

---

## ЦИКЛИЧНОСТЬ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНЗИТНЫХ ПУТЕЙ НА СЕВЕРНОМ КАВКАЗЕ В V–XI ВВ.

Ю.А. Прокопенко

Кафедра культурологии и искусств  
Факультет истории, философии и искусств  
Гуманитарный институт  
*ФГОУ ВПО «Северо-Кавказский федеральный университет»  
ул. Пушкина, 1, г. Ставрополь, Россия, 355009*

В статье рассматриваются этапы функционирования транзитных путей на Северном Кавказе в V–XI вв. Прослеживаются периоды доминирования в регионе в экономических связях западных и восточных торговых направлений. При этом анализируются причины таких изменений. Характер и периодичность поступлений западных и восточных импортов, их взаимозамещение в караванной торговле VI–XI вв. позволяют подчеркнуть особенности данного процесса, напоминающие модель циклической закономерности. Завершается цикл одновременным прекращением функционирования как западных, так и восточных коммуникаций в связи с политическими и экономическими причинами.

**Ключевые слова:** мир-экономика, транзитные пути, Великий шелковый путь, Мисимианский путь, Даринский путь, цикличность.

Территория Кавказа, ограниченная с запада Черным, а с востока Каспийским морями, с глубокой древности является естественным мостом, используемым людьми для миграционных перемещений и транспортировки грузов. Причиной функционирования глобальных торговых путей (Великий шелковый путь и др.) следует считать факты сложения, применимо к конкретной исторической эпохе, двух (или более) крупнейших рынков Евразии. Для периода последних веков до н.э. – это возникновение Римской и Ханьской империй и последовавшая вслед за этим активизация торговых связей. Как отметил Ф. Бродель, два гигантских мира – экономики соприкоснулись своими границами. По мнению автора, «...границы мира-экономики располагаются там, где начинается другая экономика того же типа, вдоль некоей зоны, пересекающей которую как с той, так и с другой стороны, бывало выгодно в исключительных случаях...» [1. С. 191].

Подобные процессы характерны и для эпохи раннего средневековья. Восточная Римская империя, оформившаяся в Византийскую, Иран, а позже Арабский халифат являясь огромными рынками сбыта (спроса и предложения),

вынуждены были налаживать связи с аналогичными по масштабам торговыми центрами. Приоритетными в данный период являлись Китай (династии Суй, Тан и др.), города Согда, Индия и др.

Кавказ, в том числе Северный, находясь на стыке различных миров-экономик, занимал важное место в системе этих связей. Особенное значение для развития торговли имели трансконтинентальные пути, проходящие через Северный Кавказ: через Санчарский и Клухорский перевалы (западное направление), через Дарьяльское ущелье и Дербентский проход (восточное направление). Торговое значение путей, являющихся на протяжении многих веков связующим звеном в обмене племен и народов Юго-Восточной Европы, Закавказья и Передней Азии и функционировавших уже с эпохи бронзы, возрастает в первые века н.э. и еще более увеличивается в эпоху средневековья [2. С. 93 сл.; 3. С. 182 и т.д.].

Глубокие противоречия между наиболее могущественными державами V–VI вв. – Византией и Ираном – вызвали несколько ожесточенных войн в VI в. Споры за владычество над народами Переднего Востока и племенами Кавказа (в том числе Северного), особенно над жившими в пограничье обеих держав, были постоянными. Помимо интересов политических здесь сталкивались и экономические интересы держав-соперников – караванные пути из Китая и Индии завершались на средиземноморском и черноморском побережьях. Иран, контролировавший эти пути на значительном отрезке, стремился овладеть выходом к Черному морю. Византия старалась их удержать в своих руках.

Ожесточенные ирано-византийские войны VI в. кардинально изменили политическую ситуацию в регионе, западная оконечность Великого шелкового пути (ВШП) оказалась заблокированной из-за военных действий. Не была обстановка благоприятной и позже, в ходе завоевательных войн Арабского халифата в VII–VIII вв. Все это побуждало искать обходные пути для ВШП [4. С. 94].

Вначале была предпринята попытка обойти сасанидский Иран с юга – через Египет, Красное море, Южную Аравию или Восточную Африку, Цейлон и Индию. Константинопольская дипломатия начала активно действовать в Йемене, но там возобладали проиранские настроения, а затем страна вообще превратилась в сасанидскую сатрапию. С этой же целью в 535 г. и 564 г. были отправлены посольства в христианскую Эфиопию, но также неудачно.

Ирано-византийские войны вызывали поляризацию политических сил на Кавказе. Племена Северного Кавказа также поддерживали либо Византию, либо Иран, причем в зависимости от количества золота, предлагаемого соперничающими державами, меняли свою политическую ориентацию. В результате племена западных алан были вовлечены в сферу византийской политики (Санчарский и Клухорский перевалы), а восточные аланы (Дарьяльское ущелье) и некоторые племена на территории Дагестана (Дербентский проход) поддерживали Иран.

В этот период вступают в действие тюркский и согдийский факторы. Во второй половине VI в. на территории Средней Азии возник Тюркский каганат. Новая полукочевая Империя, пришедшая на смену гуннам-эфталитам, включила в свой состав и Согдиану, т.е. долину р. Зеравшан с центром в Самарканде, оазис Чача-Ташкента, Семигорье [5. С. 7–11].

Согдийцы в эпоху функционирования ВШП стали играть главную роль в Средней Азии в качестве посредников между Китаем и Западом, сосредоточили в своих руках торговлю шелком и алмазами между Византией, Индией и Китаем [6. С. 11]. Согдийских торговцев чрезвычайно тяготил запрет Сасанидов провозить через их территорию дальше на запад шелковые ткани. Поэтому они предложили кагану тюрков Истеми наладить дипломатические и торговые отношения с Византией по северной трассе – через Северный Кавказ (первое посольство прибыло в Константинополь в 568 г.).

Для связей Византии с городами Средней Азии в VI–VII вв. использовались трассы Западного Кавказа, пролегающие по территории западных алан (Мисимианский и Даринский путь). Рассматривая вопрос об экономических связях Кисловодской котловины V–VIII вв. с внешним миром, Г.Е. Афанасьев наметил три основных направления этих связей: среднеазиатско-китайское, закавказско-иранское и византийско-причерноморское. Особо активными, по его мнению, были связи третьего направления [7. С. 7–11].

В меньшей степени функционировало восточное направление ВШП – в г. Дербент. В основном в V–VI вв. наблюдается активизация южного направления связей – из городов Ирана через Дербентский проход. С образованием Хазарского каганата в середине VII в. и западные и восточные транзитные трассы контролируются хазарами, которые, как прежде тюрки, становятся посредниками в торговле с народами Поволжья и городами Средней Азии. Примерно, в середине VIII в. западные аланы попадают под власть Хазарского каганата. В этот период – в первой половине VIII в. – идут кровавые арабо-хазарские войны, захватившие весь Кавказ, включая горные районы. Перед лицом арабской экспансии Византия, Хазария и Алания выступили единым фронтом (стремление сохранить под контролем трассу ВШП).

В VIII в. затухают транспортные сообщения по Мисимианскому пути (через район Кавминвод и Клухорский перевал). В большей степени использовалась более западная Даринская дорога (через Санчарский перевал). Эта тенденция характерна и для первой половины IX в.

Во второй половине VIII в. политическая обстановка в Прикаспии стабилизируется. Данное обстоятельство благоприятно сказалось на международной торговле. Арабы сумели парализовать традиционные магистрали византийцев на Черном море и повернули торговые пути на восток, в бассейн Каспия, что привело к бурному росту и расцвету городов этой трассы Каспий–Волга, и в первую очередь Дербента [8. С. 16].

С захватом арабами Дербента связано поступление в данный район куфических монет (чекан городов Арабского халифата). Транзитное поступле-

ние арабского серебра в Восточную Европу через Северный Кавказ осуществлялось двумя основными потоками. Первое направление транспортировки – через Дербентский проход, вдоль западного побережья Каспийского моря к Низовьям Волги, а затем по Волге в Булгар. Второе направление – через Дарьяльское ущелье, а затем через степные районы Ставрополя в Низовья Дона, и далее по Дону на территорию славян [9. С. 33 и т.д.].

Во второй половине IX в. активизируется транспортное сообщение по Мисимианскому пути ВШП. Одной из причин данного явления следует считать усиление Византии в указанный период (пережит кризис иконоборчества, военные удачи на Балканах, связи с Хазарией, а затем союз с Русью и успешная политика на Кавказе) [10. С. 95].

В IX–X вв. продолжает активно функционировать торговый путь, проходящий вдоль западного побережья Каспийского моря (связи с Русью, Скандинавией, городами Средней Азии).

Во второй половине X–XI вв. на Северном Кавказе обостряется политическая ситуация. Проникновение отрядов руссов, распад хазарского государства, захват южнорусских степей половцами в 1054 г. привели к переориентации связей Передней Азии с Восточной Европой [11. С. 31]. Для Дербента это был сложный отрезок существования города (усобицы между Ширваном, Арраном, Сариром, ал-Бабом, тюрками, аланами) [12. С. 62–63, 73].

Укрепление Ильдегизидов, сельджукских правителей Ирака в Западном Прикаспии привело к переориентации Дербента на сотрудничество с этим могущественным государством. Видимо, в связи с отмеченными событиями в Закавказье происходит смещение потока транзитных товаров с восточных направлений (Дербентский проход, Дарьяльское ущелье) к западу – через Санчарский и Клухорский перевалы (исчезновение ближневосточных бус и одновременное появление византийских бус и браслетов). По предположению Ю.Л. Щаповой, территории Поволжья и Прикамья от арабских купцов перешли «по наследству» к византийским. При этом византийцы наследовали не только основной район, но и пути, ведущие к нему, и прежде всего Волжский путь [13. С. 162–163].

В XII в. функционирование данного транзитного пути прекращается. Резко сокращается завоз византийских монет. В начале XII в. византийские бусы перестают поступать по Волжскому пути. Причины данного явления кроются в ослаблении Алании в XII–XIII вв. Экспансия кипчаков (половцев) в Причерноморье и на Северный Кавказ в XI в., прерывает налаженные, в том числе транзитные, связи населения Предкавказья. Не способствовал возобновлению функционирования прежних торговых магистралей в XII – начале XIII в. процесс политической децентрализации внутри Алании, приведший к феодальной раздробленности [14. С. 239].

В X – начале XI в. и в XII – начале XIII в. большое значение приобретают альтернативные трассы: путь из Тмутаракани к перевалам Центрального

Предкавказья и степная дорога, связывавшая местное население с древнерусскими княжествами через Низовья Дона [15. С. 100].

Таким образом, результаты анализа этапов функционирования северокавказских транзитных торговых путей в VI–XI в. позволяют мне подчеркнуть особенности данного процесса, напоминающие модель циклической закономерности. Первоначально оформляются глобальные экономические системы – рынки сбыта, которые стараются через периферию (Северный Кавказ) наладить взаимовыгодные торговые контакты. Началу транспортировки грузов предшествует период дипломатических и других связей с местным населением Северного Кавказа. При этом население западных районов втягивается в русло политики Византии, а племена восточных становятся союзниками Ирана.

Сам процесс функционирования магистралей не отличается стабильностью – имеет пульсирующий характер, состоит из подпериодов, выделяющихся как по хронологическому принципу, так и по территориальному (смещение доминанты торговли с западных направлений на восток или наоборот). В основном чередуются три варианта параллельного функционирования меридиальных трасс: 1) налаженное юго-западное (византийское) – северо-восточное (среднеазиатско-китайское) направление (через западные перевалы); одновременное развитое южное (иранское) – северное (волжское) направление через восточные перевалы и ущелья; 2) доминирование восточных трасс (через Дербентский проход и Дарьяльское ущелье); 3) доминирование западных магистралей (через Санчарский и Клухорский перевалы). Второй и третий варианты сочетаются с развитым широтным направлением в сторону городов Северного Причерноморья.

Завершается цикл одновременным прекращением функционирования как западных, так и восточных коммуникаций в связи с политическими и экономическими причинами.

По такому же принципу, видимо, следует рассматривать и следующий период возобновления перевозок транзитных грузов по северокавказским дорогам в эпоху Золотой Орды.

## ЛИТЕРАТУРА

- [1] *Бродель Ф.* Время мира // Материальная цивилизация, экономика и капитализм. Т. 3. М.: Прогресс, 1992. С. 191.
- [2] *Прокопенко Ю.А.* История северокавказских торговых путей IV в. до н.э. – XI в. н.э. Ставрополь, 1999. С. 93.
- [3] *Прокопенко Ю.А.* О цикличности функционирования транзитных торговых путей на Северном Кавказе в V–XI вв. // Циклы природы и общества. Материалы XIII Международной конференции 26 – 29 октября 2005 г. Ставрополь, 2005. С. 182 сл.
- [4] *Лубо-Лесниченко Е.И.* Великий шелковый путь // Вопросы истории. 1985. № 9. С. 94.
- [5] *Кляшторный С.Г.* Согдийцы в Семиречье // Советская этнография. 1959. № 1. С. 7–11.
- [6] *Кузнецов В.А.* Алано-Осетинские этюды. Владикавказ, 1993. С. 11.

- [7] *Афанасьев Г.Е.* На караванной тропе // Ставрополье. 1973. № 3. С. 7–11.
- [8] *Кудрявцев А.А.* Феодалный город Дагестана (по материалам Дербента VI – середины XIII вв.). Авт. дис... д-ра ист. наук. М., 1983. С. 16.
- [9] *Прокопенко Ю.А., Лубова С.Ф.* Торговые связи населения Центрального Предкавказья с древнерусскими княжествами в X – начале XIII в. // Альманах «Университетский историк». Вып. 7. СПб.: Изд-во СПбГУ, 2010. С. 33.
- [10] *Даркевич В.П.* К истории торговых связей древней Руси (по археологическим данным) // Краткие сообщения Института археологии РАН. Торговля и обмен в древности. Вып. 138. М., 1974. С. 95.
- [11] *Новосельцев А.П.* Хазария в системе международных отношений VII–IX вв. // Вопросы истории. 1987. № 2. С. 31.
- [12] *Минорский В.Ф.* История Ширвана и Дербента в X–XI вв. М., 1963. С. 62–63, 73.
- [13] *Щапова Ю.Л.* Византия и Восточная Европа, направление и характер связей в IX–XII вв. (по находкам из стекла) // Византия. Средиземноморье. Славянский мир. М., 1991. С. 162–163.
- [14] *Кузнецов В.А.* Очерки истории алан. 2-е изд. Владикавказ, 1992. С. 239.
- [15] *Прокопенко Ю.А.* К вопросу о характере торговли и транспортных магистралах, связывавших Центральное Предкавказье и древнерусские княжества в X – начале XIII в. // Историко-археологический альманах. Вып. 10. Армавир-Краснодар-Москва: ИА РАН, 2011.

## REFERENCES

- [1] *Brodel F.* Wremya mira // Materialnaya zivilizaciya, ekonomika i kapitalizm. T. 3. M.: Progress, 1992.
- [2] *Prokopenko Yu. A.* Istoriya severokavkazskix torgovix putei IV–XI w. do n.e. – XI w. n.e. Stavropol, 1999.
- [3] *Prokopenko Yu. A.* O zikliscnosti funkcionirovaniya tranzitnix putei na Severnom Kavkaze v V–XI vv. // Zikli prirodi i obschestva. Materiali XIII Mezhdunarodnoi konferenzii 26–29 oktyabrya 2005 g. Stavropol, 2005.
- [4] *Lubo-Lesnischenko E.I.* Welikii schelkovii put // Woprosi istorii. 1985. № 9.
- [5] *Klyashtornii S.G.* Sogdiizi v Semireschie // Sovetskaya etnografiya. 1959. № 1.
- [6] *Kuznezov W.A.* Alano-Osetinskie etyudi. Wladikavkaz, 1993.
- [7] *Afanasiev G.E.* Na karawannoi trope // Stavropolie. 1973. № 3.
- [8] *Kudryavzev A.A.* Feodalnii gorod Dagestana (po materialam Derbenta VI – seredini XIII vv.). Avt. dis... д-ра ист. наук. М., 1983. С. 16.
- [9] *Prokopenko Yu. A., Lubova S.F.* Torgovii svyazi naseleniya Zentralnogo Predkavkaziia s drevnerusskimi knyazchestvami v X – naschale XIII v. // Almanach “Uniwersitetskii istorik”. Wip. 7. SPb.: Izd-vo SPbGU, 2010.
- [10] *Darkevisch W.P.* K istorii torgovix swyazei drevnei Rusi (po arheologischeskim dannim) // Kratkie soobscheniya Instituta arheologii RAN. Torgovlja i obmen v drevnosti. Wip. 138. M., 1974.
- [11] *Novoselzev A.P.* Hazariya v sisteme mezhdunarodnih odnoschenii VII–IX vv. // Woprosi istorii. 1987. № 2.
- [12] *Minorskii W.F.* Istoriya Schirwana i Derbenta v X–XI vv. M., 1963.
- [13] *Zchapowa Yu. L.* Wizantiya i Wostoschnaya Evropa, napravlenie i harachter swyazei v IX–XII vv. (po nahodkam iz stekla) // Wizantiya. Sredizemnomori. Slawyanskii mir. M., 1991.

- [14] *Kuznezov W.A. Oscherki istorii alan. 2-e izd. Wladikavkaz, 1992.*  
[15] *Prokopenko Yu.A. К вопросу о характере торговли и транспортных магистральных, связывавших Центральное Предкавказье и древнерусские князества в X – начале XIII в. // Историко-археологический Almanach. Wip. 10. Armawir-Krasnodar-Moskwa: IA RAN, 2011.*

## **RECURRENCE OF FUNCTIONING OF TRANSIT WAYS IN THE NORTH CAUCASUS IN THE V–XI CENTURIES**

**Yu.A. Prokopenko**

North-Caucasus Federal university Humanities Institute  
*Pushkin st., 1, Stavropol, Russia, 355009*

In article stages of functioning of transit ways in the North Caucasus in the V–XI centuries are considered. The domination periods in the region in economic relations of the western and east trade directions are traced. Thus the reasons of such changes are analyzed. Character and frequency of receipts of the western and east imports, their mutually replacement in karavanny trade of the VI–XI centuries allow to emphasize the features of this process reminding model of cyclic regularity. The cycle in connection with the political and economic reasons comes to the end with the simultaneous termination of functioning of both western, and east communications.

**Key words:** world economy, transit ways, Great silk way, Misimiansky way, Darinsky way, recurrence.