем от Казани до Астрахани Москва поставила в конце 50-х годах как важную стратегическую цель⁴⁴. После взятия русскими Астрахани связи османов со Средней Азией были нарушены, а

использование северокавказского пути для военных действий в последующих войнах на Центральном Кавказе весьма осложнилось.

Османская империя не могла смириться с изменившейся не в ее пользу военно-политической ситуацией в Каспийском регионе. После захвата Россией Астраханского ханства султан Селим II (1566—1574 гг.) и его визирь Магоммед Соколлу вынашивали грандиозный план: с целью одновременно остановить продвижение русских на юг и способствовать турецкому продвижению на восток реализовать один из оригинальнейших проектов эпохи Средневековья — проложить канал между Доном и Волгой там, где две реки разделяли всего 30 миль. Это способствовало бы продвижению османского флота по кружному пути через Азовское море, Дон, Волгу и Каспий в Иран, открывая новый проход на Кавказ и к дорогам в Центральную Азию, а также нарушило бы связь Сефевидско-го государства с Россией. К тому же канал способствовал бы возрождению исторического межконтинентального пути, то есть центральноазиатской — астраханской — крымской дороги, к чему еще за XVIII веков до того стремился Селевк Никатор.

Воспользовавшись османско-австрийским мирным договором 1562 года, Селим II приказал крымскому хану оказывать содействие в строительстве этого канала и начать подготовительные работы⁴⁵.

Хотя в 1568 году на Дону 20 тыс. чел. под охраной 5 тыс. янычар начали рыть канал и проложили его треть, из-за слабых технических возможностей той эпохи, сурового климата, а также в немалой степени скрытого противодействия честолюбивого и независимого крымского хана Девлет-Гирея, который сам планировал и в дальнейшем (в 1571 г.) предпринял наступление на Москву, этот проект не был реализован⁴⁶. Неудачей завершился и очередной поход османо-крымских войск на Астрахань, состоявшийся в 1569 году. Экспансионистские же усилия России тогда были направлены на Восток, в необъятную и сказочно богатую Сибирь.

Наибольших успехов на Центральном Кавказе Османская империя добилась в последние десятилетия XVI века. В 80-х годах она установила полный контроль над Ширваном, на Каспийском море появились ее военные суда — катарги, которые строили в Ния-забаде (между Баку и Дербентом). Причем, если путь в Среднюю Азию через Северный Кавказ османам закрывали построенные в тот период русскими Терская крепость и Сунженский острог, то с завоеванием Ширвана и пристаней на западном берегу Каспия, появились возможности поддерживать связи с Бухарским ханством по морю.

К тому же османы вели с правителем Бухары Абдуллой II переговоры о военном союзе⁴⁷.

В свою очередь, русские, чтобы нейтрализовать намерения бухарского хана построить город на Яике и тем самым угрожать Астрахани, в 1595 году в спешном порядке возвели в устье Яика свой острог⁴⁸.

В результате всех этих мер к середине 90-х годов XVI века русские создали на северозападном, северном и северо-восточном побережьях Каспийского моря систему крепостей. Они были построены у устья Яика, устья Волги (Астрахань), устья Терека (Терский городок), устья Койсу-Сулака (Койсинский острог). А Сунженский острог стоял у перевоза через Сунджу на Османской дороге, то есть на том самом пути, которым в 1583 году прошел Осман-паша из Дербента в Крым. Появление на Северном Кавказе этих крепостей не только мешало османскому командованию решать свои стратегические задачи и облегчало военные действия сефевидских войск, но (что самое главное) положило начало реальному доминированию России в этом регионе в XVII веке.

Таким образом, значение волжского пути и выхода России к Каспийскому морю вполне определились. Торговля со странами Востока, Кавказом, Ираном и Средней Азией приобрела систематический характер. В целом же готовилось включение стран Центрального Кавказа и Средней Азии в систему всероссийского рынка, что служило (наряду с политическими и экономическими факторами) предпосылками завоеваний в перспективе этих стран Российской империей. Именно наличие российского рынка для азербайджанских, иранских и среднеазиатских товаров послужило своего рода экономическим амортизатором при претворении в жизнь военно-экспансионистских планов России в отношении этих стран в XVIII—XIX веках.

В целом в XVI—XVII столетиях основной акцент во внешней политике России на Кавказе был направлен на противодействие военно-политической экспансии Османской империи посредством установления и развития торгово-экономических и военно-политических связей с государствами региона, а также на создание военно-политического союза с Персией. Ведь для нее господство турок в регионе было столь же опасно, сколь и для России⁴⁹.

Проявления первых симптомов англо-российского соперничества в Кавказско-Каспийском регионе

Благодаря относительно кардинальным реформам, особенно в области государственного строительства и в военной сфере, к началу XVII века шаху Аббасу I удалось укрепить Сефевидское государство. Начав в 1603 году войну с османами, он смог за несколько лет занять весь Азербайджан, Восточную Грузию, Курдистан, Луристан, а также Багдад, Мосул и Диарбекир. Чтобы обеспечить свое господство в Персидском заливе и открыть через него дорогу торговле шелком, в 1623 году при участии английского флота шах Аббас I овладел Ормузом. Дело в том, что в борьбе за Ормуз интересы Сефевидского государства и Лондона совпадали. Иран в тот период интересовал англичан как с точки зрения закрепления на подступах к Индии, так и в плане торговли шелком, что и делало возможным союз шаха Аббаса I и английской Ост-индской компании в борьбе против Португалии. Большое внимание шах уделял и Каспийскому региону. Так, по его приказу была построена большая дорога вдоль южного побережья Каспийского моря (в Мазан-даране) протяженностью около 270 км⁵⁰.

В целом дипломатическая активность Сефевидов на рубеже XVI—XVII веков была направлена на заключение антиосманского союза. В письме английскому королю Джеймсу I Стюарту (около 1607 г.) шах Аббас I отмечал, что «готов мощной армией атаковать осман, в результате чего они могут быть разгромлены..., наши границы соединятся и мы, как соседи, будем жить в вечной дружбе»⁵¹.

Выход в середине XVI века России к Каспийскому морю заинтересовал и англичан, которые в начале второй половины столетия установили торговлю с Москвой через Белое море и пытались по Волге проникнуть в Сефевидское государство.

Во второй половине этого же века Англия, впервые пользуясь предоставленным ей Иваном IV правом транзита через территорию России, установила торговые отношения с Сефевидским государством. В 60—80-х годах торговые операции здесь вела «Московская компания», основанная в 1555 году. Только за 1558—1580 годы она направила в Сефевидское государство девять торговых экспедиций. Допуск английских купцов к транзитной торговле с Сефевидами был продиктован стремлением Ивана IV прорвать кольцо экономической блокады, созданной против России Польшей и Швецией, и организовать непосредственную торговлю с Западной Европой по северному пути. При этом Иван IV хотел заключить союзный договор с Англией, для чего вступил в брак с Елизаветой I. Англичане же стремились монополизировать торговлю по Волжско-Каспийскому пути, а затем и всю

восточную торговлю, прежде всего с Сефевидским государством, Индией и Китаем. Россия не могла отказаться от преимуществ своего монопольного положения в Волжско-Каспийской торговле и, убедившись, что Англия не собирается заключать с ней союзный договор, не возобновила в 1586 году, уже при правлении царя Федора Ивановича (1584—1598 гг.), прав «Московской компании» на транзитную торговлю через свою территорию. Одновременно Россия проявляла дипломатическую активность в отношениях с Сефевидским государством, особенно в 1586—1612 годах. Достаточно отметить лишь то, что за тот период оба государства обменялись семнадцатью посольствами и миссиями (12 иранских, 5 российских).

В свою очередь, в 60—70-х годах «Московская компания» усиливает свою торгово-дипломатическую активность в Сефевидском государстве.

В тот период, она направляет туда миссии Э. Дженкинсона (1562 г.), А. Эдуарда (1566 г.) и др.

В результате переговоров шаха Тахмасиба I и ширванского правителя Абдуллы-хана им удалось добиться права на монопольный вывоз шелка-сырца из Гиляна и Ширвана по Волжско-Каспийскому пути, а также на беспошлинную торговлю в пределах Сефевидского государства. Однако в целом попытка англичан монополизировать торговлю со странами Ближнего и Среднего Востока через Волжско-Каспийский путь и Архангельск не увенчалась успехом. Это было связано, во-первых, с военными успехами Османской империи, которая в 80-х годах установила свой контроль над западным побережьем Каспия; во-вторых, с ревнивым отношением Москвы к планам Лондона в этом регионе. Англичанам не удалось достичь и другой важной цели — установить сухопутные торговые связи с Индией через Азербайджан и Иран, перехватив тем самым португальско-индийскую торговлю по водному пути Ормуз — Индийский океан.

Неудачи англичан в налаживании торговли с Индией через Волжско-Каспийский путь были связаны также с исключительно большой протяженностью и опасностью морских, речных и сухопутных дорог. Это делало товары, провозимые данными путями, неконкурентными по сравнению с теми, что доставляли более короткими сухопутными и морскими путями, связывающими государства Среднего Востока с другими странами Азии и Европы через традиционные транзитные пути.

Однако в связи с сефевидско-османскими войнами начала XVII века, а в дальнейшем и с тяжелой пошлинной политикой османов Волжско-Каспийский путь все же приобретает большое значение в транзитной

торговле Восток — Запад. Он становится экономически наиболее выгодным как для западных стран, так и для России, причем Москва все чаще играет роль посредника в европейско-азиатской торговле. Основными в этой торговле становятся маршруты *Исфаган — Казвин — Решт — Астара — Ленкорань — Баку — Дербент — Астрахань*, далее по Волге на север и *Тебриз — Муганьская степь — Шемаха — Шабран — Ния^абад — Астрахань*, далее на север.

В транскаспийской торговле XVII века важную роль играли города *Тебриз, Ардебиль и Шемаха*. В частности, из Ардебилля шла прямая дорога к южному побережью Каспийского моря в Решт, а оттуда морем через Ленкорань или сухопутным путем товары доставлялись в Шемаха, Дербент и Астрахань и далее через Волгу в крупные торговые центры России. Через Решт по мощной дороге, проходившей вдоль южного побережья Каспийского моря, караваны из Ардебилля, других городов Азербайджана и сопредельных стран шли на северо-восток Ирана — в Астрабад, Мешхед и в другие города, а также в Среднюю Азию. Наиболее важные транзитные пути европейско-азиатской торговли от Тебриза проходили по направлениям: *Тебриз — Ардебиль — Исфаган — Бендер-Аббас (или Ормуз) — далее в Индию*; *Тебриз — Нахчывань — Ираван* — османские города и далее; *Тебриз — Ван — Диярбекир — Алеппо* (в Сирии), а оттуда морем в страны Европы; *Тебриз — Нахчывань — Гянджа — Шемаха*, откуда часть товаров через Волжско-Каспийский путь отправляли в Россию.

Важнейшая роль в транзитной торговле принадлежала Шемахе, которая служила биржей и местом складирования в европейско-азиатской торговле по Волжско-Каспийскому водному пути. Путь этот проходил через Шабран — Дербент — Тарки — Астрахань, далее по Волге в Москву и, разумеется, в обратном направлении. Поскольку обратный путь, то есть вниз по Волге, был легче, то вплоть до Дербента (часто до Ниязабада и Баку) шли водным путем, а после выгрузки товаров в этих пунктах караванами товары по суше доставляли в Шемаху.

Начавшаяся в XVI веке борьба европейского капитала в поисках рынков в пределах Сефевидского государства еще более обострилась в начале XVII столетия. Конкуренция между английским, португальским, голландским и венецианским капиталами привела к тому, что на восточном рынке Венецию постепенно оттеснили на задний план. Позже, в середине XVII века, в борьбу европейских стран за восточные рынки включилась и Франция. Торговые договоры Сефевидского государства с голландской (1623 г.), английской

(1629 г.) и французской (1674 г.) Ост-индскими компаниями весьма способствовали оживлению европейско-азиатской торговли шелком-сырцом, причем на весьма выгодных для этих компаний условиях. Попытка же Гольштинской торговой компании направить торговлю ширванским и гилианским шелком-сырцом через Волжско-Каспийский путь в Москву, а оттуда через Балтийское море в Германию, предпринятая в 30-х годах XVII века, в силу ограниченных финансовых возможностей, прежде всего в связи с политической раздробленностью Германии, завершилась неудачей⁵⁸.

Что же касается русского торгового капитала, то его интересы были ограждены от возможной конкуренции иностранцев, хотя он был слабее западноевропейского торговопромышленного капитала. Столь благоприятная для российского капитала ситуация была обусловлена территориальной близостью России к Каспийскому региону и сопредельным странам Ближнего и Среднего Востока, а также твердой протекционистской политикой русского правительства в отношении торговли через Волжско-Каспийский путь. Юридически это зафиксировано в Новоторговом уставе 1667 года, согласно которому пропуск иностранцев из Архангельска в Москву и далее разрешался только по специальной грамоте царя Алексея Михайловича (1645—1676 гг.)⁵⁹. Что же касается российско-сефевидской торговли, то после вытеснения из Центрального Кавказа (во второй половине XVII в.) Османское государство значительно расширяется. А морские набеги отрядов казаков (С. Разина) на западное и южное побережья Каспия (1667—1669 гг.) наглядно продемонстрировали отсутствие у Сефевидского государства военного флота, что делало страну уязвимой и в военно-политических событиях на Каспии, развернувшихся в данном регионе в начале XVIII века.

Таким образом, уже к середине XV века Каспийский регион, через который пролегали магистральные караванные и морские пути, соединяющие Китай, Индию и Среднюю Азию с бассейнами Средиземного и Черного морей, а также Персидский залив — с Поволжскими ханствами и Московским государством, начинает играть одну из главных ролей в международной торговле *Азия — Европа*. С появлением в середине XV века мощной Османской империи и сильного персидского государства Ак-Коюнлу, а затем, в начале XVI века, Сефевидской державы, военно-стратегическая ситуация в Каспийском регионе в корне меняется. Этот регион становится одним из узловых элементов в отношениях между Азией и Европой, приобретших в тот период характер военно-политического противостояния.

Встав на путь широких завоеваний в Европе, Северной Африке и Азии, а также взяв в свои руки традиционные торговые центры в восточном Средиземноморье, связывающие Запад и Восток, во второй половине того же века Османская империя стремилась выйти в бассейн Каспийского моря и укрепиться там. Это предоставило бы ей возможность войти в прямой контакт с суннитскими государствами Средней Азии и сформировать с ними блок против основного для них конкурента в этом регионе — шиитской Сефевидской державы, а также установить полный контроль над всей азиатско-европейской торговлей.

В свою очередь, реальная османская угроза Европе, возникшая в XV—XVI веках, подталкивала ряд западноевропейских стран — Венецию, Португалию, Испанию, Англию, Папство, германские государства и др. — к созданию антитурецкой военно-политической коалиции с государствами (Ак-Коюнлу), а затем и с сефевидами. Последние стремились восстановить традиционные торговые связи со странами Запада, а также выйти к Черному и Средиземному морям. Кроме того, Запад преследовал далеко идущие геополитические цели — создать благоприятные условия для предстоящей колониальной экспансии в Азии, столкнув друг с другом и тем самым ослабив две могущественные восточные монархии: Османскую империю и Сефевидскую державу. Таким образом, возникали предпосылки реализации ведущими европейскими державами при помощи морской силы геополитической стратегии «анаконды» — установление контроля и удушения береговых территорий афро-азиатских стран. Это в полной мере было сделано уже в XVIII—XIX веках, когда благодаря промышленной революции капиталистический Запад ушел далеко вперед от безнадежно отставшего феодального Востока.

А завоевание в середине XVI века Казанского и Астраханского ханств обеспечили Русскому государству свободный выход к Каспийскому морю, положив тем самым начало эре русского проникновения на Кавказ и весь Каспийский регион.

Кавказ интересовал Россию не только с точки зрения укрепления своих юго-восточных границ, но и в связи с тем, что именно через эту территорию проходил ряд военно-стратегических и торговых путей, имевших важное экономическое и политическое значение. Так, вдоль всего западного побережья Каспия пролегал южный (сухопутный) отрезок магистрального Волжско-Каспийского торгового пути, который связывал Восточную Европу со странами Ближнего и Среднего Востока. С этим путем непосредственно

была связана и вторая важная военно-торговая магистраль, соединявшая Каспийское побережье Кавказа с Черноморско-Азовским регионом по линии Темрюк — Пятигорье — Эльхотово — Тарки — Дербент, причем последний участок этого пути совпадал с дагестано-ширванским участком (Османская дорога) Волжско-Каспийского водного торгового пути.

В центральнокавказском секторе Северокавказского пути от него ответвлялись три дороги, ведущие на Центральный Кавказ. Одна из них по ущелью Терека шла через Северную Осетию в Картлийское царство, вторая через Ингушетию — по верховьям реки Ассы в Картли и Катехи, третья же дорога пролегла по реке Аргун, через Чечню и по Алазанской долине через Тушетию вела в Кахетинское царство⁶⁰.

Учитывая возрастающее международное значение этих коммуникаций, Россия и во второй половине XVII века стремилась окончательно установить свой контроль над северокавказскими торговыми путями. При этом важную роль сыграла система русских военных крепостей на Восточном Кавказе, в первую очередь Терский городок, возведенный в устье Терека, и активность терско-гребенского казачества. К тому же еще в 1557 году Москве удалось добиться признания Большой Ногайской Ордой зависимости от России, а также перехода адыгов и кабардинцев под ее покровительство. Причем все это происходило на фоне острого военно-политического соперничества между Сефевидской державой и Османской империей за Кавказ. В то же время наличие крепостей и отрядов русских на Тереке, а также союз России с северокавказскими владетелями не позволили Высокой Порте и Крымскому ханству установить контроль над Северным Кавказом. С другой стороны, занятая Ливонской войной на северо-западе, Россия не могла проводить более активную наступательную политику на Кавказе.

В течение XVII века Россия, ведя длительную войну с Польшей, не имела возможности уделять должного внимания Северному Кавказу, что способствовало активизации Османской империи и Крымского ханства в этом регионе, особенно в Кабарде, ориентировавшейся на Россию.

В свою очередь, Османская империя, вынужденная после поражения в войне 1683—1699 годов и Карловицкого договора поддерживать мирные отношения с европейскими державами, стремилась компенсировать свои потери на Западе завоеваниями на Востоке. В этой связи в XVIII веке она в союзе с Крымским ханством значительно активизировала свою военно-политическую деятельность на Кавказе. Так, в первые десятилетия века османские и крымские войска неоднократно вторгались на Северный и

Центральный Кавказ. Однако «зацепиться» здесь надолго они не смогли из-за резко возросшей военно-политической активности главы Российской империи Петра I.

В тот же период начинался процесс реанимации и освоения магистрального Волжско-Каспийского водного торгового пути, проходившего через Восточную и Северную Европу, от Белого моря по Северной Двине, Волге и Каспийскому морю через Азербайджан и Иран в Индию. А в XVII веке этот путь становится одним из наиболее выгодных маршрутов в европейско-азиатской транзитной торговле.

Волго-Каспийский канал (ВКК) — судоходный канал, соединяющий глубоководный участок реки Бахтемир (главный рукав в дельте Волги) и глубоководную часть Каспийского моря через мелководную часть дельты Волги. Позволяет морским судам заходить в порты Оля (протока Бахтемир) и Астрахань (река Волга). Местоположение головы: Порт Оля

Страна: Россия. Голова: Бахтемир.

<https://zen.yandex.ru/media/id/62742e99426424636f23d454/jelanie-videt-vershinu-reki-volgi-i-ozero-seliger-62b2e286afc0212bbe0930f2?&>

Настоящие географические открытия можно пересчитать по пальцам. Например, открытие *Антарктиды* Ф. Ф. Беллинсгаузенем и М. П. Лазаревым в 1820 году – ранее не известного и безлюдного континента.

Большинство же открытий имеют либо научный, либо экономический характер – плаванья Колумба, Васко-да-Гамы, Янсона или Тасмана были скорее экономическими открытиями европейцев кем-то уже исследованных и давно заселённых земель.

Пример важного научного открытия – установление истока реки *Волги*. Может показаться странным, что исток Волги кто-то "*открыл*", ведь первые люди появились на территории Волговерховья ещё в каменном веке.

Дело в том, что *Вышневолоцкая* водная система, созданная для развития торговли и снабжения Санкт-Петербурга, задействовала воды рек Волжского бассейна. Именно поэтому для эффективной работы этой системы требовались точные сведения о географии и гидрографии Верхней Волги.

Чсть первого научного описания верховьев Волги принадлежит *Николаю Яковлевичу Озерецковскому*, русскому учёному-энциклопедисту и естествоиспытателю. Именно он в 1814 году входе одной из экспедиций установил точное место истока Великой реки.



Исток Волги (у деревни Волговерховье). 1910 год. Фото С. М. Прокудина-Горского © Creative Commons



Н. Я. Озерецковский (1750-1827) © Creative Commons

"Желание видеть вершину реки Волги и озеро Селигер заставило меня представить ученому собранию Академии Наук, не угодно ли ему будет, чтоб я туда отправился. Ученое собрание, всегда будучи готово к новым исследованиям, согласилось на мое представление,... и я отправился в путь июня 27 дня 1814 года".

Восстановленный маршрут Н. Я. Озерецковского в районе д. Волгино-Верховье, представленный на карте Менде 1853 года © Собственная работа. Будучи настоящим географом-естествоиспытателем и этнографом, Озерецковский много путешествовал и считал, что только полевые исследования могут дать

настоящие знания о местности:

"Но как географии наши во многом погрешают и исправить их не иначе можно, как обозрением самых мест, то потупевшие мои глаза довольны уже и тем, что видели вершину пресловутой реки Волги..."

В 1817 году по материалам экспедиции Николай Яковлевич написал книгу-отчёт "Путешествие на озеро Селигер" – первое полное естественно-научное описание верховьев Волги и озера Селигер, их флоры и фауны, хозяйств поселений и промыслов жителей Осташковского уезда Тверской губернии.



Основной объём "Путешествия" посвящён озеру Селигер, Осташкову и Ниловой Пустыни; исток Волги описан в отдельной главе "О вершине реки Волги".

"Сюда вбирается вода из обширного болота, ельником поросшего, и в сем водовместилище, которое жители Иорданью называют, она кажется стоячей; однако ж тихо пробирается ручейком в обширной буерак..." Ну, а дальше Вы знаете.



Волга в районе впадения Камы © Собственная работа.

<https://zen.yandex.ru/media/id/62742e99426424636f23d454/jelanie-videt-vershinu-reki-volgi-i-ozero-seliger-62b2e286afc0212bbe0930f2?&>

Почему ученые не считают Волгу рекой?

Не зря в России Волгу называют «Мать-рекой». Питая своими водами гигантские территории нашей страны, она протекает по 15 регионам, начинаясь из ключа в Тверской области и впадая в Каспийское море. Удивительно, но ученые утверждают: главная водная артерия России — вовсе не река.



Согласно «Русскому семантическому словарю» Натальи Шведовой, рекой называют постоянный водный поток значительных размеров с естественным течением по руслу от истока до устья. Одной из самых крупных рек в мире считается Волга. Недаром ее называли рекой русской славы, олицетворением силы и величия Отечества, символом неповторимой красоты русской природы. Из всех рек, протекающих в России, ее превосходят по величине только Енисей, Обь, Лена, Амур. Как писал в своей книге «От Волхова до

Амура», опубликованной в 1958 году, Митрофан Давыдов, ежегодно по руслу Волги протекает 256 миллиардов кубометров воды. Длина реки - 3668 километров, это примерно столько же, сколько от Москвы до Северного полюса.

Неудивительно, что именно Волга является чемпионом по количеству гидроэлектростанций: здесь функционируют и Саратовская, и Ивановская, и Угличская, и Рыбинская, и Нижегородская, и Жигулевская, и Волжская, и Чебоксарская, и другие ГЭС. Если верить Вере Глушковой, автору издания «Костромская земля. Природа. История. Экономика. Культура», строительство значительного числа ГЭС на Волге имеет свои достоинства. Например, используются природные ресурсы. Такие станции просты в запуске и не требуют большого числа сотрудников. Кроме того ГЭС имеют высокий уровень КПД (более 80 %), производят дешевую электроэнергию (в 4 раза дешевле, чем на ТЭС), облегчают орошение сельскохозяйственных угодий и судоходство.

Последнее обеспечивается за счет повышения уровня воды в водохранилищах, увеличивающих глубину реки. Однако, именно **благодаря водохранилищам Волга фактически и перестала быть рекой** в привычном понимании этого слова. Авторы издания «Большая Волга» («Вокруг света») заявляют, что Волга уже давно превратилась в сеть водохранилищ. Сегодня в своем естественном русле она течет лишь на 4 отрезках: 8 километров от своего истока до **Верхневолжских озер**, от озера Волго до Твери, в юго-восточной части Рыбинского водохранилища и от выхода на Прикаспийскую низменность до впадения в Каспий. На всем остальном протяжении река заменена каскадом искусственных водоемов либо ее естественное русло изменено под напором плотин ГЭС.

Леонид Кудерский, автор труда «Исследования по ихтиологии, рыбному хозяйству и смежным дисциплинам», тоже утверждает, что в превращении реки в нечто иное **виновато крупномасштабное строительство гидросооружений**. В связи с этим Кудерского беспокоит тот факт, что в водоемах с замедленным стоком изменились условия обитания водных организмов. Благодаря данному обстоятельству произошли значительные перестройки в фауне бассейна, в том числе в видовом составе рыб. По словам ученого, изменения в рыбном населении Волжского бассейна проявились в 2 формах: **во-первых**, исчезали проходные и реофильные рыбы, **во-вторых**, появились новые виды, прежде в реке вообще не встречавшиеся.

Но, мало того, что Волга перестала быть рекой и превратилась в сеть водоемов с абсолютно другой фауной. В добавок к этому одной крупнейших рек ученые прочат смерть. Как утверждает автор книги «Социально-экономическое развитие современной России», Василий Семенов, ***вода, прошедшая через турбины, становится «мертвой», так как в ней погибают все микроорганизмы.*** Кроме того, плотины мешают развитию рыбного хозяйства, препятствуя миграции рыб. Известно, что так называемые рыбоходы дают слишком малый эффект. Множество рыб гибнет или получает травмы при прохождении через турбины электростанции.

Загрязняет воду не только погибшая рыба. Как пишут в издании «Человек и биосфера» А. Воробьев и Л. Пучков, на ряде участков ***загрязнение Волги нефтяными продуктами превышает норму более чем в 100 раз.***

Вообще, загрязнение бассейна реки специалисты связывают именно с высокой концентрацией промышленных предприятий, транспортных зон и сельскохозяйственных объектов.

В результате ***антропогенная нагрузка*** в этом бассейне ***в 8 раз*** превышает ***среднюю по России.*** И это при том, что треть водозабора страны приходится именно на Волгу. Тем не менее, взамен она получает 39% общего объема загрязненных сточных вод. Вот почему Волга может безвозвратно ***исчезнуть не только, как река, но и как функционирующая экосистема.***

В середине XIX века во всём мире и в России начался существенный рост тоннажа торгового флота и объёма морских грузоперевозок. В связи с этим возникла необходимость в строительстве канала, связывающего внутренние российские порты с портами Каспийского моря.

Первоначально рассматривались два направления будущей дороги к морю: Камызякское и Бахтемирское. В 1874 году рукав Бахтемир был утверждён как наиболее приемлемый для морского судоходства. Этот год считается годом рождения ВКК. В этом же году началось строительство канала, первый этап которого длился 17 лет. При этом ежегодно из Бахтемирского рукава извлекалось до 60 тысяч кубометров донного грунта. Попутно от Астрахани до самого взморья этот водный путь обставлялся навигационными вехами. В 1891 году грузооборот через Астраханский порт возрос до 146 млн пудов (треть всех грузов, перевозимых через Суэцкий канал).

В 1914 году габариты ВКК составляли:

- глубина — 3,6 м
- ширина — 128 м

- длина — 33,2 км

В 30-40-е годы XX века в связи с падением уровня Каспия объёмы дноуглубления увеличились до 10 миллионов кубометров в год. Во время Великой Отечественной войны канал был единственным бесперебойно действующим «мостом», связывающим нефтеносные районы Закавказья с европейской частью страны. Несмотря на постоянные авианалёты немецкой авиации, на фронт и в тыл своевременно поставлялись горюче-смазочные материалы, продовольствие, техника и вооружение.

В первое послевоенное десятилетие, когда уровень Каспия непрерывно понижался, объёмы извлекаемого грунта ежегодно увеличивались.

В 1955 году габариты ВКК составили:

- глубина — 3,6 м
- ширина — 120 м
- длина — 168 км

В 1970 году грузооборот достиг 20 миллионов тонн в год.

В начале 90-х годов XX-го века, с распадом экономических связей внутри страны, резко снизились объёмы грузоперевозок по Волго-Каспию и соответственно объёмы дноуглубительных работ. В 1995 году канал перешёл в ведение Морской администрации порта (МАП) Астрахань. В это время, со стабилизацией уровня Каспия, возобновляются и постепенно наращиваются объёмы грузоперевозок и как следствие — дноуглубительных работ, достигших в 1997 году 1,8 миллионов кубометров.^[1]

Современное состояние.

С 1998 года активно развивается торговое мореплавание в бассейне. Россия и страны Прикаспия включились в международный транспортный коридор «Север-Юг», что позволяет ежегодно наращивать грузооборот через порты Астрахань и Оля: с 0,97 миллионов тонн в 1998 году до 4,7 миллионов тонн в 2004 году. С ростом морской торговли значительно увеличились и объёмы дноуглубительных работ: в 2003 году они составили 2,54 миллионов кубометров. В 2003 году Волго-Каспийский канал передан в управление филиала ФГУП «Росморпорт» в г. Астрахани.

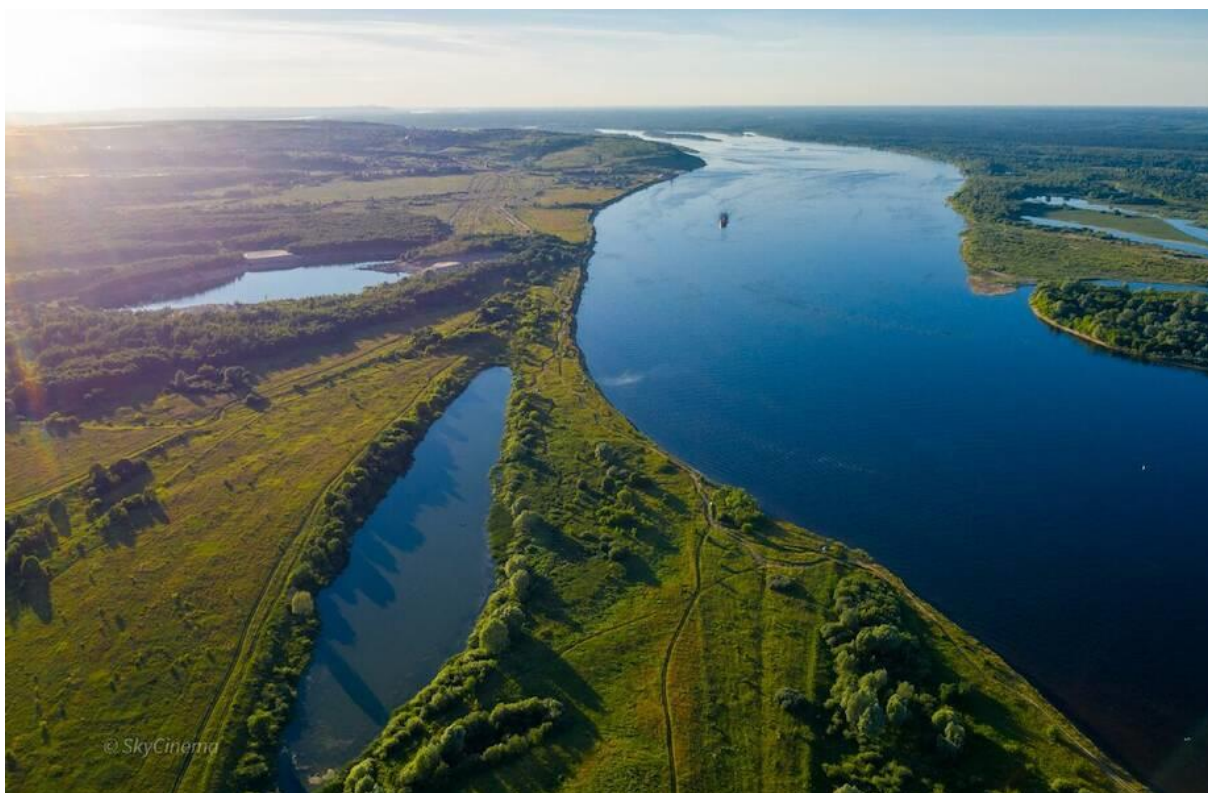
Сегодня габариты канала обеспечивают безопасное движение судов с осадкой 4,5 метра до Астрахани и 4,7 метра до порта Оля. Созданы водомерные посты, модернизируются средства навигационного обеспечения, вводятся в эксплуатацию объекты ГМССБ морских районов А-1 и А-2, систем навигации, связи и управления движением судов (НАВТЕКС и ГЛОНАСС). Два мощных ледокола обеспечивают зимнюю проводку судов.

Всё это позволило повысить уровень безопасности плавания по каналу и Каспийскому морю.

1. ↑ еженедельная газета «Большая Волга». К 130-летия ВКК (недоступная ссылка). Дата обращения: 16 августа 2010. Архивировано 5 февраля 2013 года.

Ссылки[править Астрахань.ru «Волго-Каспийскийскому каналу — 135 лет». www.astrakhan.ru. Дата обращения: 4 января 2021.

- Энциклопедия «Вокруг Света». www.vokrugsveta.ru. Дата обращения: 4 января 2021.
- «Военная литература» Вайнер Б. А. «Советский морской транспорт в Великой Отечественной войне». militera.lib.ru. Дата обращения: 4 января 2021.
- Лист карты L-38-24 — ФГУП «ГОСГИСЦЕНТР» (в 1 см 2 км)
- Лист карты L-38-30 — ФГУП «ГОСГИСЦЕНТР» (в 1 см 2 км)
<https://zen.yandex.ru/media/cyrillitsa.ru/volga-pochemu-uchenye-ne-schitaiut-ee-rekoi-62b3805e30819e11fe39e458>

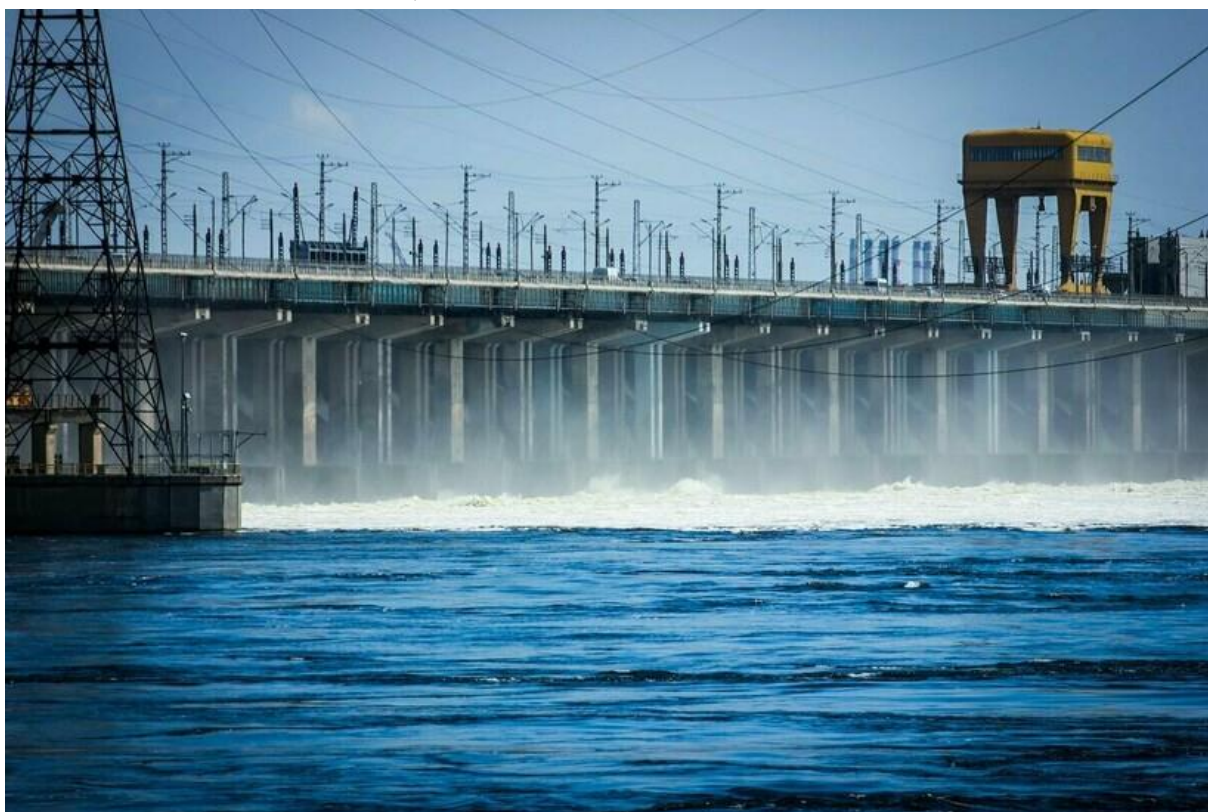


Водные объекты имеют вполне логичный процесс наименования. Если есть исток и устье, между которыми протянута сама водная жила, то этот водоем называют рекой. Если же он ограничен сушей со всех сторон, то прудом, а если подводный рельеф имеет возвышения и суша тоже подступает с нескольких сторон, то перед вами море. В принципе, отличить одно от

другого не составит труда. Однако практика показывает, что не все здесь просто. И та же Волга, которая попадает под определение реки, на самом деле уже давно таковой не является.

Маленькие рекорды большой реки

Волга — это одна из самых крупных рек России. И раз уж обстоятельства заставляют нас засомневаться в ее статусе, сначала немного расскажем о ней. Так, для понимания: Волга имеет протяженность в 3530 километров. Приблизительно столько же между Москвой и Северным полюсом, и каждый год 256 миллиардов кубометров воды протекает по ней. Довольно впечатляющие масштабы, не так ли?



Гидроэлектростанции формируют особый пейзаж реки

Из-за большого объема воды, а также протяженности данную реку во всю эксплуатируют разные гидроэлектростанции. И всего их девять. И именно они, в конечном счете, и сделали Волгу «недорекой». Отчасти в этом виновата самая концепция этих станций, ведь с их помощью очень легко получить электричество, да и себестоимость его довольно небольшая особенно в сравнении со многими другими технологиями, применяемыми в этой области.

Дело в том, что особенности устройства гидроэлектростанций предполагают создание большого напора, который двигает турбины, а уже вследствие этого и вырабатывается электричество. И если одна станция погоды не делает, то вот несколько уже создают особую сложность в течении реки.

Фактически она превратилась в сеть водоемов, с изменённым руслом. По своему естественному пути она идет только на четырех отрезках, остальные же части были сформированы людьми.

Главным и наиболее тревожным последствием можно назвать исчезновение из Волги некогда жившей там фауны и, соответственно, находящейся там флоры. Теперь там уже нельзя встретить виды рыб, которые обитали в тех местах раньше, зато появились другие, никогда ранее не бывавшие там.



Сейчас Волга скорее сеть водоемов, чем река.

Да и в целом тенденции, наблюдаемые в отношении этой реки, нельзя назвать здоровыми. Бактерии, проходящие через турбины, погибают, а это уже создает плохую среду для жизни в целом. Поэтому даже есть прогнозы, которые говорят, что река в скором времени перестанет существовать. И есть опасения, что это может оказаться правдой.

<https://travelask.ru/blog/posts/32041-pochemu-volga-eto-bolshe-ne-reka-i-chem-eto-grozit-dlya-vseg>

Посвящается Владыке БОЛЕЕ!



Гидроэлектростанции слишком удобны, чтобы мы от них отказались и начали использовать другие источники энергии

Строительство Угличского гидроузла



Так мы прошли высокую каменную арку судоходного шлюза Угличского гидроузла. Плыву на корабле «Маленький принц».

А о количестве затопленных при организации поволжских водохранилищ населённых пунктов вместе с церквями и кладбищами, монастырями (напр. Троицкий Макарьев монастырь XV в.). Архитектурный комплекс Углической ГЭС – это объект культурного наследия. Редкой красоты произведение инженерного труда. zen.yandex.ru/media/antonefimov/vrata-reki-volgi-velichie-i-mrachnaia-sovetskaia-podnogotnaia-uglichskogo-gidrouzla-62d4074ddcd5e07f1fda850e?



Введенский монастырь во Владимирской области. Сияние заповедного острова. Например, для строительства могучего и так впечатлившего меня Угличского гидроузла и ГЭС понадобилось разобрать и растащить на камни великолепный Паисиев Покровский монастырь XV века.

Течением воды в Волге управляет целое переплетение разнообразных госструктур, которые винят в произошедшем друг друга. Одни специалисты

объясняют проблему неверными расчетами властей, другие — ошибочным прогнозом Росгидромета, третьи — бизнес-интересами компании «Русгидро», доходы которой напрямую зависят от темпов сброса воды через плотины гидроэлектростанций.

В последние годы на Волге уже наблюдались случаи обмеления. В широком смысле все они были связаны с тем, что управление речными потоками осуществляется, прежде всего, исходя из промышленных и хозяйственных нужд, а вопросы, касающиеся долгосрочных последствий для экономики и сохранения естественного состояния водоемов, находятся на последнем месте, считают эксперты.



Почему произошло обмеление

Течением Волги управляет крупнейший в Европе Волжско-Камский каскад ГЭС, построенный в 1930-1980-е годы. Важнейшая водная артерия России, по сути, не река, а система искусственных озер, образованных девятью крупнейшими гидроэлектростанциями общей мощностью более 10 тыс. МВт, принадлежащими госкомпания «Русгидро».

Как признают ответственные за эксплуатацию ГЭС ведомства, обмеление стало следствием усиленного сброса (попуска) воды в низовья, произведенного филиалом «Русгидро» — Жигулевской ГЭС. Однако причины этого чрезмерного сброса каждое ведомство видит в разном.

Расследование Росрыболовства еще не завершено, но, судя по предварительным выводам, ведомство ищет причины в действиях

сотрудников «Русгидро». В свою очередь, энергетическая компания оправдывает свои действия указаниями Федерального агентства водных ресурсов (Росводресурсов), которое определяет темпы сброса воды на ГЭС. Как следует из сообщения Росводресурсов, решение о спуске воды на Волге сотрудники ведомства принимают исходя из объемов притока, объемов воды в хранилищах и прогнозов метеорологов относительно притоков воды в будущем. Ведомство разработало план по спуску воды с учетом «крайне низкого» в этом году притока к водохранилищам, однако в ходе выполнения плана объемы сбрасываемой воды пришлось увеличить. Дело в том, что Росгидромет, по версии Росводресурсов, несколько раз подряд уточнял свои прогнозы по объемам притока воды (в сторону уменьшения), говорится в сообщении.

Как объяснил СМИ руководитель ФГУ «Средволгаводхоз» (структура Росводресурсов, отвечающая за эксплуатацию Куйбышевского водохранилища) Фоат Мухаметшин, синоптики ожидали сильного паводка вследствие обильных снегопадов минувшей зимой. Однако этого не произошло. Составители прогноза, по его мнению, не учли, что почва в приволжских лесах недостаточно промерзла. Большая часть растаявшего снега ушла в землю, в то время как воду из хранилища спускали в максимальном режиме — 25 тыс. кубометров в секунду.

Управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды Татарстана (филиал Росгидромета) это отрицает, заявляя, что его пытаются «сделать крайним». По версии метеослужбы, во-первых, прогноз, вопреки утверждениям Росводресурсов, ни разу не корректировался, а, во-вторых, он оказался верным на 98%.

«Все разговоры о том, что синоптики неправильно рассчитали приточность — неофициальны, некомпетентны и недостоверны. Да, запасы снега в [районе] Казани были в 2,5 раза выше нормы. Но [заявления о том], что почва не промерзла, и все впиталось — профанация. Прогноз приточности по Куйбышевскому водохранилищу составил 310-410 тыс. кубометров, а фактически было — 355 тыс. 28 марта этот прогноз мы направили в Росводресурсы. Он не был ни разу скорректирован», — сказал начальник управления Сергей Захаров.

По его мнению, ответственность должны нести Росводресурсы, которые с одной стороны принимают рекомендации межведомственной рабочей группы по регулированию режимов работы водохранилищ Волжско-Камского каскада (в нее входят представители целого ряда отраслевых

министерств и ведомств), но с другой — режим попуска определяют единолично.

Рыбаки, экологи и судовладельцы по-разному видят возможных виновных в обмелении. Например, рыбаки винят чиновников в запоздалой реакции на события. «Обмеление — дело рук межведомственной группы, заседающей в Москве. Они не пришли к единому мнению, не установили контроль уровня воды. Понадеялись на то, что в течение двух недель соберутся и решат. Но за две недели воды утекло столько, что сейчас мы имеем экологическую катастрофу, последствия которой не измерить в деньгах», — считает председатель Федерации рыболовного спорта Татарстана Олег Гарипов.

Защитники природы уверены, что Волго-Ахтубинскую пойму губят гидроэнергетики. «Причина [пересыхания поймы] не только в медленно тающих снегах верховья Камы, Оки и Волги, но и в жадности "Русгидро", которая зимой на пике потребления электроэнергии делает водосброс и топит пойму, а весной воды не хватает», — убежден координатор проекта защиты Волго-Ахтубинской поймы Михаил Колбашкин.

Гендиректор туристической компании Astarta group Ольга Смычковская отмечает, что погода вещь непредсказуемая, и жаловаться на форс-мажор можно лишь в небесную канцелярию.

Почему прогнозы не всегда сбываются

Кто бы ни был виноват в обмелении Волги, у Росгидромета действительно в последнее время наблюдаются сложности с точностью прогнозов. В 2017 году Генпрокуратура обвинила Росгидромет в ошибочном, по версии прокуроров, прогнозе погоды в Москве, после которого на столицу обрушился ураган, приведший к «катастрофическим последствиям».

Глава Росгидромета Максим Яковенко недавно заявил о возможном ухудшении качества прогнозов погоды из-за проблем с финансированием. По его словам, из 47 спутников Росгидромета работают лишь девять, оборудование ведомства находится в сильной зависимости от зарубежной техники, государство не выделяет деньги на ее обновление.

Как сообщала «Парламентская газета» со ссылкой на научного руководителя Росгидромета Романа Вильфанда, летом 2018 года ведомству не хватало от 15 млрд до 20 млрд рублей на внедрение новых методик прогнозирования в мегаполисах и на техническое перевооружение. Оставляет желать лучшего и зарплата сотрудников ведомства (33,3 тыс. рублей). Низкий уровень оплаты труда является одной из причин кадрового голода в Росгидромете.

Кроме проблем самого ведомства, постепенно меняется «поведение» рек и озер, и к этим изменениям не адаптируется инфраструктура гидроэлектростанций и водохранилищ.

«Многие реки зарегулированы каскадами водохранилищ большой емкости, которые рассчитаны на функционирование в довольно многоводный период. Однако те, кто создавал водохранилища, [при проектировании и строительстве] могли опираться на период наблюдений [сроком] не больше 120 лет. Сейчас в связи с явной перестройкой климатической системы реки ведут себя не так, как последние 100 лет», — считает координатор международной коалиции «Реки без границ» эколог Евгений Симонов.

По его словам, все чаще наступают экстремально многоводные и экстремально маловодные условия. «Ни одна техническая система на это не рассчитана. В значительной части регионов с засушливым климатом (к которым относятся и низовья Волги) происходит очевидное уменьшение водных ресурсов, доступных для использования», — отмечает он.

Текущие бизнес-интересы важнее природы и долгосрочных экономических последствий

Управление речными потоками производится не только (или не столько) ради природы и населения, но и для извлечения денег. Некоторые решения могут быть вызваны стремлением к выручке в большей степени, чем другими мотивами.

«"Русгидро" заинтересована в том, чтобы пропустить максимум воды через турбины зимой, когда стоимость киловатт-часа [и потребление] выше, и сократить попуск [сброс воды] в теплый сезон, когда она ниже», — считает руководитель нижегородского экоцентра «ДронТ» Асхат Каюмов.

По его словам, в связи с этим обмеления чаще всего происходят по вине гидроэнергетиков. Эколог приводит в пример обмеление Волги возле Городецкого шлюза в Нижегородской области, где часто возникают проблемы с судоходством, и пересыхание Волго-Ахтубинской поймы.

«Летом [на Волге] в районе Городца и Балахны не хватает воды, зато зимой, когда река замерзла и навигация невозможна, уровень воды — высокий. Волжский каскад [ГЭС] недодает воду [весной] в Волго-Ахтубинскую пойму, потому что энергетикам жалко тратить ее на санитарные попуски [минимально необходимые расходы воды]. Когда восемь лет назад на Госсовете России обсуждали проблему поймы, тогдашний губернатор Астраханской области Александр Жилкин заявил президенту: "Проблему

можно решить, но придется обидеть энергетиков". Проблема не решена до сих пор», — говорит Каюмов.

В 2015 году из-за темпов сброса воды с Волжской ГЭС вода не дошла до 80-90% озер Волго-Ахтубинской поймы, многие из которых пересохли, не получили влаги заливные луга, погибла рыба и пернатые. Власти Волгоградской области закачали в пойму 5,9 млн кубометров воды насосами. Чтобы обводнить территорию, на реке Ахтубе (левый рукав Волги) планируется построить мини-ГЭС, поставляющую воду из Волгоградского водохранилища, что потребует семи лет работы и вложений в размере около 10-15 млрд рублей. Проектно-изыскательские работы стоимостью 722,4 млн рублей финансируются из федерального бюджета в рамках нацпроекта «Экология». Проектирует плотину АО «Институт Гидропроект», входящее в «Русгидро».

Координатор проекта защиты Волго-Ахтубинской поймы Михаил Колбяшкин полагает, что строительство мини-ГЭС позволило бы поддерживать уровень воды на время нереста. «Однако стройка стоит денег, а вкладываться в нее энергетики не заинтересованы», — считает он.

Евгений Симонов, напротив, считает проект абсурдным. «На полном серьезе предлагают построить за госсчет еще одну ГЭС, чтобы снизить ущерб от уже действующей. Уверен, что это жульничество. Ключевое условие обводнения [поймы] — вовремя поданные экологические попуски», — отмечает эксперт. О том, что «Русгидро» должна пойти навстречу рыбной отрасли по вопросам объемов и сроков спецпуска воды в бассейне Волги, недавно заявил глава Росрыболовства Илья Шестаков.

Гидроэнергетическая компания не отказывается компенсировать ущерб водным биоресурсам, однако пытается оспорить методику его расчета. По словам главы «Русгидро» Николая Шульгинова, затраты на экологию делают нерентабельным развитие гидроэнергетики. В то же время чистая прибыль холдинга в 2018 году выросла на 28,5% до 32 млрд рублей.

Проблемы регулирования

По мнению Асхата Каюмова, режимы пуска находятся в тесной зависимости от неравных лоббистских возможностей различных ведомств — ***Росводресурсов, Росрыболовства, межведомственной рабочей группы, которая представляет заинтересованные органы власти и компании***, и так далее.

«Согласно Водному кодексу, приоритетом [при хозяйственном использовании] является [сохранение] естественного состояния водоемов.

Однако фактически интересы реки никто не представляет. Есть потребности судоходных компаний, рыбного и сельского хозяйства, однако [при принятии решений] преобладают интересы энергетиков», — считает он.

«Официально интересы "Русгидро" на Волге или [аналогичной, но частной компании] "Евросибэнерго" на Ангаре [входящей в один холдинг с "Русалом"] — шестые по счету, но реально, поскольку энергетические компании являются крупнейшими водопользователями, эксплуатирующими каскад, с ними считаются больше, чем с кем-либо еще. У них нет желания адаптировать систему к новой [климатической] ситуации», — убежден Евгений Симонов.

По мнению Симонова, исправить положение могло бы приведение правил водопользования в соответствие с мировыми стандартами, такими как руководство «Обеспечение экологичности проектов в сфере гидроэнергетики», разработанное Международной финансовой корпорацией. «Эти стандарты — terra incognita для любого российского управленца водными ресурсами. То, как режим [стока] нормируется в России, свидетельствует о примерно пятидесятилетнем отставании. В большинстве наших правил невнятно или никак не прописаны экологические требования. Управленцы привыкли удовлетворять в первую очередь промышленные и хозяйственные нужды», — убежден Симонов.

С тем, что правила водопользования пора менять, согласен и начальник Управления по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды Татарстана Сергей Захаров. По его словам, майское маловодье в районе Казани не нарушило «конституцию» Куйбышевского водохранилища только потому, что она допускает широкий разброс между оптимальным уровнем воды (53 м) и минимально необходимым для судоходства (49 м) Балтийской системы высот.

«Нужна корректировка правил эксплуатации водохранилища с учетом интересов [различных сторон]. Пришло время найти компромисс между ведомствами и субъектами. Те, кто хозяйствует, могли бы договориться, скажем, на [оптимальной отметке] — 52 м. Государство должно обозначить приоритеты: осетров спасать, сельское хозяйство или энергетику», — считает Захаров. <https://inosmi.ru/20190625/245352624.html>

Асхат Каюмов сомневается, что подобный компромисс достижимы, поскольку энергетики не согласятся добровольно урезать свои доходы. «Федеральный чиновник [в России] — бог. Но несколько богов на Олимпе

между собой никогда не договорятся, если только не вмешаются самые высшие силы».

Википедия выделяет на Волге следующие электростанции:

- Саратовская;
- Ивановская;
- Угличская;
- Рыбинская;
- Нижегородская;
- Жигулёвская;
- Межшлюзовая;
- Волжская;
- Чебоксарская.

Первыми были построены ГЭС в верхнем течении Волги: Ивановская, Угличская, Рыбинская. Остальные электростанции создавались после войны. Река Волга протекает по Русской равнине. Издавна её считали «главной рекой России». Позднее, когда стали выделять экономические районы она стала осью, которая соединяла Поволжье.

Люди всегда основывали поселения на реках, так как это источник пресной воды, возможность перемещаться с места на место. Небольшие поселения, возникшие в прошлом на реке, переросли постепенно в города. В настоящее время на Волге построено множество городов. На реке стоит около 70 городов, каскад гидроэлектростанций.

Волга – самая протяженная и полноводная река Европы, ее длина превышает 3,5 тыс. км. Вдоль Волги располагаются 11 областей и 3 республики. Столицы 11 субъектов Федерации, расположенные в прибрежной зоне:

Самые крупные города, стоящие на Волге:

- Тверь;
- Рыбинск;
- Ярославль;
- Кострома;
- Нижний Новгород;
- Чебоксары;
- Казань;
- Ульяновск;
- Тольятти;
- Самара;
- Сызрань;

- Балаково;
- Саратов;
- Энгельс;
- Камышин;
- Волгоград;
- Астрахань.

В списке указаны города, расположенные на Волге от истока к устью. Среди них есть крупные – города-миллионеры. Это: Нижний Новгород, Казань, Самара, Волгоград.

- Тверь,
- Ярославль,
- Кострома,
- Нижний Новгород,
- Чебоксары (Республика Чувашия),
- Казань (Республика Татарстан),
- Ульяновск,
- Самара,
- Саратов,
- Волгоград,
- Астрахань.

Имена городов соответствуют областным названиям.

На речных берегах размещается больше 60 городов, из них с числом жителей превышающих 1 млн. – Казань, Нижний Новгород, Самара, Волгоград.

- **Нижний Новгород** известен с начала XIII века в месте впадения Оки, где через 300 лет построена крепость (Нижегородский Кремль). В городе множество музеев и памятников, относящихся к разным историческим эпохам. Среди волжских городов самый крупный Нижний Новгород, основанный в XIII веке. Количество жителей 1 млн 260 тыс. человек. С 1932 года получил новое название Горький. Историческое имя возвращено в 1990 году. Построен на стрелке Волги и Оки.

- Возраст **Казани** превышает 1 тыс. лет. Это мусульманский и православный культурный центр. На территории Казанского Кремля находятся главная мечеть Татарстана Кул-Шариф, Благовещенский собор, президентский дворец и несколько музеев.

- Временем основания Самары и **Волгограда** считается конец XVI века. В Самаре имеются храмы разных конфессий: христианские церкви и соборы

(православные, католические, протестантские), мечети, синагога. Главный памятник Волгограда – ансамбль «Героям Сталинградской битвы» на Мамаевом кургане.

- Самый длинный мост через Волгу находится в городе **Ульяновске**. Длина моста – 5825 м. Мост носит название “Президентский”. Мост начали строить в 1986 году и закончили строительство в 2009 году. Мост двух ярусный. Изначально планировалось, что по нижнему ярусу будет ходить скоростной трамвай, но идея не осуществилась, и нижний ярус моста не используется. <https://obrazovaka.ru/question/kakoj-dlinnyj-most-cherez-volgu-104317>
- Город **Самара** расположен на левом низком берегу Волги, там, где расположено Саратовское водохранилище.

На Волге расположены 3 республики. В среднем течении по левобережью Марий Эл и Татарстан. На правом берегу Чувашия. В нижнем течении реки совсем небольшой территорией к Волге выходит Калмыкия.

Волга – самая большая река в Европе.

Исток Волги находится в Осташковском районе Тверской области, на Валдайской возвышенности. Волга впадает в Каспийское море.

- Последний город у устья Волги – **Астрахань**. Длина реки от истока до устья – 3 530 км. Площадь водосборного бассейна – 1360 тыс. км².

В Волгу впадает около 200 притоков. Самый крупные притоки Волги – Кама (левый приток) и Ока (правый приток).

<https://obrazovaka.ru/question/uste-volgi-gorod-dlina-reki-pritoki-93004>

Торгово-экономические, культурные взаимосвязи империй средневекового Востока, охвативших территории в том числе государства Сефевидов (1501-1736 гг.), со странами Европы и Азии представляют собой одну из важных проблем исторической науки.

Международные торговые пути, связывали Центральную (Среднюю) Азию, Китай, Индию и побережье Персидского залива с бассейном Черного и Средиземного морей. Страны Ближнего и Среднего Востока через Дербентский проход и по Волжско-Каспийскому водному пути связывали торговые пути с Россией. Они проходили через территории государства Сефевидов, что оказывало положительное влияние на их внешнеэкономические и культурные связи.

В то время здесь были сосредоточены знаменитые культурные, ремесленные, торговые центры и сырьевые ресурсы всего Южного Кавказа, а также Ирана, что создавало благоприятные условия для поддержания тесных торгового-экономических, культурных связей со странами огромного региона.

Таким образом, взаимные торгово-экономические, культурные связи государства Сефевидов со странами региона были, фактически, продолжением и одним из этапов многосторонних взаимоотношений, установившихся между цивилизациями Востока и Запада в глубокой древности.

Страны Европы, оставшиеся в стороне от океанской торговли, с конца XV-начала XVI века старались удовлетворить свои экономические интересы благодаря поиску альтернативных путей в Индию. А европейские страны (Испания, Португалия, Венеция, Генуя и др.), которые уже к этому моменту захватили монопольные позиции в океанской торговле, старались наладить и развить политические, торгово-экономические связи с государством Сефевидов.

Страны Европы, оставшиеся в стороне от океанской торговли, к началу XVI века начали искать новые пути в Индию. Одним из таких путей был нижеследующий: Восточная Европа-Белое море-Северная Двина-Волга-Каспийское море - территория Сефевидского государства - Индия. В этот период Сефевидская империя имела особое значение в производстве шёлка.

Шёлк превратился в важный объект международной торговли. Купцы, прибывшие с разных концов мира, обосновались в больших городах Сефевидской империи.

Шемахинская область имела особую роль, в международной торговле. В Баку и Шемахе жило большое количество индийских купцов.

Индийские купцы имели свои караван-сарай в Баку и Шемахе.

В этот период Дербент потерял свое значение, как морской порт, **Баку** превратился в главный порт на Каспийском море. В международной транзитной торговле возросла роль города **Ареш** (вблизи Евлаха). По сведениям источников, в этом городе было до 800 объектов торговли и много караван-сараев. В торговых отношениях XVI столетия этот город обогнал Шемаху.

Ареш посещало огромное количество зарубежных купцов. Среди этих купцов большинство составляли османские турки, сирийцы и индусы. Индийские товары загружались в Баку на корабли и отправлялись в порт Астрахань. Шёлк-сырец, нефть и соль были основными товарами, которые

вывозились из Баку в Северный Ирак, Центральную Азию, Индию, Астрахань, Казань, Московское княжество, в страны Европы.

В начальный период правления Сефевидов (1501-1555 гг.) **Тебриз** превратился в один из торгово-экономических и культурных центров Ближнего и Среднего Востока.

Европейцы, побывавшие в Тебризе с целью торговли и путешествия, называли его «городом торговли», были очарованы красотой, многофункциональностью столицы огромной империи.

Анонимный историк шаха Исмаила I (1501-1524 гг.) определяет население Тебриза ко времени завоевания его Сефевидами (1501 г.) в 300 тыс. человек. Историк Хондемир считал Тебриз *«самым благоустроенным из городов обитаемой четвертой части мира»*.

Орудж-бек Баят называл Тебриз «столицей Востока», а население города до османского завоевания (до 1585 г.) исчисляется им более 80 тыс. душ. Значительная доля продукции ремесленников этого города шла на внешний международный рынок. С образованием Сефевидского государства ещё более возросла культурная роль Тебриза. Ко двору Сефевидских шахов (Исмаила I, Тахмасиба I) потянулись наиболее талантливые и образованные люди того времени, деятели науки и культуры многих стран и народов. Большим спросом у зарубежных купцов пользовались ковры, которые производились в Тебризе и в других городах Сефевидской империи. Ковры славились далеко за пределами этого огромного государства.

В этот период Московское княжество постепенно превращалось в страну международной транзитной торговли между странами Европы и Азии. Огромную роль в этой торговле играл ***Волжско-Каспийский маршрут***. Торгово-экономические связи между странами Запада и Востока по этому маршруту способствовали одновременно взаимовлиянию культур разных народов. Значительную роль в торговле со странами Европы играли московские купцы. Торговая деятельность московских купцов сосредоточивалась, в основном, в городах ***Шемаха, Тебриз, Газвин, Кашан***.

Османская империя стремилась утвердиться на ***Кавказе***, завоевать ***Астрахань*** и тем самым лишить ***Сефевидское*** государство и ***Московское*** княжество жизненно важных позиций на ***Волжско-Каспийском*** торговом пути. Османские султаны никак не могли согласиться с тем, что «шёлковый путь» всё ещё остается под ***контролем сефевидских шахов***. Восточные товары в страны Европы перемещались не по «традиционному», а по новому (Волжско-Каспийскому) маршруту и основным посредником в этой торговле

являлось Московское княжество. Именно эти обстоятельства обострили османо-сефевидские противоречия в XVI-XVIII вв.

Под воздействием этих обстоятельств с начала XVI века геополитическая обстановка в регионе резко изменилась и основным направлением внешней политики Османской империи стало азиатское. Османские султаны стремились закрыть Волжско-Каспийский торговый маршрут с помощью военно-политических мер, войн и занять монопольную, контрольную позицию в торгово-экономических связях Востока и Запада.

Османо-Сефевидские войны, которые начались сразу же после выхода на политическую арену региона Сефевидского государства, продолжались с перерывами даже после падения Сефевидской династии (эти войны прекратились в 1746-ом году, в период правления Надир-шаха Афшара), Войны нанесли огромный урон экономическому и культурному потенциалу народов, живших в пределах огромной Сефевидской империи.

Правящие круги Османской империи лихорадочно искали пути выхода из сложившегося сложного положения.

Султан Сулейман (1550-1566 гг.) намеревался претворить в жизни грандиозный план. Он собирался прорыть канал на месте, где реки Дон, Волга, Итиль приближались друг к другу до 50 километров. Таким путем Султан Сулейман хотел объединить Черное, Азовское и Каспийское моря и обеспечить главенствующую роль Османской империи в торговле Востока и Запада. Этот план был направлен в первую очередь против Сефевидского государства. Но при жизни Султана Сулеймана этот проект не удалось реализовать.

Новый султан – **Селим II** в 1569 году попытался реализовать этот план, но флот, отправленный Селимом II, потерпел неудачу.

Завоевание Казани (1552 г.) и Астрахани (1556 г.) Московским княжеством противоречило интересам Османской империи. Но, это обстоятельство дало мощный стимул прямым торгово-экономическим и культурным связям между ***Московским княжеством*** и ***Сефевидским государством***.

Политические торговые круги ***Англии*** начали серьёзно интересоваться перспективой развития торговых операций по Волжско-Каспийскому маршруту. Естественно, что здесь уже сталкивались интересы русских и англичан. Обе стороны старались взять этот маршрут под свой контроль. Но взяло верх Московское княжество.

Из дипломатических переписок между Москвой и Сефевидами становится ясным, что Московское княжество выделило в окрестностях Астрахани две

особые гостиницы для восточных купцов – Гилянскую и Бухарскую. В этих гостиницах хранились восточные и западные товары, купцы вели бойкую торговлю.

Во второй половине XVI века Астрахань играла роль перевалочного пункта в товарообмене Московского княжества с Центральной Азией, Османской империей, Сефевидским государством. Другим центром восточной торговли являлась **Казань**. Из дипломатических переписок становится ясным, что во второй половине XVI столетия в Казани регулярную торговлю вели бухарцы, хивинцы, гилянцы, шемахинцы.

Бурное развитие международной торговли по Волжско-Каспийскому маршруту противоречило текущим и перспективным планам Османской империи. Султан не был намерен отступать. Он и его преемники стремились претворить в жизнь свои стратегические планы на Кавказе.

Во второй половине XVI века Казань и Астрахань играли незаменимую роль в экономической жизни Сефевидской империи. Торговые караваны, вышедшие из Казани и Астрахани, следовали по маршруту Газвин-Шираз-Ормуз (Караваны, вышедшие из Москвы, доходили до Ормуза через три месяца).

Военно-Морские силы Московского княжества, созданные в Астрахани, активно действовали на Каспийском море и обеспечивали безопасность торговых судов. Центральные рынки торговали шёлком в городах Тебриз, Ардебиль, Шемаха и Ареш.

«Московский филиал Английской компании» старался расширить свою деятельность. В течение 1561-1581 гг. эта компания отправила шесть экспедиций в Сефевидскую империю. Приследуя разведывательные цели, английские «путешественники» обошли всю империю Сефевидов. Они даже добились встречи с шахом Тахмасибом I (1524-1576 гг.).

Англичане добились от шаха и беглярбека Ширвана Абдулла-хана значительных льгот, но ликование английских купцов длилось недолго. Произошедшие геополитические изменения помешали реализации желаний англичан. Московское княжество оказывало активное сопротивление английской торговой экспансии. Особенно преуспел в этом Иван IV (1533-1584 гг.). Он ликвидировал торговые льготы, данные ранее англичанам. У Московского княжества были свои, перспективные планы насчет международной торговли, внешней политики...

Таким образом, в XVII столетии в торгово-экономических, культурных связях империи Сефевидов со странами Европы сыграли исключительную роль территории, позднее вошедшие в состав Российской Федерации.

Известный исследователь сефевидско-московских отношений Н.И.Костомаров отмечал, что большие торговые караваны в юго-восточном направлении вышли из Москвы только с начала XVI столетия.

Исследователь писал, что в течение XVI века эти связи были на очень высоком уровне. Оживление этих торгово-экономических, культурных взаимосвязей наблюдалось в 80-х годах этого века. Именно в этот период Сефевидский шах Султан Мухаммед Худабенде (1578-1587 гг.) отправил своего посла Анди-бека в Москву. В 1586-1596 гг. произошли обмены послами этими государствами.

Султан Мухаммед Худабенде, потерпевший неудачу в новой войне против Османской империи, хотел привлечь на свою сторону Московского князя. Он считал, что завоевание Баку и Дербента османскими войсками задевает также перспективные интересы Московского государства. Поэтому, что Волжско-Каспийский маршрут попадал под контроль османских властей.

Но Московское княжество, потерпевшее поражение в Ливонской войне (1558-1583 гг.), его экономическая и политическая слабость помешали ему выступить вместе с Сефевидами против Османской империи.

Вскоре внутренние реформы и внешнеполитические успехи нового Сефевидского шаха Аббаса I Великого (1587-1629 гг.) привлекли внимание московских князей и они решили заключить с ним антитурецкий военный союз. В мае 1597-го года с этой целью в Газвин были отправлены В.В.Тюфикин и С.Емельянов. В составе московской делегации, возглавляемой В.В.Тюфикиным, было 75 человек. Взамен военного союза с Сефевидами Московская делегация должна была обеспечить сдачу городов Дербент и Баку Московскому княжеству. Москва претендовала и на Шемаху. В предполагаемом договоре также нашел свое отражение принцип неприкосновенности границ, между двумя государствами.

Посланникам Москвы казалось, что трудное положение заставит Сефевидов принять предложения русских.

И.П.Петрушевский отмечал, что воистину чувствительными и самыми решающим из военно-стратегических планов, стоявшими перед турками, был захват прикаспийских областей после овладения Южным Кавказом. Этим путем османские турки овладели бы главной торговой артерией региона.

Несмотря на создавшуюся тяжелую ситуацию, дальновидный политик Аббас I отклонил «взаимовыгодные» предложения московской делегации. В Персидском заливе Сефевиды добились знаменательной победы над португальцами. В результате этой победы была восстановлена океанская торговля Сефевидского государства со странами Европы.

Таким образом, начался новый этап в истории торгово-экономических, культурных отношений народов Ближнего и Среднего Востока, Кавказа.

<https://azerhistory.com/?p=31807>

В середине второй половины XVI в Московское государство активно налаживало контакты с крупнейшими западноевропейскими странами. Укрепление русско-европейских связей в этот период во многом было обусловлено историческими условиями эпохи Великих географических открытий.

Западные державы стремились получить доступ к заморским товарам, а также обеспечить приток драгоценных металлов, необходимых для чеканки монет.

Главным объектом внимания европейцев были восточные страны Индия, Китай и Персия. После 1492 г магистральный путь в Индию оказался под контролем Португалии. Поэтому, начиная с конца XV века англичане, голландцы, французы занимались поиском альтернативных торговых маршрутов, причем стремления торговцев переплетались с интересами конкретных западных государств.

После ликвидации Казанского и Астраханского ханств под контролем России оказалось все течение Волги. В этой связи внимание западных торговцев привлек волжский путь, который связывал Европу с восточными государствами.

Кроме того, в первой половине XVI века европейцы «начали искать Северо-Восточный проход, то есть, морской путь из Западной Европы в Восточную Азию в обход Северной Европы и Азии». Идея «Северо-Восточного прохода» развивалась одновременно с вхождением Сибири в состав Московского государства. Таким образом, русско-европейские отношения второй половины XVI-XVII вв были напрямую связаны с торговой экспансией европейцев на Восток.

В историографии практически отсутствуют специальные исследования, посвященные данному аспекту отношений России и Запада. При этом, научная ценность указанной проблематики очевидна.

Во-первых, интересующие нас вопросы имеют непосредственное отношение к эпохе Великих географических открытий.

Во-вторых, они органично вписываются в историю русско-европейских отношений.

Наконец, изучение данной проблематики может пролить свет на некоторые страницы собственно русской и европейской истории, а также истории восточных стран. Общественно-политическая актуальность поставленной проблемы сопряжена с традиционной дискуссией о месте России в мировой цивилизации, о ее промежуточном положении между Западом и Востоком.

<http://www.dslib.net/istoria-otechestva/rossija-i-torgovaja-jekspansija-evropejcev-na-vostok-vtoraja-polovina-xvi-xvii-vv.html>

Начиная со второй половины XVI века и в течение всего XVII столетия, западное купечество пыталось обнаружить «Северо-Восточный проход» и одновременно интересовалось Великим Волжским путём. Начало XVIII в ознаменовалось кардинальным изменением места России на европейской арене. Соответственно, проблема транзитной торговли с Востоком приобрела качественно новую специфику.

Были попытки западных стран установить связи с Персией по волжскому пути. Следует также упомянуть статьи Е.С. Зевакина и М.А. Полиевктова, в которых анализируется деятельность голштинских купцов, стремившихся завязать транзитные отношения с Востоком (30-е и 40-е гг XVII в. Историко-географический очерк М. С. Боднарского посвящен истории поисков «Северо-Восточного прохода»³ Аналогичная проблематика затронута в статье американского историка С.Л. Бейрона. В целом при подготовке книги был использован широкий спектр исторических исследований, в которых так или иначе затронуты отдельные аспекты поставленной проблемы. И использованную литературу целесообразно классифицировать по тематическому принципу. В первую очередь следует назвать работы, посвященные взаимоотношениям России и Западной Европы в XVI-XVII вв. С.Ф. Платонов в своем труде «Москва и Запад в XVI-XVII веках» выявил общую специфику русско-европейских отношений рассматриваемого периода. Очерк Н.И. Костомарова⁵ стал первой попыткой комплексного изучения русско-европейской торговли XVI-XVII вв. Современная историография также уделяет большое внимание общему состоянию русско-европейской торговли XVI-XVII веков.

Зевакин, Б С Персидский вопрос в русско-европейских отношениях XVII в / Е С Зевакин // Исторические записки - Т 8 - 1940

См Каспийский транзит -Т П -М, 1996 Боднарский, М С Великий северный морской путь / М С Боднарский -М,Л, 1926

Baron, S Muscovy and the English Quest for a Northeastern Passage to Cathay (1553-1584) // Baron S - Explorations in Muscovite history - Croft Road, Brookfield, 1991

Костомаров, Н И Очерк торговли Московского государства в XVI и XVII столетиях / Н И Костомаров - СПб, 1889

Использованы и более конкретные исследования, касающиеся отдельных аспектов русско-европейской торговли¹. В первую группу также входят труды, посвященные взаимоотношениям России и конкретных европейских государств Прежде всего это исследования по истории русско-английских отношений, в том числе обобщающие монографии ИХ Гамеля, ФФ Мартенса, НТ Накашидзе, А Б Соколова Крупнейшими специалистами по истории англо-русской торговли являются И И Любименко и Т С Уиллан² При изучении русско-голландских отношений была использована классическая работа В.А.Кордта³. Взаимоотношения России и Швеции в XVI-XVII вв проанализированы в трудах Г.В. Форстена и Й.П. Шаскольского /История русско-французских связей была рассмотрена в исследованиях П. В. Безобразова, Г. Г .Жордания, В. Д. Преображенского Отношения России и Дании в рассматриваемый период изучались Г.В. Форстеном и С.О. Кристенсеном Попыткам Голштинии установить торговлю с Персией по Волге посвящены исследования Е. С. Зевакина и М. А. Полиевктова Ко второй группе относятся исследования по проблеме положения европейских купцов в России в XVI-XVII вв.

Эти работы помогают не только выявить общее отношение русских властей к европейским торговцам, но и определить позицию русского правительства по вопросу о транзитной торговле с Востоком Наибольшую ценность имеют монографии современных историков. А В Демкина и СП. Орленко⁴. Формальный статус европейцев анализируется в работах АС Мулюкина Кроме того, данная проблематика получила отражение в исследованиях по истории русского законодательства XVI-XVII вв Особое место занимает литература, посвященная «русскому меркантилизму XVII в» — политике, оказавшей решающее влияние на перспективы европейской торговли с Востоком транзитом через Россию

Третья группа представлена трудами по истории западноевропейских стран Во-первых, это работы по истории Великих географических открытий (классические труды Е В Тарле, И П и В И Магидовичей, Дж Бейкера⁵), а также монографии, посвященные борьбе европейских держав за преобладание на восточных рынках Также использовано большое число отечественных и

Репин, Н Н Внешняя торговля через Архангельск и внутренний рынок России во второй половине XVI-первой четверти XVII вв Авт дис канд ист наук - М, 1970, Рухманова, Э Д Архангельская торговля России (XVII век) / Э Д Рухманова // Вопросы истории Европейского Севера Межвузов сб -Петрозаводск, 1980

² Willan, T S The Early History Of the Russian Company 1553-1603 / T S Willan -Manchester, 1956

Корді, В А Очерк сношений Московского государства с Республикою Соединенных Нидерландов по 1631 год / В А Кордт // Сборник РИО - Т 116 - 1902

Демкин, А В Западноевропейское купечество в России в XVII в / А В Демкин -В 1-2 - М, 1994, Орленко, СП Выходцы из Западной Европы в России XVII века (правовой статус и реальное положение) /СП Орленко - М, 2004

Тарле, Б В Очерки истории колониальной политики западноевропейских государств /ЕВ Тарле - М, Л, 1965, Бейкер, Дж История географических открытий и исследований / Дж Бейкер - М,1950

Зарубежных работ по истории Англии¹, Нидерландов², Швеции³, Франции⁴ и Дании Такие исследования помогают выявить особенности отношений между купцами и государством, оценить объективные шансы конкретных стран на установление транзитной торговли с Персией, Индией и Китаем

Следует отдельно отметить сочинения по истории русско-азиатских связей, написанные М.В. Фехнер, Н.Б. Байковой, Н.Г. Кукановой. Большое значение имеют исследования, посвященные русско-армянскому торговому договору 1667 г и попытке создания торгового флота на Каспии.⁶

Особую группу образуют работы, в которых анализируется «россика», те сочинения европейцев о России Двухтомник Ф Аделунга «Критико-литературное обозрение путешественников по России до 1700 г и их сочинений» содержит много фактов, касающихся биографии того или иного западного автора, обстоятельств его пребывания в России Также были использованы фундаментальные исследования МА Алпатова Нельзя не упомянуть работу СМ Середонина «Сочинение Джильса Флетчера Of the Russe Common Wealth как исторический источник»⁷ Сочинения шведских дипломатов XVII в, посещавших Россию и Персию, были проанализированы Б Г Курцем и А Г Маньковым Говоря об историографии проблемы в целом, нужно отметить, что некоторые аспекты получили явно недостаточное освещение В частности, почти отсутствуют попытки комплексного изучения позиции русских властей по проблеме транзитной торговли с Востоком В первую очередь это относится к истории русско-европейских отношений второй половины XVI в.

Ashley, M England in the seventeenth century I M Ashley - Harmondsworth, 1977, Bryant, A The England of Charles II / A Bryant - L , N -Y, Toronto, 1935, Coleman, D C The Economy of England, 1450-1750 / D C Coleman - L, Oxford, N -Y, 1977

История Нидерландов - Гаара, 1995, Barbour, V Capitalism in Amsterdam in the

seventeenth century/V Barbour -Baltimore, 1950 з Ahnlund, N Den svenska utrikespolitiken historien / N Ahnlund - Stockholm, 1960 -

V I, Heckscher, EF An Economic History of Sweden / EF Heckscher - Cambridge, Massachusetts, 1954

⁴ Bnggs, R Early Modern France 1560-1715 / R Bnggs - Oxford, 1977, Treasure, G RR

Seventeenth Century France / G R R Treasure - L, 1966

Danstrup, J A history of Denmark II Danstrup - Copenhagen, 1949, Kjersgaard, E A History of Denmark /E Kjersgaard -Copenhagen, 1974

Восканян, В Ново-торговый устав и договор с армянской торговой компанией 1667 г /В Восканян//Известия АН Армянской ССР -Общ науки -1947 -№6

Середонин, С М Сочинение Джильса Флетчера Of the Russe Common Wealth, как исторический источник /СМ Середонин - СПб, 1891.

История внешней политики России Конец XV-XVII век / Отв ред Г А Санин -М, 1999 - С 208

Магидович, И.П. Очерки по истории географических открытий / И П Магидович, В.И. Магидович -Т II -М, 1983 -С 213

В соответствии с поставленной целью были определены следующие исследовательские задачи

1 Во второй половине XVI-XVII вв торговые круги западных стран рассматривали Россию как своеобразный «мост», соединяющий Европу и Азию Внимание европейцев привлекали два маршрута на Восток, связанные с Русским государством Первый из них - «Северо-Восточный проход», пролежавший вдоль побережья Сибири Одновременно западное купечество интересовалось Великим Волжским путем - речной магистралью, соединявшей Европу с Персией

Письмо Ивана ГУ Елизавете I от 24 октября 1570 г // Толстой, Ю В Первые сорок лет сношений между Россией и Англией (1553-1593 гг), Послание английской королеве Елизавете (1570) // Послания Ивана Грозного - М, Л, 1951

Договорная запись, заключенная между Российским и Голштинским дворами // Акты исторические, собранные и изданные Археографическою комиссиею -Т 3 1613-1645 -СПб, 1841.

Горсей, Дж Путешествия сэра Джерома Горсея // Дж Горсей - Записки о России XVI-начало ХУП вв - М, 1990, Дженкинсон, А. Путешествие от города Москвы в России до города Бухары в Бактрии / А. Дженкинсон // Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке и др.

Обсуждение вопроса об использовании территории России для торговли с Востоком стало одной из составляющих русско-европейских отношений рассматриваемого периода Речь идет, прежде всего, о попытках европейцев закрепиться на Великом Волжском пути. Соответственно, Англия, имевшая регулярные торговые и дипломатические связи с «Московией», проявила наибольшую настойчивость в стремлении проникнуть на Восток через Россию.

1. Союзником западных купцов в решении транзитной проблемы становились их национальные правительства. Наиболее ярко связь между интересами купечества и политикой государства проявилась в деятельности «Английской компании. Московский филиал», пытавшийся обнаружить «Северо-Восточный проход» и наладить торговлю с Персией по Волге.

2. В отношениях, возникавших по поводу транзитной торговли с Востоком, участвовали и сами восточные страны, в первую очередь Персия. В рассматриваемый период персидское государство Сефевидов активно налаживало торговые связи, как с Западной Европой, так и с Россией, используя, в том числе, волжский речной путь.

5. Отношение русских властей к попыткам западных купцов проникнуть в Азию через Россию на протяжении рассматриваемого периода претерпело серьезные изменения. До воцарения династии Романовых русское правительство не имело принципиальной позиции по этому вопросу на первый план выходила специфика отношений России с конкретными европейскими странами. В середине-второй половине XVII века экономическая стратегия царского правительства приобрела черты протекционизма. Соответственно, государство, учитывая интересы отечественных купцов, категорически отказывало европейцам в праве вести торговлю с Востоком через свою территорию.

6. Будучи объектом внимания европейцев, Россия в то же время пыталась использовать свое географическое положение в интересах собственной торговли с Востоком. Так, политика А.Л. Ордина-Нащокина предусматривала активное развитие торговли с восточными странами, особого упоминания заслуживают договор с Армянской компанией и попытка создания каспийского флота.

Волжский путь в отношениях Англии и России конца XVI – начала XVII вв. В 1617 г. в Лондон прибыли русские послы С. Волынский и М. Поздеев. Царь поручил им добиться от Якова I финансовой помощи в размере 100-400 тыс. рублей. Однако король из-за конфликта с парламентом сам был стеснен в средствах. В то же время английские купцы «склоняли короля к принятию лиги и союза с Россией, но с условием предоставления англичанам новых торговых привилегий и монополии на персидскую торговлю». В итоге Московская компания, действуя независимо от короны, собрала 200000 фунтов (100000 рублей). К этому займу присоединилась Ост-Индская компания, «которую удалось заинтересовать возможностью использования сухопутного торгового пути на Восток через русские земли». Англичане

согласились предоставить России требуемую сумму «на условиях удаления голландцев с внутренних русских рынков и допущения Англии к транзитной торговле через Россию с Персией». В 1618 г. в Россию с деньгами приехал представитель Ост-Индской компании Д. Диггс . Однако на пути в Москву он повернул назад и вернулся в Англию с большей частью суммы . Исходя из результатов посольства Меррика, можно предположить, что даже в случае реализации займа в полном объеме русские власти вряд ли стали бы рассматривать вопрос о доступе англичан к волжскому пути.

В 1620 г. все тот же Меррик «вновь поставил вопрос о предоставлении английским купцам права торговать с Персией по Волге»¹. При этом он ссылаясь на убытки, понесенные англичанами «в Московское разоренье». В ходе переговоров Меррик неоднократно просил царя позволить англичанам «ходить через свои государства торговати в Бухары и в Перейду и в ыные земли по их воле» . Царское правительство на какой-то миг заколебалось и обратилось за консультацией к отечественному купечеству. Русские купцы в своем ответном слове заявили, что английская торговля в Персии в любом случае обернется для них убытками, поскольку «агличаня люди богатые» . В то же время московские торговцы признали, что если «государь укажет с агличан котиорые ходити в Перейду имати пошлины и в том де Государеве казне прибыли чая многие» . Иными словами, русские купцы дали свое согласие на выполнение просьбы англичан при условии установления высоких пошлин на англо-персидскую торговлю . Таким образом, впервые за многие годы Московская компания получила шанс вернуть себе право торговать с Персией. Однако Меррик «отказался обсуждать вопрос об увеличении пошлины за участие в торговле по Волге» , заявив, что «ему о том от государя его говорити не наказано» . Возможно, реакция посла объяснялась критическим финансовым положением Московской компании . В своем отчете Меррик выразил надежду, что царь позднее вернется к вопросу о праве англичан ездить по Волге . Однако этим чаяниям не было суждено сбыться.

После 1620 г. англо-русские отношения вступили в очередную фазу кризиса . Дипломатические разногласия ухудшали и без того неприязненное отношение русского правительства к английским торговцам. Впрочем, Московская компания по-прежнему проявляла интерес к Великому Волжскому пути. В 1626 г. Карл I в письме на имя царя просил разрешить англичанам вывозить шелк-сырец по Волге. Особый интерес вызывает фраза, с которой начинается это послание: «Мы почли полезным принять в особое

внимание предложение, сделанное ранее высоким вельможей вашего двора нашему агенту Фабиану Смиту относительно торговли шелком, ежегодно вывозимым из Персии через ваши владения...». Можно только гадать, какого «высокого вельможу» имел в виду Карл I. Возможно, речь шла о купце Родионе Котове, который в 1619 г. выступал за восстановление транзитных привилегий Московской компании. В любом случае, обращение короля осталось без ответа. Примечательно, что в 1629 г. царь позволил проехать по Волге английскому дипломату Д. Коттону, возвращавшемуся на родину из Персии (эта поездка не состоялась, т.к. англичанин умер, находясь еще во владениях шаха). Отметим, что в 20-х-30-х гг. XVII в. отдельные английские купцы безуспешно пытались получить у русских властей санкцию на поиски «Северо-Восточного прохода». Так, в 1627 г. Р. Свифту было отказано в праве искать путь в Индию по Оби и Енисею. Через десять лет Дж. Картрайт предложил царю «найти с севера на восток проход в Восточную Индию морем, и оттоле вести большой торг во всей вселенной ...» , однако этот проект был отклонен.

В конце 1630-х гг. английское купечество прекратило попытки проникнуть на Восток через территорию России. Разумеется, этому способствовало ослабление интереса англичан к волжскому маршруту. В любом случае, на мой взгляд, Московская компания в XVII в. не могла рассчитывать на возвращение ей права ездить по Волге.

Во-первых, постоянно ухудшались дипломатические отношения Англии и России.

Во-вторых, англо-персидская торговля транзитом через Россию противоречила интересам царской казны: торговля шелком-сырцом «была монополизирована царем, который, выменивая его на золото, медь, соболя и полотно, не желал выпускать ее из своих рук» . Наконец, невозможность восстановления привилегий Московской компании была связана с общим кризисом английской торговли в России.

Этот кризис нельзя объяснять лишь успехами голландцев. В XVII в. экономическая политика русских властей приобрела черты протекционизма. Несомненно, европейская торговля в Персии транзитом через Россию была крайне нежелательна для русских купцов, которые сами посещали владения шаха или же занимались посреднической торговлей, поставляя восточные товары в Европу. Царь и его окружение не могли не учитывать эти обстоятельства, тем более, что убытки купечества влекли за собой потери для казны. Неслучайно в 1641 г. европейцы, заподозренные в желании

встретиться с персидским послом, были вызваны в Посольский приказ и подвергнуты допросу. Нет ничего удивительного в том, что в первой половине XVII в. Россия решительно отказывала англичанам в праве проникать на Восток через русские земли. Это касается не только персидской торговли, но и поисков «Северо-Восточного прохода». Напомним также, что с 1627 г. русские купцы регулярно просили царя отменить привилегии европейцев. Разумеется, речь шла в том числе, о Московской английской компании.

Русское правительство к тому моменту уже вело мирные переговоры с Польшей, но складывались они сложно, в том числе из-за низкого профессионализма русской делегации. Одновременно продолжались боевые действия со шведскими войсками, причем русские терпели неудачи. Шведы занимали относительно прочные позиции в Новгороде, и всерьез рассматривали вопрос о приведении местного населения к присяге королю Густаву Адольфу.²

В таких условиях в январе 1616 г. в Дедерине начались русско-шведские переговоры о мире. Кроме англичан свое посредничество предложили еще и голландцы. Но те, кто был призван облегчить переговоры, пытались в первую очередь защитить свои интересы, и не смогли найти общий язык даже друг с другом. К традиционному соперничеству голландцев и англичан в торговле с Русским государством добавилось стремление Соединенных провинций подыграть Швеции. Усиление последней за счет России могло помочь голландцам в соперничестве с Ганзой и Данией.

Однако активная деятельность представителя Англии Д. Меррика в сочетании с его хорошим знанием внутренней обстановки в России и русских обычаев позволили ему оттеснить голландцев от переговорного процесса. От успеха его посреднической миссии во-многом зависело и его собственное финансовое положение - у него были большие деловые интересы в России. В итоге к моменту переноса переговоров в Столбово голландская посредническая миссия по существу прекратилась, а влияние Меррика только возросло. О ходе переговоров он информировал монархов России и Швеции.¹

27 февраля 1617 г. Столбовский мир между Россией и Швецией стал исторической реальностью. Главным его итогом было оттеснение Москвы от Балтики, которое удастся преодолеть лишь спустя столетие. Шведская сторона возвращала занятые ее войсками Новгород, старую Руссу, Порхов и Сумерскую область. Россия лишилась своих прав на Корелу, Копорье,

Орешек, Ям, Ивангород. Российская торговля в регионе оказалась под контролем Стокгольма. Торговые связи замыкались на шведские города, закреплялась роль ревельского купечества, как посредников. Русским купцам запрещалось проезжать через владения шведской короны для торговли в других государствах Европы, а также торговать на шведской территории с купечеством из третьих стран. По оценке современных исследователей, «Швеция замкнула прибалтийский барьер».

Невыгоды сложившегося положения для национальных интересов России очевидны, но они стали закономерным итогом Смутного времени. Что касается Англии, то заключение Столбовского мира стало для нее позитивным фактом. Окреп ее авторитет в глазах руководства Русского государства. Меррик был с почетом принят в Москве, удостоился многих милостей от русского правителя. Пытаясь развить успех, англичане предприняли попытку добиться права на транзитную торговлю с Востоком. Но неосмотрительно созданный Иваном Грозным прецедент не повторился. Были подтверждены привилегии англичан в том виде, как их предоставил Борис Годунов, и только.

Неудача Меррика в этом конкретном пункте не умаляет значения его в целом успешной миссии. Но апологетических оценок со стороны русских она вряд ли заслуживает. Материальные выгоды Московской компании были весьма существенны, так как на фоне потери Прибалтики возросло значение торговли через русские северные порты. Сохранить монопольное положение компании на Белом море было гораздо проще, чем при выстраивании торговли через Балтику. А, торгуя через труднодоступный Русский Север, компания естественным образом избавлялась от большинства конкурентов, как иностранцев, так и от своих соотечественников, пытавшихся вести дело самостоятельно. Снова в проигрыше оказывались все, в первую очередь Россия, но не узкая группировка в Англии, интересы которой представляла Московская компания.

Довольно быстро англичанам представилась возможность вновь поднять вопрос о возделенном восточном торговом пути. Москва продолжала испытывать колоссальные финансовые трудности и обратилась с просьбой о займе к Дании и Англии. Дания ответила отказом. В Англию было направлено русское посольство Степана Волынского и дьяка Марка Поздеева, которое прибыло в Лондон в августе 1617 г., рассчитывая при благоприятном исходе получить до 400 тысяч рублей. Одновременно послам

было поручено проработать вопрос о создании антипольского союза и привлечении к нему Дании, Швеции и Соединенных провинций.

Сама Московская компания, времена расцвета которой уже были в прошлом, не смогла изыскать требуемых финансовых средств. Помощи от короля Якова ждать также не приходилось. Однако, заинтересованность английского купечества в русском рынке сыграла свою роль. Удалось привлечь средства Ост-Индской компании, которая получала взамен часть доходов от торговли с Россией в течение следующих 8 лет. Несомненно, представителей этой компании интересовала и возможность налаживания торговых маршрутов на Восток. В итоге английская сторона готова была предоставить заем в размере до 100 тысяч рублей. Взамен Россия должна была открыть для англичан Волжский торговый путь, обеспечить монополию Англии на своем рынке, удалив с него купцов из Соединенных провинций, заключить соглашения на скупку пеньки, льна и готовых канатов. Кроме того, было выдвинуто требование точно назвать срок погашения займа.

Эти условия доставило в Россию посольство Дадли Диггса (Dudley Digges), крупного деятеля Ост-Индской компании, прибывшее летом 1618 г. в Холмогоры. Д. Диггс был человеком опытным. В 1610 г. он принимал участие в снаряжении четвертой и последней экспедиции Генри Хадсона (Гудзона, Henry Hudson), а позже отметился во внутрисполитической борьбе в Англии, в частности в ходе событий 1626 г. Но, в незнакомую ему Россию он приехал в сложное время, имея на руках огромную сумму денег.

В середине 1618 г. польские войска подошли к Можайску. Английский посол принял решение ретироваться. Сделал это Диггс, не поставив в известность русские власти, причем корабли, на которых он уходил, открыли огонь из пушек, чтобы не допустить преследования. Описавший эти события голландский эмиссар Исаак Масса указал, что Диггсу не понравилась страна, и он заподозрил Московскую компанию в обмане.

В письме, которое неудавшийся посол отправил на родину, в качестве мотива своего поступка он указал на польскую опасность. С собой Диггс увез большую часть денег, которая очевидно была предоставлена Ост-Индской компанией. В Москву та часть английского посольства, которая решилась остаться, привезла лишь 20 тысяч рублей, которые и были приняты русским правительством. Впрочем, заем был возвращен Англии уже в 1621 г.

В 1620 г. попытку открыть англичанам путь к восточной торговле вновь предпринял Джон Меррик. Взамен он обещал предоставление нового займа. Однако, переговоры не удались. Англичане рассчитывали торговать без

уплаты высоких пошлин, чего Москва им позволить не могла. В этой связи не сильно продвинулись и переговоры о союзе. Но, все же с собой в Лондон посол увез проект договора. Отправились с ним и русские послы И. Погожев и Л. Власьев.

Внешнеполитическое положение России тем временем становилось уже не столь нестабильным, как несколькими годами ранее. 23 ноября 1618 г. было заключено Деулинское перемирие с Польшей. К списку тяжелых территориальных потерь России добавился Смоленск и еще ряд западных владений, но лучшего в тех условиях ожидать было вряд ли возможно. Примечательно, что английское посредничество в этих переговорах русские отвергли сразу еще во время посольства Волынского и Поздеева. Одновременно русской дипломатии удалось в значительной степени нормализовать положение у южных границ России. И хотя на подписание договора турецкий султан не пошел, мирные отношения с Османской империей и ее вассалом Крымским ханством сохранялись в течение ряда лет, позволив России сосредоточиться на западном направлении.

<http://www.dslib.net/istoria-otechestva/russko-anglijskie-otnoshenija-vo-vtoroj-polovine-xvi-xvii-vv.html#3963544>

Франция и Россия: восточный транзит.

Неудивительно, что большинство французских товаров шло в Россию через посредников. Французы, проявлявшие интерес к русскому рынку, в первую очередь стремились закрепиться не в самой России, а в Прибалтике - главном ареале посреднической торговли между Западной и Восточной Европой. Вообще во второй половине XVI в. в среде французского дворянства и буржуазии существовал «проект колонизации Ливонии и установления французского протектората над Северной Европой». В 1575 г. французский резидент в Дании, Ш. Данзе, предложил Генриху III не только завоевать Прибалтику, но и «захватить в свои руки русский рынок». В этом же проекте предусматривалась «возможность войны Франции в союзе с Польшей и Швецией против России» с целью отвоевания Ливонии. Таким образом, под «захватом русского рынка» подразумевалось установление контроля над Прибалтикой.

Итак, в XVI-XVII вв. русско-французские отношения проходили стадию становления. Дипломатические связи России и Франции были крайне непрочными. Торговые контакты носили более оживленный характер, однако, объемы русско-французской торговли были весьма скромными. Если проанализировать эту ситуацию с точки зрения проблемы восточного

транзита, становится очевидным, что французское купечество изначально имело минимальные шансы установить торговлю с Востоком через территорию России.

При изучении попыток французских купцов проникнуть в восточные страны через Россию нужно учитывать особенности экономического развития Франции в рассматриваемый период. На всем протяжении XVI-XVII вв. Франция являлась сельскохозяйственной страной. Лишь менее 10 % населения было занято в промышленности. Можно выделить специфические факторы, которые затрудняли именно развитие внешней торговли. Значительную часть французской буржуазии составляли так называемые «финансисты», получавшие доход благодаря откупам с налогов. Разумеется, таким предпринимателям было незачем «пускаться в далекие опасные предприятия за морем, рисковать в торговле и промышленности». Поэтому французский капитал «оказался слишком вялым во внешней деятельности по сравнению с капиталом английским и голландским».

Кроме того, вплоть до конца XVI в. французская внешняя торговля не получала государственной поддержки. В условиях постоянных гражданских войн правительство вообще почти не уделяло внимания экономическому развитию страны. С приходом к власти династии Бурбонов (1589 г.) политический строй Франции начал изменяться в сторону абсолютной монархии. Именно абсолютизм стал движущей силой подъема французской экономики в XVII в. В частности, королевская власть стремилась «всеми средствами расширить внешнеторговые связи Франции». Одновременно, происходило становление французской колониальной империи. Эти успехи стали возможны благодаря политике меркантилизма. Идеологами новой экономической стратегии стали А.Ж. Ришелье и в особенности Ж.Б. Кольбер. Легендарный кардинал *Ришелье*, являвшийся фактическим главой правительства с 1624 г., «**положил начало активной морской и колониальной политике Франции**».

В частности, он поощрял создание мануфактур, ориентированных на экспорт. Именно *при Ришелье началось строительство торгового флота* (в начале XVII в. французские торговцы не имели современных кораблей, что заведомо делало их неконкурентоспособными). Кроме того, кардинал инициировал создание всевозможных торговых компаний. Первые подобные предприятия были учреждены еще при Генрихе IV: первая Ост-Индская компания (1604 г.), «Компания для торговли с Новой Францией» (1620 г.). Эти проекты «оказались недостаточно жизнеспособными», но Ришелье не

преминул воспользоваться опытом предшественников. В 1626 г. правительство попыталось учредить целую сеть монопольных компаний, но эти предприятия получили непродуманную структуру и располагали скудным капиталом. Через несколько лет кардинал решил заменить эти фирмы компаниями с более узким территориальным охватом. Впрочем, и у вновь созданных предприятий дела «шли неблестяще». Продолжателем политики Ришелье стал Ж.Б. **Кольбер**, который занимал должность генерального контролера финансов в 1665-1683 гг. Именно с этим периодом связывают расцвет французского меркантилизма. Экономическая политика Кольбера в целом оказалась удачной. Главным достижением в сфере внешней торговли стало **строительство** долгожданного **торгового флота**. Как и его предшественник, Кольбер стимулировал создание монопольных компаний и даже достиг на этой почве определенных успехов. Однако, многие из таких фирм «чахли и не давали Франции ожидаемые экономические блага».

Также нужно учитывать специфику воззрений Кольбера. Так называемый «кольбертизм» отдавал приоритет интересам государства, как главного творца экономического подъема.

Стремлению Кольбера установить абсолютный контроль над экономикой противились различные слои французской буржуазии, в том числе купцы, занятые во внешней торговле. Поэтому те же монопольные компании зачастую воспринимались, как искусственные образования, навязанные государством. Таким образом, при Кольбере Франция **не смогла** предпринять рывок на пути **к господству в мировой торговле**. Лишь в XVIII в. французское купечество добилось серьезных успехов на внешней арене и стало главным конкурентом англичан. Итак, в рассматриваемый период Франция не принадлежала к числу лидеров мировой торговли; в этом контексте ее можно назвать страной «второго эшелона». С другой стороны, в XVII в. французская внешняя торговля переживала значительный подъем. В этот период французы были в принципе способны завязать связи с восточными странами через территорию России. По крайней мере, именно в XVII в. французские коммерсанты, пользуясь поддержкой государства, стремились закрепиться на важнейших рынках Востока. В основе этих амбиций лежали интересы промышленности, нуждавшейся в восточном сырье. Мы уже упоминали первую в истории Франции Ост-Индскую компанию, созданную в 1604 г.

Кольбер возродил это предприятие в 1664 г. Кроме того, в XVII в. во Франции создавались компании, призванные вести торговлю с Китаем. Однако, французские купцы не могли добиться привилегированного положения в далеких странах, которые входили в орбиту интересов могущественных Англии и Голландии.

<http://www.dslib.net/istoria-otechestva/rossija-i-torgovaja-jekspansija-evropejcev-na-vostok-vtoraja-polovina-xvi-xvii-vv.html>

Отношения Русского государства с Крымским ханством после присоединения Среднего и Нижнего Поволжья.

В дальнейшем взгляды И.Б. Грекова на характер и цели крымско-турецкого военно-политического сотрудничества в XV — XVII вв. получили дальнейшее развитие, что нашло свое отражение в вышедшем под его редакцией в 1984 г. сборнике «Османская империя и страны Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы в XV — XVI вв.», где ему принадлежала глава «Османская империя, Крым и страны Восточной Европы в 50-70-х гг. XVI в.» Определяя задачи своей работы, И.Б. Греков отмечал, что, «учитывая существующие в историографии споры по поводу характера сотрудничества Порты с ее вассалом Крымом», большое внимание в труде уделяется «проблеме использования султаном ордынского политического наследства в Восточной Европе, в частности Крыма, для осуществления больших стратегических замыслов османской дипломатии против Московской Руси и Польско-Литовского государства». Тем самым автор фактически намеренно отсекает многие важнейшие проблемы отношений России и Крыма именно, как самостоятельных партнеров вне зависимости от интересов Порты.

Исследование отношений Крымского ханства с сопредельными государствами Восточной и Юго-Восточной Европы, предпринятое И.Б. Грековым, остается, к сожалению, фактически единственным трудом, рассматривающим место Крыма в системе международных отношений. В современной отечественной историографии до сих пор не рассматривались специально крымско-литовско-польские отношения, хотя многие их аспекты были затронуты в трудах Б.И. Флори. Политика Крыма в Поволжье и на Северном Кавказе рассматривалась исследователями в связи с казанской войной и присоединением Астрахани. Однако, кроме известных трудов Е.Н. Кушевой, в советской историографии так и не появилось специальных исследований, посвященных политике Крыма в данных регионах.

Мало сделано и для исследования социально-экономического и политического строя Крымского ханства. После В.Д. Смирнова этими сюжетами фактически не занимались. Сложные вопросы о соотношении сил в правящей верхушке Бахчисарая, борьбе за власть различных группировок крымских феодалов, их внешнеполитической ориентации, наконец, о механизме принятия политических решений и практике ведения дипломатических переговоров рассматривались лишь попутно отдельными исследователями, в первую очередь, А.А. Новосельским, а применительно к периоду конца XV — начала XVI вв. В.Е. Сыроечковским и К.В. Базилевичем и по периоду первой половины XVI в. — С.О. Шмидтом. Открытым остается вопрос об оценке исторической роли отдельных правителей Крыма, и, в первую очередь, хана Девлет-Гирея I, хотя он и был поставлен А.А. Новосельским⁴⁷.

Сложным остается вопрос о характере крымских набегов, их подготовке, маршрутах, численности участвовавших в каждом набеге и т.д. Хронология крымских набегов специально рассматривалась А.А. Новосельским только по отношению к периоду Ливонской войны (с 1558 по 1573 гг.)⁴⁸. В обобщающих трудах даже такие крупнейшие военные акции Крыма, как походы 1571 — 1572 гг., изучались лишь попутно⁴⁹. Фактически мы имеем только одно исследование, специально посвященное набегу 1572 г., — статью Г.Д. Бурдея⁵⁰.

Мало разработаны вопросы обороны южных рубежей России от крымских набегов. Кроме статьи В.А. Александрова⁵¹, данная тема фактически специально не рассматривалась. В статье В.А. Александрова проблема организации обороны южных рубежей России во второй половине XVII в. поставлена лишь в самом общем плане. Констатировалось, что стратегическое значение южной границы стало очевидным именно в ходе Ливонской войны; выделены этапы становления полевой сторожевой службы: 50-е-70-е гг. и 80-е-90-е гг. XVI в. В работе также указывалось, что опыт борьбы с татарами в ходе Ливонской войны побудил перейти от практики несения полевой службы к созданию единых оборонительных комплексов, состоящих из засек, полевых укреплений на дорогах и непосредственно крепостных сооружений. С одной стороны, при общих правильных выводах работы, они фактически не подтверждаются в ней конкретным описанием борьбы с татарскими набегами, что значительно снижает ее ценность. С другой стороны, создание засечных линий рассматривалось на конкретных примерах В.П. Загоровским и А.В.

Никитиным, но им, напротив, не был присущ общий взгляд на рассматриваемую проблему в целом⁵².

В отечественной историографии почти не затрагивался вопрос об ущербе от крымских набегов второй половины XVI в. Даже относительно такого грандиозного по тем временам события, как пожар Москвы в

1571 г. порой приводились, со ссылкой на зарубежные источники, астрономические цифры людских потерь (А.А. Зимин), а зачастую они вообще не подсчитывались (С.В. Бахрушин). Однако в последних работах Р.Г. Скрынникова эта проблема представлена более взвешенно⁵³.

Периодизация русско-крымских отношений применительно ко всему XVI в. в отечественной исторической литературе до сих пор специально не рассматривалась. Большинство исследователей склонны признавать важнейшей вехой в истории взаимоотношений России с Крымом, а также с Турцией 50-е гг. XVI в., указывая, что взятие Казани и Астрахани Иваном IV в 1552—1556 гг. привело к их резкому обострению. Сложнее обстоит вопрос о том, можно ли точно определить момент временного спада крымского давления на южные рубежи Русского государства. А.А. Новосельский полагал, что это произошло после 1572 г.. Близкой точки зрения придерживался И.Б. Греков. Некоторые исследователи, как, например, Я.С. Лурье предлагали выделить в особый период начало 60-х гг. XVI в.⁵⁷. Отдельные авторы указывали, что характер русско-крымских отношений существенно не изменился вплоть до конца Ливонской войны. Кроме того, многие ученые отмечали, что важнейшей вехой в истории крымской политики России в XVI в. явилось само начало Ливонской войны и падение правительства т.н. «Избранной Рады». В целом, хронологические рамки исследования истории русско-крымских отношений во второй половине XVI в. должны, как нам представляется, рассматриваться в связи с их местом в системе международных отношений в Восточной Европе, при учете взаимосвязи внутривнутриполитических событий в Русском государстве в период правления Ивана Грозного.

Итак, можно констатировать, что русско-крымские отношения 50-х- 70-х гг. XVI в. несмотря на то, что их важнейшая роль в истории внешней политики Русского государства неоднократно признавалась и даже подчеркивалась, никогда не были темой самостоятельного исследования в отечественной историографии, что, безусловно, является значительным пробелом.

Последнее, к сожалению, относится и к украинской историографии.

Хотя в общих работах по истории Украины (главным образом, М.С. Грушевского) вопросы влияния русско-крымских отношений на политическое положение украинских земель, находившихся в составе Польско-Литовского государства, и поднимались, но в целом эта проблема рассматривалась исключительно в связи с историей Запорожской Сечи в плане военно-политической деятельности на Днепре князя Д.И. Вишневецкого. Причем фигуре этого известного деятеля придавалось исключительное значение в отрыве от оценки конкретной ситуации в отношениях между Польско-Литовским и Русским государствами, с одной стороны, и Крымским ханством — с другой. Украинская историография советского периода сохраняла эту традицию, что ярко видно на примере известного труда В.А. Голобуцкого⁶⁰.

Русско-крымские отношения в первые годы Ливонской войны. 1558 — 1562 гг.

Но это было только начало. Вскоре на Дон был послан Игнатий Вешняков, постельничий Ивана IV. Вместе с Вишневецким он должен был заложить на Дону город, который должен был стать базой для сосредоточения русских войск, направляющихся на судах в Керчь. Речь шла явно о крупномасштабном военном предприятии. Размах военных приготовлений очень ярко отразился в материалах РК. Под 7067 г. там имеются характерные записи, свидетельствующие о проведении взаимосвязанных мероприятий по организации наступления на Крым: “Того же лета послал царь и великий князь на Дон постельничего и воеводу Игнатия Михайловича Вешнякова, а велено ему сходитися на Дону со князем Дмитрием Вишневецким. Того же лета велел государь слуге князю Михаилу Ивановичу Воротынскому идти на Коширу. А с Коширы идти на Делилос. А з Делилова на поле мест смотрити, где государю и Великому князю полком стояти”³⁵. Таким образом, вслед за отправлением передовых отрядов Адашева, Вешнякова и Вишневецкого за Оку должна была двинуться главная русская армия во главе с царем. “Приговор”, определивший состав этой армии, был принят 11 марта: “Марта в 11 день приговорил царь и великий князь Иван Васильевич всея Руси з братом своим со князем Володимером Андреевичем и со всеми бояры, как ему против своего недруга крымского царя Девлет-Кирея стоять и как ему своих украин беречь. А самому царю и Великому князю своего для дела и земского быть готову”. В походе, как явствует из материалом РК, должен был участвовать почти весь состав тогдашней боярской думы. Интересно,

что судя по всему русские войска должны были концентрироваться в верховьях Дона, а не Днепра.

Между тем в предшествующие годы главное внимание для разведывания “дороги на Крымского улусы” уделялось именно бассейну Днепра. Б. Н. Флоря связывает это с тем, что летом 1559 г. в Москве ожидали выступление там войск Польско-Литовского государства. Это мнение является небезосновательным, учитывая, что при составлении планов весенних антикрымских операций в Москве рассчитывали на скорое заключение соглашения с королем, направленное против хана Девлет Гирея I. Иной точки зрения придерживался И. Б. Греков, полагая, что активность русских на Днепре имело целью спровоцировать конфликт между Крымом и Польско-Литовским государством³⁸. Бесспорно, однако, что деятельность на Днепре князя Д. М. Вишневецкого изрядно осложняла в конце 50-х гг. польско-крымские отношения. В этих условиях Иван IV не мог пойти на сосредоточение там крупных русских военных сил. Тем не менее вопрос о главном направлении движения “под Крым”, вероятно, не был окончательно решен до весны 1559 г. В дальнейшем, как мы увидим, главной базой для сосредоточения русских войск действительно стал бассейн Дона. В целом можно сказать, что материалы, как летописных источников, так и посольской документации, не оставляют сомнения, что весной 1559 г. русско-крымские отношения достигли большой напряженности.

В условиях угрозы со стороны Крыма в Москве должны были с особым интересом ждать прибывающих литовских послов. 3 марта 1559 г. литовское посольство во главе с В. Тышкевичем прибыло в Москву³⁹. Ход переговоров с литовскими послами достаточно полно освещен в польских посольских книгах и обстоятельно рассматривался многими исследователями внешней политики России⁴⁰.

А.А. Новосельский указывал, что во время переговоров поляки и литовцы выдвинули два возражения против антикрымского союза с Москвой, которые оказались в конечном итоге непреодолимыми: возможность вмешательства Порты в польско-крымский конфликт и нереальность в этом случае эффективной помощи Польши со стороны Русского государства. Исследуя ход переговоров, А.А. Новосельский отметил на объективную не заинтересованность Москвы в успешной борьбе Польши против Крыма, что изначально обрекало на неудачу любую попытку заключения союза между двумя государствами.

Несколько иной точки зрения придерживался в этом вопросе Б. Н. Флоря. Приводя так же, как и А. А. Новосельский, известный отрывок из русской посольской документации, посвященной переговорам, характеризующий позицию литовской стороны (“и только крымского избыв, и вам не на ком пасти, пасти вам на нас”)⁴³, Б. Н. Флоря указывает, что “эти слова раскрывают нам самое существо дела: литовская магнатерпя рассматривала Крымское ханство, как возможного союзника в борьбе за сохранение своего господства над белорусскими и украинскими землями и поэтому не была заинтересована в его уничтожении”. Подобный вывод представляется преувеличением. Крымское ханство невозможно было “уничтожить” в реальных условиях середины XVI в., и речь здесь шла не столько о сохранении господства над белорусскими и украинскими землями, сколько о нежелании короля способствовать усилению Русского государства накануне грядущего конфликта с ним в Прибалтике. Гораздо убедительней оценка Б. И. Флорей роли Порты в стабилизации польско-литовско-крымских отношений в конце 1558 г., что свело на нет заинтересованность Вильно в антикрымском союзе. Нельзя не согласиться и с его мнением о том, что их негативный исход “определил собой развитие дальнейших событий на Юге”. Действительно, подход Ивана IV на Оку не состоялся. В сложившихся обстоятельствах отправление крупных воинских сил было исключено. Но отмена подхода не означала прекращения антикрымских операций на Доне и Днепре. Мало того, столкнувшись с осложнениями в отношениях с Польско-Литовским государством, правительство Ивана IV должно было изменить или скорректировать свои планы военных действий на Юге таким образом, чтобы возместить отсутствие крупных воинских сил. Именно с лета 1559 г. Иван IV стал уделять особое внимание созданию в бассейне Дона базы для действия против Крыма. В апреле 1559 г. к князю Исмаилу был отправлен Е. Мальцев. Его «наказная память» в части, предусматривающей ответы на возможные вопросы правителя Большой Ногайской орды относительно планов действий русских войск против Крыма, содержит ценные сведения о значении, которое придавал Грозный отправлению в начале того года на Дон И.В. Вешнякова: "...послал, господине на Дону и которые кочуют у моря около Керчи. Итого ему велел беречи, чтоб крымские люди на вашу сторону не переводили, Да и мост ему велел смотреть на Дону, где пригоже город поставить”⁴⁸. Таким образом, Грозный стремился положить конец переходу на “крымскую сторону” враждебных князю Исмаилу ногайских мурз. Тем самым Москва усилила бы свои позиции у больших ногаев.

Е. Мальцев должен был особо отметить, что “город хочет государь поставити на Дону того для, чтоб из того города близко ходити к Крыму воевати и твоим бы улусам бережение было”. Не было сомнений в том, что в Москве намеревались подтолкнуть таким образом Исмаила к решительным действиям против Крыма. Отпущенный почти одновременно с Е. Мальцевым посол князя Исмаила у Ивана IV Амангельдей повез с собою грамоту государя, где прямо было сказано относительно продолжения походов русских войск “на крымские места”: “А о Крымском хочу мыслити гораздо, как над ним промышляти”. Грамота датирована апрелем 1559 г. В это время поход “за Оку”, вероятно, был уже отменен.

Борьба русской дипломатии за мирное соглашение с Крымом 1563 – 1567гг

Подобная “любезность” оказывалась явно неспроста. Посланец калги подчеркивал факт участия в набеге князя Мустафа-мирзы Черкашенина и ширинских князей, умалчивая об участии прочих крымских мурз. Вероятно, враждебные друг другу группировки крымской знати стремились возложить друг на друга ответственность за разрыв с Москвой в глазах Ивана IV. Упоминание же князя Мустафа-мирзы Черкашенина, известного по донесениям А. Ф. Нагого своей благосклонностью к Москве, в числе активных участников набеге, также было призвано скомпрометировать его в глазах Ивана IV.

В ответ на приезд гонца от калги царевич Иван Иванович отправил в Крым служивого татарина Бейберю с грамотой. В Москве не возлагали особых надежд на гонца царевича. Однако, Бейбере была дана грамота к

А. Ф. Нагому от Ивана IV. В ней Иван IV сообщал своему послу о получении грамоты от Девлет-Гирея через И. А. Басманова с требованием уплаты “Мухаммед-Гиреевских поминок”, которой “мы не поверили”. Грозный требовал от А. Ф. Нагого приложить все усилия для того, чтобы Девлет-Гирей I отказался от своих новых требований. Не зная конкретной обстановки, Грозный ставил вопрос о принесении «шерти» и даже о размене послов. Вместе с тем царь приказал передать Нагому известие о провале польского похода на Полоцк и призвал следить за ссылками хана с турецким и литовским королем.

В целом, Грозный был, вероятно, постановлен перед необходимостью признать провал своих попыток достигнуть соглашения с Крымом. Но царь упрямо не хотел признаваться в своей внешнеполитической неудаче.

Упорное стремление Ивана IV требовать от А. Ф. Нагого продолжения прежней линии в Крыму уже не отвечало изменившейся обстановке. Однако, для осознания этих изменений Ивану IV понадобилась дальнейшая эскалация крымских требований в 1565 г. Пока же основной гнев Грозного обрушился на “изменников”. В декабре 1564 г. была введена опричнина, которая, правда, не отразилась на ведении посольских дел с Крымом. И после введения опричнины, как показывают исследования Саввы, посольские дела с Крымом оставались в руках прежних дьяков.

Несомненно, что набег 1564 г. явился одним из факторов, подтолкнувших царя к его судьбоносному для Русского государства решению. Неудача в деле обеспечения безопасности южных рубежей страны выявила беспомощность воевод и недостаток военных сил. За этим для Грозного пока терялись из виду его внешнеполитические просчеты, главным из которых был тот, что он недооценил значение тех внешних и внутренних сил, которые стремились не допустить “замирения” Крымского ханства и Русского государства.

13 ноября 1564 г. Девлет-Гирей I с царевичами вернулся в Крым, где его с конца сентября ожидал русский гонец А. Мясной с грамотой Ивана IV, написанной еще до набега и с “поминками”, судьба которых в период отсутствия хана в Бахчисарае уже длительное время являлась предметом торга между русскими дипломатами и князем Сулешем.

Последний, хотел добиться получения “поминок” еще до возвращения хана²⁶⁸. Князем Сулешем двигали по-видимому сугубо материальные интересы. Он не без основания имел опасения за судьбу своего “жалованья”, присланного вместе с “поминками” хану. Но русские дипломаты были непреклонны. А. Ф. Нагой и Ф. А. Писемский решительно заявили князю Сулешу, что отправляя “великие поминки государь наш не ведал, что царь на украйну нашу пойдет”.

А. Ф. Нагой хотел, чтобы князь Сулеш оказал содействие в том, чтобы обусловить вручение “поминок” хану обещанием с его стороны не совершать в будущем нападений на московские “украины” и, главное, решить, наконец, в какой-либо форме вопрос о принесении «шерти» Девлет-Гиреем, причем, учитывая изменившиеся обстоятельства, русский посол согласен был даже на утверждение записи от 2 января 1564 г.

После возвращения хана, в положении русского посольства произошли позитивные перемены. Его члены были освобождены из-под фактического ареста, под которым они находились с августа месяца.

А. Мясному позволили разместиться вместе с членами посольства .

21 ноября 1564 г., через 2 дня после приезда хана, прибывший к русским дипломатам Ян-Магметь передал им требование хана: быть у него с “поминками”. А. Ф. Нагой ответил отказом, так как “царь ходил на государя нашего украйну.

26 ноября прибыл Б. Черкашенин, но уже с требованием прислать поминочные списки. В конечном итоге, Нагой и Писемский уступили, и “поминки” были отвезены князем Сулешем в “цареву казну”. В дальнейшем в деятельности русских дипломатов наступил длительный период ожидания возобновления переговоров о судьбе мирного соглашения 1564 г.

До лета 1566 г. Девлет-Гирей вообще не поддерживал прямых контактов с русским послом. Кроме того, фактически с осени 1564 г. до лета 1565 г. дипломатические контакты между Москвой и Бахчисараем отсутствовали. Русские дипломаты в Крыму, к которым в декабре 1564 г. присоединился гонец царевича Ивана Ивановича Бейберя, не находились, однако, в состоянии полной изоляции. Продолжались контакты с князем Сулешем.

А.Ф. Нагой и Ф.А. Писемский, лишенные возможности видеть хана, с большей энергией взялись за сбор информации о деятельности в Крыму и в Стамбуле польско-литовской дипломатии, которая вновь резко возросла после неудачного похода на Полоцк осенью 1564 г. **Сигизмунд II Август** был явно недоволен не достаточной, на его взгляд, помощью Девлет-Гирея I во время осенней кампании. Последовал ряд дипломатических демаршей, имеющих целью оказать давление на хана со стороны Порты.

28 ноября 1564 г. А. Ф. Нагой узнал, что к Девлет-Гирею прибыл турецкий чеуш, который привез в Крым важные сведения о польском посольстве во главе с князем Б. Корецким к султану. Сигизмунд II Август послал своего посла с “великими поминками и челобитьем , чтобы султан “его московскому не выдавал, царю крымскому воевати его не велел, а велел де царю воевати недруга его, хто царю недруг. А положил де то турецкий на царя”. Порта заняла, таким образом, несколько иную позицию, чем предполагали в Вильно, что было прямым следствием польско-турецких противоречий в Дунайских княжествах.

Одновременно польско-литовская дипломатия усилила деятельность в Крыму в преддверии летней кампании 1565 г. с тем, чтобы вновь склонить Девлет-Гирея I к нападению на южные области Русского государства. Хотя, по словам князя Сулеша, Девлет-Гирей I и “кручинился на короля” из-за гибели при возвращении в Крым из Москвы своего гонца князя Караша, он

тем не менее, охотно принимал литовских гонцов с щедрыми обещаниями короля. В январе 1565 г. А. Ф. Нагой узнал о предстоящем вскоре размене послов между ханом и королем. Кроме того, пришли сведения о скором прибытии к Девлет-Гирею I огромной казны, причем хану было обещано 4000 золотых, калге — 1000 золотых, и наконец, царевичу Адыл-Гирею 500 золотых. Правда, пока литовские гонцы приезжали ни с чем, о чем Девлет-Гирей I “кручинился”. Кроме того, были получены тревожные сведения о предстоящем новом походе Сигизмунда II Августа на Полоцк, причем король вновь предложил хану в случае, если “московский” двинется на выручку Полоцку, напасть на него “со своей стороны.

Военно-политическая конфронтация Крыма и Русского государства 1568-1574 гг и её преодоление.

Крайне нежелательным явилось и отправление в марте 1570 г, царевича Адыл-Гирея в поход на Черкессию. Царевич был отпущен «воевати Ташрука (Тапсаруко Таусалтанова) да Темрюка» по просьбе князей Кайтукиных. Нагому удалось выяснить, что сам Муртоза-мирза «Кайтуков сын» приезжал в Бахчисарай к Девлет-Гирею I просить «отпустить царевича на черкасы». Однако, обнадеживало то, что хан отпустил с царевичем «немногих» и в основном решил «погрозити». Тем не менее, поход Адыл-Гирея привел в конечном итоге к серьезному столкновению крымцев с князем Темрюком, завершившемуся его поражением и пленением его детей. Адыл-Гирей вернулся в Крым в конце июля 1570 г. вместе с пленёнными Машрюком и Беберюком.

Таким образом, антирусские тенденции в политики Крыма неуклонно нарастали в течение всей первой половины 1570 г. В этой обстановке хан мог всерьез опасаться непосредственного обращения, как части ногайских мурз, так и враждебных Москве представителей крымской знати непосредственно к султану с предложением нового похода на Астрахань. Беспокойство хана усиливалось и от получаемых им сведений о возможной повторной присылке турецких войск в Кафу. Весной 1570 г. в Крыму действительно ходили такие слухи, что нашло, как мы видели, отражение в «отписках» А.Ф. Нагого.

Однако, в мае 1570 г. стало известно, что начавшаяся было в Стамбуле подготовка к новой экспедиции, прервана по распоряжению султана. К Девлет-Гирею I прибыл чеуш, который передал распоряжение хану отпустить «за море» одного из своих сыновей с четырьмя тысячами татар для похода на «фряжского короля», т.е. венецианского дожа. Хан ответил, что

его старший сын отпущен уже на московские «украины», а другой сын Адыл-Гирей отпущен «на черкасы», причем это сделано по согласованию с Портой и при Адыл-Гирее находится турецкий чеуш. Одновременно русским дипломатам стало известно об окончательном отзыве из Кафы Касым-паши и о том, что «наряд» и припасы перевозятся турками из Азова в Кафу для отправки «за море».

Итак, одна из главных проблем для хана была решена. Стало ясно, что похода на Астрахань не предвидится. Теперь со стороны Порты речь могла идти только об организации осенью набега непосредственно на южные области Русского государства.

Но, здесь у хана появлялись традиционные возможности для политических маневров. Он уже отправил кал гу в весенний набег, а другой его сын воевал в Черкессии. В случае требований Порты Девлет-Гирей I имел возможность оправдаться невозможностью организовать крупный поход. Главное, хан предпочел дожидаться возвращения русского гонца из Стамбула. Наконец, известия о переговорах польских и литовских послов в Москве также не располагали хана к активизации антимосковской политики. Неудивительно, поэтому, что хан, вновь, в который уже раз обратил свой взор к русскому посольству в Крыму.

Переговоры с русскими дипломатами возобновились в середине июня. По логике вещей хан должен был решить вопрос с отпуском гонцов. Но Девлет-Гирей I так и не осмелился сделать этого до конца года. Его нерешительность можно объяснить сохраняющейся неопределенностью внешнеполитической обстановки. Начавшиеся весной военные действия против союзных Ивану IV черкесских князей продолжались до конца года, и сам факт отправления на Терек крымских царевичей против князя Темрюка не способствовал восстановлению связей с Москвой, усиливая позиции антимосковских кругов крымской знати. Хан не мог игнорировать твердо выраженного желания ногайских мурз, как князя Тинехмата, так и Казы-мурзы к повторению похода на Астрахань. Нападение предполагалось организовать осенью того же 1570 г. Достаточно подробное освещение этих планов содержится в статейном списке И.П. Новосильцева.

Находясь в августе 1570 г. в Кафе на обратном пути в Москву, русский посланник получил сведения о том, что «ногайские мурзы присылали из Нагаи послов к Казы-мирзе, да к Крымскому, чтобы они пошли к Астрахани в осень, как лед станет, и мы де ваших воинских людей прокормим и

Астрохань возьмем и Крымский деи царь и Казы-мирза на сей осени к Астрохани готовы по льду, а с ним ногаи».

Таким образом, к осени 1570 г. о походе говорили как о вполне решенном деле. Несомненно, что решение о начале похода обсуждалась в крымских верхах в июне-июле 1570 г., причем одновременно шли переговоры с посольством А.Ф. Нагого. Можно предположить, что окончательного решения об участии крымцев в походе, причем, скорее всего, без турецкой военной поддержки так и не было принято. Однако вероятность участия крымцев в новом походе была очень велика. Она являлась для хана одним из возможных выходов из той сложной внешнеполитической ситуации, в которой он оказался. Не имея сведений о ближайших планах орты о ходе переговоров русского посланника в Стамбуле, сталкиваясь с давлением со стороны ногайских мурз и различными мнениями своего ближайшего окружения Девлет-Гирей I, вероятно, рассматривал несколько возможных вариантов направления крымской экспансии осенью и до последнего момента не решался отдать предпочтение ни одному из них. Знаменательно, что наряду с участием вместе с ногаями в походе на Астрахань и нападением на московские «украины» рассматривались в Крыму и планы набега на южные области Речи Посполитой.

Правда, по сведениям И.П. Новосильцова, он должен был носить отвлекающий характер с тем, чтобы скрыть движение крымцев к Астрахани: «А говорили деи крымцы меж себя, будто идти Крымскому на Литовского, а говорили для того, чтоб государю царю и великому князю про астроханский поход известно не было, чтоб им итти к Астрохани». Однако, хан мог предусмотреть и другой вариант нападения на Речь Посполитую, о чем при переговорах с русскими послами неопределенно намекал князь Сулеш.

Таким образом, в летние месяцы 1570 г. политика Девлет-Гирея I была еще не определена. О том, насколько противоречивы и непоследовательны были действия крымского хана, свидетельствуют материалы статейного списка русского посольства, заканчивающегося, как раз августом 1570 г., т.е. временем возвращения И.П.Новосильцева из Стамбула, когда хан все же пришел к каким-то определенным решениям.

Итак, к лету 1570 г. в неопределенной внешнеполитической обстановке хан принял решение возобновить переговоры с русским посольством. 17 июня 1570 г. князь Сулеш велел передать через «толмачей» русским послам, что Девлет-Гирей I не одобряет набега калги на московские «украины»: «...и как де Магмет-царевич со войны придет и царь де поговорит со царевичем».

Князь Сулеш велел передать А.Ф. Нагому и Ф.А. Писемскому о намерении хана послать нового гонца в Москву. Со слов князя Сулеша Нагой и Писемский могли предположить, что отправка гонца будет произведена после возвращения калги в Бахчисарай из набега. Одновременно в Бахчисарае вновь стали распространяться слухи о том, что хан скоро отпустит русское посольство. В тот же день русские дипломаты узнали от приехавшего к ним бывшего крымского гонца в Москве Акинчея ценные сведения о действиях в Черкессии царевича Адыл Гирея. Столкнувшись там с упорным сопротивлением, Апды-Гирей послал за помощью в Крым и потребовал от отца «пищальщиков». Однако, Девлет-Гирей I помощи не дал и велел царевичу возвращаться в Крым. Но, вскоре обстановка вновь изменилась. Из Черкессии до хана дошли вести о поражении князя Темрюка в бою с Алды-Гиреем. К русским дипломатам вновь стали поступать известия о том, что осенью хан собирается совершить крупный набег на московские «украины». Так, 22 июня С.Мальцев узнал в Кафе, что хан якобы послал к ногаям предложение «итти вместе» на «государя нашего украину» и что даже в случае их отказа он намеревался пойти «со своей стороны». Сведения о планах осеннего похода поступали и из окружения калги и других царевичей. В правящих кругах явно продолжались столкновения по вопросу о политике по отношению к «московскому». Однако, в отличие от ситуации 1564— 1567 гг. русские дипломаты уже не имели возможности влиять на развитие событий.

Единая глубоководная система России (ЕГС России) — речная система в европейской части России.

ЕГС в настоящее время обеспечивает около 70 % от общего объёма перевозок по внутренним водным путям России и является частью важнейших международных транспортных путей.^[1]

ЕГС в своём современном виде сформировалась к **1950-м** годам. Она базируется на **реке Волге**, и в её состав входят Беломоро-Балтийский канал, канал им. Москвы, Волго-Донской канал и Волго-Балтийский водный путь, которые **обеспечивают транспортную связь между Белым, Балтийским, Азовским, Чёрным и Каспийским морями**. Кроме того, действует Северо-Двинская шлюзованная система, проходящая по заповедным историческим местам Русского Севера и соединяющая Волго-Балтийский водный путь с реками Сухона и Северная Двина.^[2]

В соответствии с Европейским соглашением от 19 января 1996 года, подписанным Россией и ратифицированным в 2000 году, ЕГС протяжённостью 6,5 тыс. км входит в состав важнейших внутренних водных путей международного значения. Это так называемое Большое европейское воднотранспортное кольцо. Трасса кольца протяжённостью более 10 тыс. км проходит по территории 12 стран и вдоль морского побережья ещё 4 стран.^[3]

На ЕГС находятся 60 речных портов и пристаней, включённых в Перечень портов общего пользования.^[4]

Единая глубоководная система России (ЕГС) сегодня обеспечивает около 70 % от общего объема перевозок по внутренним водным путям нашей страны и является частью важнейших международных транспортных путей. На сегодняшний день реализации ее потенциала препятствуют, прежде всего, проблемы, связанные с низкой пропускной способностью некоторых участков. <http://www.rostransport.com/transportrf/pdf/33/52-53.pdf>

Вопрос единого управления транспортного коридора - Волги и российской территории Каспия должен быть решён Высшими органами государственной власти незамедлительно, это вопрос безопасности России.