

На правах рукописи



**Смокотина Дарья Васильевна**

**БАЛТИЙСКО-КАСПИЙСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПУТЬ  
В ЭПОХУ РАННЕГО СРЕДНЕВЕКОВЬЯ (VII-IX ВВ.):  
ОПЫТ ИСТОРИЧЕСКОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата исторических наук

Томск – 2012

Работа выполнена в ФГБОУ ВПО «Национальный исследовательский Томский государственный университет» на кафедре отечественной истории

Научный руководитель: доктор исторических наук, профессор  
**Зиновьев Василий Павлович**

Официальные оппоненты: **Демин Михаил Александрович**  
доктор исторических наук, профессор,  
Алтайская государственная педагогическая академия, декан исторического факультета

**Васютин Сергей Александрович**  
кандидат исторических наук, доцент,  
Кемеровский государственный университет,  
заведующий кафедрой истории Средних веков

Ведущая организация: **Российский университет дружбы народов**

Защита состоится «28» мая 2012 г. в 13.00 часов на заседании диссертационного совета Д 212.267.03 ФГБОУ ВПО «Национальный исследовательский Томский государственный университет» по адресу: 634050, г. Томск, пр. Ленина, 36 (корпус № 3, ауд. 41).

С диссертацией можно ознакомиться в Научной библиотеке ФГБОУ ВПО «Национальный исследовательский Томский государственный университет».

Автореферат разослан «24» апреля 2012 г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета  
доктор исторических наук,  
профессор



Харусь  
Ольга Анатольевна

## I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность и научная значимость** связаны с недостаточной изученностью истории древнего Балтийско-Каспийского торгового пути (пути «из варяг в арабы»), сыгравшего значительную роль в процессе формирования российской государственности. Опыт исторической реконструкции торгового пути востребован также современным научным сообществом для изучения многолетней динамики природно-географической характеристики Русской равнины и истории взаимоотношений народов России.

**Степень изученности темы.** В историографии проблемы можно выделить несколько направлений: историко-географическое, этнографическое, археологическое и социально-экономическое.

Спецификой первых историко-географических исследований был комплексный подход к поиску и освоению материала, широкое использование данных археологии, этнографии, лингвистики, географии. Труды З. Ходаковского, И.Е. Забелина, Н.П. Барсова, И. Козловского и Н.П. Загоскина, в которых рассматривалось функционирование рек Восточной Европы в качестве путей колонизации и торговли, заложили прочный фундамент для реконструкции истории Балтийско-Каспийского торгового пути<sup>1</sup>. Итоги исследований природно-географических характеристик речной системы Восточной Европы были подведены в уникальном многотомном издании «Россия: полное географическое описание нашего отечества»<sup>2</sup>. Интересуясь климатом прошлого, дореволюционные историки и географы в своих трудах в разной степени рассматривали несоответствие современного климата климату древности.

Балтийско-Каспийскому торговому пути в целом советские географы, также как и дореволюционные, отдельных исследований не посвящали, но анализ их работ позволяет создать цельную картину природно-географических условий функционирования торгового пути в древности. Следует отметить работы Л.Н. Гумилева, Л.Л. Ильиной, А.Н. Грахова, Л.А. Плечко, в которых рассматривается степень вероятного влияния гидрографических условий на формирование торговых

---

<sup>1</sup> Ходаковский З. Пути сообщения в Древней Руси // Русский исторический сборник. М., 1873. Т. 1. С. 1-50; Забелин И.Е. История русской жизни с древнейших времен. 2 тт. М., 1876-1879; Козловский И. Краткий очерк истории русской торговли. Вып. 1: С древнейших времен до царствования Екатерины II. Киев, 1898; Загоскин Н.П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России. Казань, 1910. 502 с.

<sup>2</sup> Россия: Полное географическое описание нашего отечества: В 22 т./ Под ред. В.П. Семенова. СПб., 1899-1914.

маршрутов, выбор мест волоков<sup>3</sup>. В последнее время подобные исследования направлены на реконструкцию условий развития раннесредневековой торговли<sup>4</sup>.

Работы этнографов по определению этнической принадлежности участников Балтийско-Каспийской торговли сводились к отведению «первой роли» тому или иному этносу, главным образом, скандинавам, болгарам или славянам. Несколько позднее богатый археологический материал показал пестроту этнического состава экономически активного населения в международной торговле. Обобщающей работой, включившей в себя все достижения по этнической истории восточного славянства и окрестных племен на конец 1970-х — начало 1980-х гг., стал труд В.В. Седова «Восточные славяне в VI-XIII вв.»<sup>5</sup>.

Неоценимый вклад в изучение хронологии и определение маршрутов Балтийско-Каспийской торговой магистрали VII-IX вв. внесли нумизматы<sup>6</sup>. А. Марков обобщил все нумизматические данные, известные исторической науке на начало XX в.<sup>7</sup>. Большое значение имели работы Р.Р. Фасмера и В.Л. Янина<sup>8</sup>.

Многие исследователи уделяли внимание особенностям водного транспорта Древней Руси (Н.М. Карамзин, Н.А. Бестужев, А.В. Висковатов, Н.Я. Аристов, Ф.Ф. Веселаго). Обобщением накопленных сведений о русской торговле стала работа

---

<sup>3</sup> Гумилев Л.Н. Хазарская Атлантида // Азия и Африка сегодня. 1962. С. 52-53; Гумилев Л.Н. Хазария и Каспий (Ландшафт и этнос. I) // Вестник Ленинградского государственного университета. Серия географии и геологии. 1964. № 6. С. 83-95; Гумилев Л.Н. Открытие Хазарии. М., 2001. 416 с.; Ильина Л.Л., Грахов А.Н. Повесть о великих реках Русской равнины. Л., 1983. 120 с.; Плечко Л.А. Старинные водные пути. М., 1985. 104 с.

<sup>4</sup> Шаскольский И.П. Маршрут торгового пути из Невы в Балтийское море IX-XIII вв. // Географический сборник. М.-Л., 1954. Вып. III. С. 148-159; Бернштейн-Коган С.В. Путь из варяг в греки // Вопросы географии. М., 1950. Сб. 20. С. 239-270; Мегорский В.Б., Грязнов А.М. Из грек в варяги // Катера и яхты. 1976. №5. С. 24-28; Караев Г.Н. О маршруте водного пути «из варяг в греки» на участке оз.Ильмень – Р.Западная Двина // Известия Всесоюзного географического общества (ИВГО). 1975. № 2. С. 154-159.

<sup>5</sup> Седов В. В. Восточные славяне в VI-XIII вв. М., 1982. 328 с.

<sup>6</sup> Савельев П. Мухаммеданская нумизматика в отношении к русской истории. СПб., 1847. 180 с.; Григорьев В.В. О куфических монетах VIII, X и отчасти VII и XI в., находимых в России и прибалтийских странах, как источник для древнейшей отечественной истории // Записки одесского общества истории и древностей. Одесса, 1844. Т. 1. С. 154-157.

<sup>7</sup> Марков А. Топография кладов восточных монет (сасанидских и куфических). СПб., 1910. 148 с.

<sup>8</sup> Фасмер Р.Р. Два клада куфических монет // Труды нумизматической комиссии Государственной академии истории материальной культуры (ГАИМК). Л., 1927. Вып. VI; Фасмер Р.Р. Завалишинский клад куфических монет VIII-IX вв. // Известия ГАИМК. Л., 1931. Т. V. Вып. 2; Фасмер Р.Р. Об издании новой топографии находок куфических монет в Восточной Европе // Известия АН. Отделение общественных наук. 1933. № 6-7. С. 473-484. С. 478; Янин В.Л. Денежно-весовые системы русского средневековья. Домонгольский период. М., 1956.

В.А. Бутенко<sup>9</sup>. Таким образом, в дореволюционный период исследователи определили основные подходы к изучению древних водных торговых путей, в том числе Балтийско-Каспийской торговой магистрали, собрали значительный материал. Вместе с тем Волжский путь еще не изучался специально.

Большая работа по изучению раннесредневекового судостроения Восточной Европы была проделана В.И. Равдоникасом, Е.А. Рыздзевской, Б.А. Колчиным, М.Х. Алешковским и С.Н. Орловым и другими исследователями<sup>10</sup>. Обобщая результаты археологических исследований древнерусских городов, Н.Н. Воронин отмечал особую важность для науки остатков речных ладей и судов<sup>11</sup>.

Серьезный материал для размышлений о водных путях древности дали масштабные раскопки русских средневековых городов и могильников. «Ключевые» памятники проблематики вовлекались в исследование одновременно, и во взаимосвязи с другими раннегородскими центрами Северной Руси. Работы велись в рамках углубленного изучения, прежде всего вопросов организации ремесла и торговли, генезиса города и т.д. В 1963 г. была опубликована статья В.Б. Вилинбахова, обобщающая все материалы и выводы по проблеме Балтийско-Каспийского торгового пути<sup>12</sup>. В статье говорилось о значимости прежде всего археологических исследований и нумизматических находок и высказывалось мнение

---

<sup>9</sup> Бутенко В.А. Краткий очерк истории русской торговли. М., 1910. 120 с.

<sup>10</sup> Равдоникас В.И. Старая Ладога // КСИИМК. – 1945. – Вып. II. – С. 30-41; Рыздзевская Е.А. Сведения о Старой Ладоге в древнесеверной литературе // КСИИМК. Вып. 2. 1945. С. 51-65; Колчин Б.А. Новгородские древности. Деревянные изделия // САИ У1-55. М., 1968. 182 с.; Колчин Б.А. Новгородские древности. Резное дерево // САИ Ш1-55. М., 1971. 113 с.; Алешковский М.Х. Ладыя XI в. из Новгорода // СА. 1969. № 2. С. 264-269; Орлов С.Н. Новая находка деталей корабля XII в. в Новгороде // СА. М., 1958. №4. С. 207-209; Штыхов Г.В. Древний Полоцк IX-XIII вв. Минск, 1975. 135 с.; Петренко В.П. Новые находки скандинавского происхождения из Старой Ладоги // Тезисы докладов VII Всесоюзной конференции по изучению истории, экономики, литературы и языка скандинавских стран и Финляндии. Ч. 1. Л.-М., 1976. С. 125-127; Петренко В.П. Работы Староладожской экспедиции // АО 1977 года. М., 1978. С. 28; Петренко В.П. Раскоп на Варяжской улице (постройки и планировка) // Средневековая Ладога. Новые археологические открытия и исследования. Л., 1985. С. 105-112; Рябинин Е.А. Скандинавский производственный комплекс VIII в. из Старой Ладоги // СС. Вып. XXVIII. Таллин, 1980. С. 161-177; Рябинин Е.А. Новые открытия в Старой Ладоге (итоги раскопок на Земляном городище в 1973-1975 гг.) // Средневековая Ладога... С. 240-246; Назаренко В.А. Могильник в урочище Плакун // Средневековая Ладога... С. 156-169; Носов Е.Н. Сопковидная насыпь близ урочища Плакун в Старой Ладоге // Средневековая Ладога... С. 147-155.

<sup>11</sup> Воронин Н.Н. К итогам и задачам археологического изучения древнерусского города // КСИИМК. Вып. 41. 1951. С. 8-13; Воронин Н.Н. Средства и пути сообщения // История культуры Древней Руси. Т. 1. М.-Л., 1951. С. 280-314.

<sup>12</sup> Вилинбахов В.Б. Балтийско-Волжский путь // СА. 1963. № 3. С. 126-135.

о главенствующей роли Волжского торгового пути в VII-IX в. Итоги археологических исследований городов Северо-Востока Руси к концу 1970-х гг. подведены в работах И.В. Дубова и ряда других авторов<sup>13</sup>. Достижения археологии, нумизматики и других дисциплин в конце 1980-х гг. увенчались публикацией в 1989 г. специальной монографии И.В. Дубова «Великий Волжский путь»<sup>14</sup>.

На современном этапе исследований продолжают развиваться озвученные выше направления, значительно усиленные накопленным археологическим материалом и приобретенным опытом исследователей.

Продолжается изучение этапов формирования этнической карты Восточной Европы. Внимание исследователей все чаще обращается на проблему взаимосвязи центра и окраинных земель регионов. Не утихает интерес к специфике системы волховских поселений, этапам и особенностям славянского заселения края.

Современные исследования в области раннесредневекового судостроения направлены на систематизацию и публикацию археологического материала, определение характеристик судов, детали которых обнаружены в процессе раскопок и увязку этих характеристик с типами судов, известными из письменных источников<sup>15</sup>.

Историографический обзор показывает, что вот уже более 150 лет история Балтийско-Каспийского торгового пути в той или иной степени вызывает интерес отечественных исследователей. В то же время специальных обобщающих работ на эту тему нет, ни одна из этих работ не может дать целостной картины существования пути в VII-IX вв.

Основная причина такой ситуации, по нашему мнению, в том, что большинство исследований по теме носит односторонний характер. Как правило, в них

---

<sup>13</sup> Лебедев Г.С. Археологические памятники Ленинградской области. Л., 1977. 230 с.; Кирпичников А.Н., Лебедев Г.С., Дубов И.В. Северная Русь (некоторые итоги археологических исследований) // КСИА. М., 1981. № 164. С. 3-9; Дубов И.В. Археологическое изучение городов Северо-Восточной Руси // Город и государство в древних обществах. Л., 1982. С. 106-126; Дубов И.В. Северо-Восточная Русь в эпоху раннего средневековья. Л., 1982. 248 с.

<sup>14</sup> Дубов И.В. Великий Волжский путь. Л., 1989. 256 с.

<sup>15</sup> Сорокин П.Е. Невская навигация и некоторые вопросы новгородского судостроения в эпоху средневековья // Проблемы хронологии и периодизации в археологии. Л., 1991. С. 126-127; Дубровин Г.Е., Окоороков А.В., Старков В.Ф., Черносвитов П.Ю. История северорусского судостроения. СПб.-М., 2001. 404 с.

используются данные одной-двух наук: археологии, нумизматики, востоковедения и скандинавоведения, этнологии, филологии, географии, а не всей их совокупности. Это не позволяло достичь необходимой целостности картины. Применить междисциплинарный подход в полной мере и раскрыть всю многогранность истории Балтийско-Каспийской торговой магистрали до сих пор не удалось. И в этом смысле история торговой магистрали остается, как и столетие назад, «terra incognita».

**Объект диссертационного исследования** – Балтийско-Каспийский торговый путь. **Предмет исследования** – этногеографическая система связей, обеспечившая формирование и функционирование торгового пути в эпоху раннего средневековья.

**Цель исследования** – выявить роль Балтийско-Каспийского торгового пути в жизни населения Восточной Европы в VII – IX в., для чего необходимо провести три вида исторической реконструкции – гидрографической системы, этнической карты, особенностей функционирования населенных пунктов и средств передвижения, обслуживавших торговый путь VII-IX вв.

Для достижения указанной цели поставлены следующие **задачи**:

1) дать анализ природных условий районов Балтийско-Каспийского водного торгового пути и подробную гидрографическую характеристику его участков, наиболее соответствующую реалиям VII-IX вв. с целью реконструировать условия зарождения, становления и формирования торгового пути и протекания этнических, экономических и культурных процессов, связанных с ее существованием.

2) уточнить этническую карту Восточной Европы и последовательность ее изменений на протяжении VII-IX вв., показать специфику этнических процессов обусловленных функционированием Балтийско-Каспийского торгового пути, установить степень участия населения балтской, финно-угорской, славянской, скандинавской, тюркской и арабо-персидской этнической принадлежности в балтийско-каспийской торговле, тем самым показать характер этнического взаимодействия на Северо-Западном и Юго-Восточном участке торгового пути

3) уточнить время зарождения и формирования Волго-Камского и Окско-Донского торговых путей, водных торговых маршрутов Юго-Восточного участка пути; уточнить время зарождения торговых сношений со скандинавами на Северо-Востоке Европы и включения системы речных путей Северной части Восточной Европы в сферу балтийской торговли; уточнить время окончательного формирования

торговой магистрали «из варяг в арабы».

4) провести реконструкцию системы торговых и обменных пунктов Восточной Европы с указанием времени их возникновения и включения в международную торговлю, функциональной значимости для торгового пути.

**Научная новизна исследования** заключается в реализации первого обобщенного исследования, посвященного исторической реконструкции пути «из варяг в арабы» в VII-IX вв. В диссертации автором проведена историко-гидрографическая реконструкция вариантов водного пути «из варяг в арабы», реконструкция этнической карты районов тяготения и процесса функционирования водного пути.

**Хронологические рамки** - VII-IX вв. определяются началом эпизодических торговых контактов на Северо-Западном и Юго-Восточной (Волжском) участках будущего торгового пути и временем судьбоносных перемен в истории Восточной Европы и сопредельных территорий, когда на смену множества самостоятельных племенных образований приходит молодое Древнерусское государство.

**Территориальные рамки** ограничиваются территориями пролегания основных и второстепенных направлений водного международного торгового пути и имеют следующие очертания. На севере граница проходит по северному побережью Финского залива, северной части Ладожского и Онежского озер, рекам Свирь, Сухона и Кама, на востоке доходит до Уральских гор, на юге – до Каспийского моря и Кавказских гор, на западе — до Балтийского моря. В соответствии с современным политическим и административным делением, описываемое пространство включает территории, входящие в состав Российской Федерации, Финляндии, Эстонии, Латвии, Литвы, Белоруссии, Украины и Казахстана.

**Методологические основы исследования.** В основу диссертационного исследования легли базовые принципы работы историка: принцип историзма, требующий рассмотрения явления в динамике его развития и в связи с конкретно-историческими условиями его существования, позволяющий выявить как общие черты закономерности, так и характеристики индивидуального плана. Принцип историзма дополняется принципом объективности исторического исследования, дающий исследователю возможность применять в полном объеме анализ всех собранных источников без влияния категорично-однозначных оценок.



Применение картографического метода - неотъемлемая часть данного исторического исследования. Систематизация материала с точки зрения временного и пространственного аспектов позволила аргументировано ответить на вопросы об основных факторах заселения той или иной части территории Восточной Европы, закономерностях возникновения населенных пунктов на территории пролегания торговой магистрали и обусловленности этнических передвижений и отразить процесс путем визуализации.

Метод физико-географического районирования позволил выявить пространственную неоднородность территории Балтийско-Каспийского торгового пути и рассмотреть взаимосвязи и взаимодействия между ее компонентами.

Применение метода историко-географического районирования дало возможность создать картосхему исторических и географических районов, отражающую динамику и специфику развития Восточно-европейского региона в VII-IX вв., выявить взаимосвязь выделенных исторических и географических районов, совпадение и различие их границ.

С помощью сравнительно-исторического метода выявлялось общее и особенное в явлениях, связанных с историей Балтийско-Каспийского торгового пути. Ретроспективный анализ применялся, прежде всего, при реконструкции характеристик водной системы времени его существования.

При изучении письменных источников применялся сравнительно-текстологический анализ текстов раннесредневековых авторов, в ходе которого были выделены, проанализированы и сопоставлены отрывки разных авторов, представляющие собою законченное повествование, неизменно повторяемое в разных текстах в различного рода сочетаниях с различными дополнениями, опущениями, искажениями.

В числе общенаучных применялись следующие методы исследования: абстрагирование, причинно-следственный анализ.

**Информационную базу исследования** составляют письменные источники, информация археологических и нумизматических исследований, данные естественных наук. Письменные источники можно отнести к пяти группам: восточнославянские (летописи, фольклор), античные, византийские, восточные, скандинавские, западноевропейские. Первую группу источников образуют «Повесть временных лет» и былинный эпос. Во вторую группу источников вошли фрагментарные сведения этнографического и географического характера античных

авторов Тацита, Иордана, Птолея. Третья группа представлена трудом Константина Багрянородного «Об управлении империей». К четвертой группе относятся сочинения восточных авторов арабского и персидского происхождения. Сведения о существовании средневековых городов и поселений, названия племен и местностей, маршруты торговых путей, некоторые сведения хозяйственной и религиозной жизни населения этого региона содержатся, прежде всего, в богатых маршрутными данными «книгах путей и стран» (IX - X вв.). Сочинения носят компилятивный характер, поэтому чтение различных фрагментов о Восточной Европе возможно только при сопоставлении текста с этнокультурной археологической картой, а также с данными других письменных памятников. Наиболее информативными являются «Дорогие ценности» Ибн-Русте, «Промывальни золота и рудники самоцветов» ал-Масуди, анонимное сочинение «Книга о пределах мира от востока к западу», «Книга путей и стран» Ибн-Хордадбега и «Записка» Ибн Фадлана.

Пятая группа представлена скандинавскими сочинениями географического и этнографического содержания. В скальдических стихах зафиксирован порядок освоения восточноевропейских регионов, определяются водные маршруты проникновения скандинавов вглубь Восточной Европы и специфика отношений с местным населением. Следует особенно отметить древнескандинавские географические трактаты «Описание Земли» и «Какие земли лежат в мире», «Сагу о гутах» неизвестного автора и «Круг земной» Снорри Стурлусона. Скандинавские произведения датируются поздно, но содержат информацию о событиях V-IX вв.

Значимый вклад в реконструкцию природно-географических условий Балтийско-Каспийского торгового пути делают выдержки из воспоминаний иностранных и отечественных путешественников XVII-XIX вв., уделивших внимание в своих записях трудностям преодоления водных путей Русской равнины.

Археологические и нумизматические, данные естественных наук представлены материалами опубликованными в соответствующих исследованиях.

Количество и состояние источников и материалов позволяют в разной степени осветить ряд основных аспектов функционирования Балтийско-Каспийского водного торгового пути, но не позволяют провести полную реконструкцию.

**Основные положения диссертации, выносимые на защиту:**

1. Водная система Восточной Европы явилась этнообъединяющим фактором не вопреки, а благодаря высокой сложности прохождения маршрутов, что потребовало взаимодействия торговых агентов и местного населения.

2. Этнический фактор стал определяющим для формирования международного водного Балтийско-Каспийского торгового пути. В целом его формирование завершилось в момент слияния заселенных территорий вдоль торговых маршрутов. С момента зарождения путь из Балтики в Каспий являлся полиэтничным.

3. Балтийско-Каспийский водный торговый путь в силу специфики этнической и природно-географической характеристики территории пролегания имел в VII – IX вв. скорее эстафетный, а не транзитный характер. Достоверно транзитный характер балтийско-каспийской торговли подтверждается временем не ранее XI в.

4. Скандинавы включились в завершившую начальный этап формирования водную межэтническую торговлю, и их деятельность ограничилась проникновением в несколько водных бассейнов Северо-Запада Русской равнины прилегающих к Балтийскому морю (р. Даугава, Великая, Нева, Волхов). Ограничения были обусловлены торговой политикой местных племен и особенностями передвижения морского транспорта по порожистым рекам Восточной Европы.

5. Продвижение арабских торговцев вверх по Волге было ограничено местным славянским и тюркским населением (вятичи, именьковцы, болгары, буртасы), которое являлось посредником между южными и северными торговцами.

6. Спектр товаров жестко регламентировался расстоянием и способом доставки и ограничивался негабаритным дорогостоящим грузом (меха, ткани, изделия из металла, кости и дерева, пряности и благовония).

7. Становление и развитие международной водной торговли на территории Восточной Европы привело к формированию отдельных водных маршрутов и их ответвлений, в совокупности составивших торговую магистраль «из варяг в арабы»: Балтийское море - Западная Двина/ Нарова/ Луга/ Нева – Волга – Кама-Белая/ Вятка/ Ока-Дон – Черное/ Каспийское море.

8. По маршрутам продвижения товаров сформировалась сеть специализированных пунктов, обслуживающих торговых путь. Основание каждого

пункта жестко обуславливалось местными ландшафтными условиями, что отражалось в перечне выполняемых функций. Таким образом, обратная связь предоставляет возможность реконструирования условий зарождения раннесредневекового поселения.

9. Процессы политической и административной централизации, постепенное освоение аналоговых сухопутных маршрутов привели к снижению роли и активности Балтийско-Каспийского пути и его функциональному затуханию.

**Практическая значимость** исследования заключается в возможности использования его результатов при подготовке общих и специальных курсов по русской истории и истории международных отношений в раннее средневековье, применения его материалов и результатов при создании специальных научных трудов по истории Балтийско-Каспийской торговли. Фактический материал, представленный в диссертации, выводы и результаты исследования могут быть полезны при подготовке специальных и обобщающих научных трудов по истории Древней Руси догосударственного периода.

**Апробация работы** Основные положения диссертационного исследования получили отражение в 6 научных публикациях, 2 из которых вышли в журналах, рекомендованных ВАК.

**Структура исследования** определяется поставленными целями и задачами. Работа объемом 300 страниц включает в себя введение, две главы, заключение, список использованных источников и литературы и два приложения, в которые помещены карты «Балтийско-Каспийская система пунктов, волоков и маршрутов VII-IX вв.» и «Сферы торгового влияния финно-угров, славян, балтов, тюрок, скандинавов и арабов в VII-IX вв.».

## II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обосновывается актуальность, проводится анализ историографии темы, очерчиваются предмет и объект исследования, формулируются цели, задачи, методологические принципы исследования. Установлены хронологические и территориальные границы диссертации, характеристики всех групп используемых источников.

Специфика зарождения и поэтапного формирования торгового пути обусловила необходимость его деления на три историко-географических участка (северо-

западный, юго-восточный, срединный), которое позволило подчеркнуть этнический (степень участия населения) и временной (хронологические этапы) аспекты исследования.

**Первая глава «Историко-географическая реконструкция Балтийско-Каспийского торгового пути»** посвящена реконструкции природно-географического и этнического факторов формирования маршрутов торгового пути.

В первом разделе **«Водные торговые маршруты проникновения из Балтийского моря во Внутреннюю водную систему Восточной Европы»** проводится историко-географическая реконструкция Западно-Двинского, Нарвского и Невского маршрутов торгового пути.

Водоёмы Северо-Запада Восточной Европы, связанные с бассейном Балтийского моря, главным образом участки, принадлежащие рекам Западная Двина, Нарова, Нева – путям проникновения в речную систему отличались в раннее средневековье значительно большей водностью, «морским» характером. На отдельных участках маршрутов проходимость порогов оказывалась несколько выше, чем столетия спустя, что полностью не избавляло от необходимости помощи местного населения (лоцманские знания, преодоление волоков, охрана, ремонт судов). При этом Западно-Двинский путь с более благоприятными речными условиями и меньшей плотностью населения представляется наиболее безопасным для продвижения вглубь территории. По сообщениям скандинавских письменных источников, подтвержденных естественнонаучными данными, наиболее благоприятным сезоном для прохождения водных маршрутов Северо-Запада был период весеннего половодья.

Постепенное заселение водных бассейнов Северо-Запада явилось естественным условием включения населения и местной речной системы в сферу торговых отношений Балтики. На смену эпизодической прибрежной морской торговле, перемежающейся грабительскими набегами, пришли новые возможности торговых контактов внутри территории Восточной Европы. Нижнее течение Западной Двины, за исключением устья, принадлежало эстам. Правый берег реки занимали латгалы, левый – земгалы. Активная торговля между балтскими и финно-угорскими племенами сложилась еще в начале нашей эры. Мирное появление в VI в. кривичей позволило удлинить водный путь и заняться его оформлением в качестве самостоятельного торгового маршрута вглубь территории. С момента появления в

Прибалтике скандинавы получают возможность участвовать в формирующихся межэтнических торговых связях. Отражением активных торговых межэтнических контактов стало основание таких пунктов как Гнездово, Изборска, Крома, крупных транзитных путей в Поволжье. Тесные межэтнические контакты финно-угорского и славянского населения затрудняют определение этнической принадлежности культурного слоя многих поселений. Скандинавы с момента своего появления начинают активно взаимодействовать с местным населением сначала путем полуграбительских-полоторговых набегов, затем более выгодными мирными торгово-обменными сделками. Контроль над ресурсами и водными торговыми путями Белозерья принадлежал финно-угорскому племени весь, сохранившему активное участие в торговле и после довольно позднего прихода славян. Маршруты в Верхнем Поволжье вплоть до конца I – начала II тыс. н.э. находились в зоне влияния мери.

Во втором разделе **«Водные торговые маршруты проникновения из Каспийского моря во внутреннюю водную систему Восточной Европы»** проводится историко-географическая реконструкция Волжского, Камского и Донского маршрутов торгового пути.

Малой водностью отличались речные маршруты Юго-Восточного участка пути, что подтверждается уровнем Каспийского моря в период раннего средневековья. Восточные письменные источники сообщают, что Волжский маршрут использовался в весеннее половодье, при этом приходилось преодолевать стремительное течение разлившейся Волги и волок при необходимости перехода в Дон и выхода в Причерноморье, - с тем и с другим восточные купцы и их суда успешно справлялись. Выбор сезона прохождения маршрута обуславливался не в последнюю очередь спецификой пушной торговли. Основные маршруты Юго-Восточного участка пути – Волга и Кама – характеризуются сравнительно более благоприятными условиями прохождения: их русла значительно шире, каменные препятствия почти не встречаются, широкие разливы создают дополнительные сложности. Одним из наиболее сложных препятствий Юго-Восточного участка следует считать постоянно изменяющую русла дельту Волги.

С появлением первых эпизодических контактов экономического характера на Волжском пути в V-VI вв. они приобрели явный ресурсно-сырьевой (серебряно-пушной) характер. Торговое движение здесь носило односторонний характер: восточные торговцы поднимались вверх по течению и выступали инициаторами сделок. VII-VIII вв. стали временем активного проникновения в Прикамье восточных (согдийских и чуть позже арабских), затем болгарских купцов, привлеченных пушниной и «рыбьим зубом». В VIII в. арабскими и болгарскими купцами осваивается очередной маршрут-ответвление от Волжской магистрали по Оке.

Юго-Восточный участок Балтийско-Каспийского пути стал ареной тесного и активного торгового сотрудничества славян, мери, муромы, мордвы, болгар, хазар, буртасов и арабов. Подстегивали эти отношения «меховые» потоки на Восток и «серебряные» в обратном направлении. С момента возникновения в VII в. Итиля контроль торгового движения по Волге принадлежал хазарам. Археологические исследования позволяют говорить об активной роли болгар в организации движения в волжской дельте. Среднее Поволжье отличалось пестротой этнического состава населения, в который входили финно-угры, тюрки и славяне. В Посурье и Примокшанье располагались буртасы, их активность в волжской торговле обуславливалась транзитным положением на пути в Прикамье. Именьковские племена на Нижней Каме и прилегающих частях Волги принимали активное участие в волжской торговле с момента ее зарождения. Вполне вероятно, что Сувар, а затем Булгар поочередно сменили неизвестный на сегодняшний день торговый пункт именьковцев, существовавший до IX в. Финно-угры Среднего Поволжья по мере развития деятельности на торговом пути располагают поселения не только на берегах небольших рек, но и на берегах Волги и Оки, что свидетельствует о смене приоритетов: военная угроза становится менее значимой, чем торговые контакты. По мере проникновения болгар с конца VII в. в Среднее Поволжье проявляется их активная межэтническая политика, обусловленная участием в волжской торговле. В землях Подонья располагались десятки торговых пунктов разного этнического происхождения: восточных славян (северяне и вятичи), подданных Хазарского каганата (хазары, аланы, болгары) и смешанного характера. Экономическая

активность междуречья Вятки и Камы связана с появлением здесь в середине I тыс. н.э. удмуртских племен. Анализ сведений восточных сочинений и археологические материалы позволяют говорить об этой территории как о третьем центре руси - Арсе (Иднакар). Специализация финно-угров на пушной охоте позволяла им быть незаменимым торговым агентом в регионе.

В третьем разделе **«Внутренние водные торговые маршруты»** речь идет об оформлении системы водных торговых маршрутов Верхнего Поволжья, Поочья и Волгоокского междуречья.

Срединный участок Балтийско-Каспийского пути характеризуется особенно густой речной сетью, в состав которой вошли реки Северо-Запада и Юго-Востока с присущими им характеристиками. Разветвленная система водных маршрутов и волоковых переходов представляла собой связующее звено между речными бассейнами Балтийской и Каспийской части пути. Наиболее подробно в разделе рассмотрены маршруты Верхневолжского и Волго-Окского регионов.

Волго-Окское междуречье характеризуется активными межэтническими финно-булгаро-славянскими связями, в которых тесно переплетались торговые и этнокультурные отношения. Славяне в регионе появились достаточно поздно, однако эпизодические славяно-муромские контакты имели место еще в VI-VII вв. К VII в. Поочье становится ареалом расселения вятичей. Когда в VIII в. арабы осваивают новый – Окский – торговый маршрут, эти земли становятся им известны как страна Вантит. Наиболее ранние скандинавские находки в окрестностях г. Муром относятся к X – началу XI в., поэтому говорить о каком-либо влиянии скандинавов в данном регионе нет достаточных оснований.

**Вторая глава «Этнокультурная реконструкция Балтийско-Каспийского торгового пути»** посвящена реконструкции межэтнических взаимоотношений в сфере международной торговли на территории Восточной Европы. В главе рассматривается поэтапное формирование системы водных торговых маршрутов и пунктов на них в тесной связи с этапами заселения территории Восточной Европы. Выявляется специфика и функциональная значимость пунктов, сферы торгового контроля и влияния отдельных этносов.

Первый раздел **«Поселения северо-западной части торгового пути»** содержит сведения о ходе и специфике формирования структуры торговых путей речных бассейнов Северо-Запада.



На Северо-Западном участке более всего проявлялась зависимость торговых маршрутов и населенных пунктов на них от природно-географических условий. Удобство водных коммуникаций среди густых непроходимых лесов и обширных заболоченных пространств обусловили размещение населенных пунктов на мысах или пологих берегах рек и озер. Кром представлял собой скалистый мыс, Рюриково городище, как и поволховские городки, размещалось на высоких террасах, на высоком холме располагалось Сясьское городище, лишь Ладога занимала низменный, болотистый берег и потому наряду с Гнездово и рядом других пунктов была отнесена к открытым поселениям типа виков. Размещение на мысах, как правило, усиливалось искусственными укреплениями, размещение на низменных участках берега характеризовалось открытостью поселения. Ряд пунктов размещались на пересечении водных торговых маршрутов: Гнездово, Тимерево и ряде других. Ландшафтные условия размещения наряду со временем существования пунктов определяют их размеры, которые варьируются от 1 до 10 га. Небольшими размерами отличаются Полоцк, Которск и Ладога, значительна площадь Изборска, Рюрикова городища и других пунктов.

Как правило, продвигаясь вглубь незнакомой территории, славяне селились там, где прежде существовали поселения местных жителей (Изборск, Ладога, Любша, Сарское городище и др.). Некоторые пункты, такие как Гнездово, с момента возникновения были полиэтничными, другие – в процессе включения в международную водную торговлю принимали иноэтничные компоненты, но сохраняли местное этническое большинство, например, Сарское городище. Характеристика этнического состава населения пунктов и хронология его изменения по мере участия в балтийско-каспийской торговле позволяет говорить о значении пункта и о степени активности в торговле этнических компонентов его населения.

Все рассмотренные в работе пункты отличаются от поселений, расположенных в отдалении от водных торговых маршрутов исполнением торгово-обменной функции. Особенно следует отметить такие пункты, как Гнездово на Западно-Двинском маршруте, Изборск на маршруте по р. Великой, Ладога и Рюриково городище на Волховском маршруте, Сарское городище и Тимерево в Верхнем Поволжье.

Отмечаются пункты скорее промысловой, чем торговой направленности, такие как Полоцкое городище, Надбелье. В некоторых пунктах такого рода имелись специально оборудованные места хранения дани и товаров, археологически зафиксированные, например, в Тимерево, Сарском городище и, по-видимому, Полоцком городище.

Независимо от размера и продолжительности их существования, на поселениях, включенных в балтийско-каспийскую торговлю, отчетливо прослеживается высокий уровень развития ремесленного производства, прежде всего кузнечного, что наряду с географическим положением определяет их роль в судоремонтной сфере услуг. Часто это дополнительно подтверждают находки заклепок, частей судов (Ладога) и иногда свидетельства существования оборудованной верфи (Гнездово). Функцию ремонта и переоснащения судов, как правило, исполняли пункты, расположенные на основных торговых маршрутах (Ладога, Гнездово), в местах сложных для преодоления (Рюриково городище, Новые Дубовики и другие) или в местах перехода из морских вод в речную систему и наоборот (Даугмале, Изборск, Ладога).

Расположение пункта вблизи порогов или других преград предполагало контроль зоны сложной для прохождения, обеспечение судовождения, т.е. выполнение лоцманской функции (прежде всего, пункты Поволховья). Позволительно говорить о пунктах, где можно было получить не только людскую помощь, но и покровительство богов при преодолении порогов. К таким пунктам, по-видимому, следует отнести Любшанское городище.

Особое значение обретали пункты, расположенные в местах пересечения маршрутов, такие, как Холопий городок, контролировавший движение при раздвоении Волхова на рукава, имеющее аналогичное расположение Рюриково городище, Гнездово и другие.

О выполнении функций административного контроля и обеспечения безопасности торгового пути свидетельствуют следы пребывания воинского контингента. Здесь следует говорить, прежде всего, о Рюриковом городище, Гнездово, Техановом селище (Сарское-2), Тимерево.

Второй раздел «Поселения юго-восточной части торгового пути» содержит сведения о ходе и специфике формирования структуры торговой системы речных бассейнов Юго-Востока.

Несмотря на то, что многие особенности речной системы Северо-Западного участка здесь отсутствовали, оставались местные трудности – мели, перекаты, блуждающие русла и опасные половодья. Однако лишь в дельте Волги и в Подонье прослеживается размещение пунктов, диктуемое сложностями продвижения по маршруту. На этом участке пути торговые отношения приобретали яркий обменно-промышленный характер, обусловленный богатейшими ресурсами местной природы и огромным спросом на ее дары на Востоке: пункты размещались в местах сбора и складирования товара на экспорт.

Осваивая территорию Поволжья или Прикамья, финно-угры и славяне предпочитали селиться на прежде заселенных местах, разделяли это предпочтение и представители тюркских племен. Пункты на Юго-Восточном участке торгового пути чаще хорошо укреплены, что объясняется как правило их пограничным расположением или расположением на территории со смешанным населением. Такие пункты выполняли торговые, охранные и перевалочные функции.

Как и на Северо-Западном участке отмечаются пункты, которые с момента своего возникновения были полиэтничными (Итиль). Следует отметить Иднакар, население которого, имея возможность дистанцироваться, принимало активное участие в межэтнической торговле.

Пункты с развитой промысловой деятельностью располагались главным образом в районе Средней Волги и Прикамья. Они же служили местами складирования и хранения товара, их оптовой продажи (за исключением Иднакара, жители которого, по всей видимости, сами занимались торговлей, спускаясь вниз по реке).

Особое значение обретали пункты, расположенные в местах пересечения маршрутов. Для Юго-Восточного участка пути речь идет не только о водных, но и степных торговых путях. Это, например, Саркел, пункты в районе устья Камы (позднее, например, Булгар). В качестве пункта обеспечения административного контроля и безопасности торгового пути следует говорить, прежде всего, о Саркеле и

других пунктах Подонья, которые, как правило, были хорошо укрепленными пограничными крепостями.

Третий раздел **«Поселения срединной части торгового пути»** содержит сведения о системе путей Верхнего Поволжья и Волго-Окского междуречья.

В ходе заселения территории Волго-Окского междуречья финно-угры и славяне селились на прежде заселенных местах, постепенно размещая свои поселения ближе к основным водным маршрутам: на мысах или пологих берегах рек, впадающих в крупные водные дороги и их притоки.

Отмечаются пункты, которые выросли из двух и более поселений, в процессе включения в международную водную торговлю некоторые племенные центры принимали иноэтнические компоненты, но сохраняли местное этническое большинство. Особую роль в торгово-обменных операциях играли Тумовское селище в Волго-Окском междуречье, Верхнесалтовско-Нетайловское и Титчиха в Подонье.

**В заключении** подводятся итоги диссертационного исследования. За более чем тысячелетний период гидрографическая система Восточной Европы претерпела с IX в. значительные изменения: моря и озера сменили береговые очертания, многие реки поменяли русла, стали мельче или исчезли вовсе, появились новые водоемы, в том числе и искусственные. Все это кардинально перекроило карту речной системы Восточной Европы.

Значительно большей водностью отличались водоемы Северо-Запада Восточной Европы, связанные с бассейном Балтийского моря, главным образом участки, принадлежащие рекам Западная Двина, Нарова, Нева – путям проникновения в речную систему. Напротив малой водностью отличались речные маршруты Юго-Восточного участка пути. Сезонность прохождения маршрутов играла особо значимую роль. Следовало так рассчитать время похода, чтобы успеть достичь цели и вернуться обратно с возможно меньшим ущербом для участников торговли и транспорта.

Речная система стала природно-географическим фактором, на фоне которого развивались этнокультурные и торговые связи по мере заселения Восточной Европы. Естественным образом сложность прохождения водных маршрутов речной системы,

требующая взаимодействия торговых агентов и местного населения явилась этнообъединяющим фактором, способствующим развитию межэтнических связей.

Этнический фактор стал определяющим для формирования международного водного Балтийско-Каспийского торгового пути. В целом его формирование завершилось в момент слияния заселенных территорий вдоль торговых маршрутов.

Реконструкция водных условий позволила сделать утвердительный вывод о том, что Русская равнина была условно проницаема для торгового судоходства. Ее невозможно было при технических средствах VII –IX в. преодолеть за одну навигацию, требовались перевалочные пункты и посредники. Ими являлись славянские, угро-финские и тюркские племена.

На территории Восточной Европы освоение водного пути торгового назначения становилось возможным, если на берегах проживало местное население. Интенсивность развития экономических связей на Балтийско-Каспийском торговом пути во многом зависела от характера политических контактов, ведь естественным желанием было увеличить доходы от транзита и расширить сферу своего влияния путем захвата контроля над водным маршрутом. Таким образом, возникает картина интенсивного межэтнического взаимодействия, важнейшей движущей силой которого явились экономические процессы, обусловленные зарождением, формированием и становлением водного торгового пути из Балтики в Каспий.

Особенностью населенных пунктов, тесно связанных с Балтийско-Каспийским торговым путем, стало их синхронное существование: возникновение пунктов хронологически совпадает с зарождением и становлением пути, расцвет – со временем активной торговли на маршрутах, угасание и прекращение существования напрямую связано с упадком пути, вызванного внешними обстоятельствами. Существовала обратная зависимость: если сначала места расположения пунктов определялись намечающимися возможными водными маршрутами, то вскоре уже сами маршруты зависели от мест расположения таких пунктов и проходили от одного к другому. В целом, характеристика поселений согласно выделенным критериям позволила показать многогранность их существования и неоднозначность трактовки их значения на Балтийско-Каспийском торговом пути.

Сочетание природного и этнического компонентов привело к созданию в Восточной Европе водной торговой сети международного масштаба, полная реконструкция которой сегодня не доступна. Дальнейшее накопление материала по истории пути «из варяг в арабы», развивающиеся междисциплинарные исследовательские контакты и совершенствование методов исследования приведут к созданию более полной картины торговых связей и межэтнических контактов на Русской равнине в древности, чем возможно это сейчас.

### **ОСНОВНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ**

Публикации в рецензируемых изданиях, рекомендованных ВАК:

1. Смокотина Д.В. «Река, текущая из страны славян» (путь «из варяг в арабы» по сведениям арабских географов) [Текст] / Д.В. Смокотина // Вестник Томского государственного университета. – 2007. – октябрь. – № 303. – С. 106-108 (0,4 п.л.).

2. Смокотина Д.В. Поход Марвана 757 г. и проблема локализации Славянской реки восточных авторов [Текст] / Д.В. Смокотина // Вестник Томского государственного университета. История. – 2009. – № 1(5). – С. 110-122 (0,8 п.л.).

Публикации в других изданиях:

3. Смокотина Д.В. Путь «из варяг в арабы» в VII-IX вв. (к вопросу о разделе сфер торгового влияния) [Текст] / Д.В. Смокотина // Вопросы истории, международных отношений и документоведения. Сборник трудов студентов и аспирантов исторического факультета. – Томск: Издательство Томского государственного университета, 2005. – Выпуск 1. – С. 98-100 (0,3 п.л.).

4. Смокотина Д.В. Вантит — город вятичей [Текст] / Д.В. Смокотина // Вестник Томского государственного университета. История. – 2008. – № 1(2). – С. 5-12 (0,5 п.л.).

5. Смокотина Д.В. Арса: место на карте (К вопросу о локализации третьего центра руси) [Текст] / Д.В. Смокотина // Вестник Томского государственного университета. История. – 2008. – № 2(3). – С. 5-17 (0,8 п.л.).

6. Смокотина Д.В. Города-призраки на карте Восточной Европы (к вопросу о локализации некоторых торговых пунктов на пути «из варяг в арабы» в VII-IX вв.) [Текст] / Д.В. Смокотина // Вопросы истории, международных отношений и

документоведения. Сборник трудов студентов и аспирантов исторического факультета. – Томск: Издательство Томского университета, 2010. – Выпуск 5. – С. 20-24 (0,3 п.л.).

Тираж 100. Заказ № 19.  
Томский государственный университет  
Исторический факультет  
Отделение международных отношений  
634050, г. Томск, пр. Ленина, 49.  
Тел.: 52-98-87