

УДК 94(47).031  
DOI: 10.17223/19988613/62/3

Л.В. Воротынцева

## СЕВЕРНЫЙ ТРАНСКОНТИНЕНТАЛЬНЫЙ ТОРГОВЫЙ ПУТЬ В МОНГОЛЬСКУЮ ЭПОХУ (XIII–XV вв.)

Рассматриваются вопросы, связанные с функционированием Северного трансконтинентального торгового пути в эпоху существования Монгольской империи и государств, образовавшихся после ее распада. Указанный торговый маршрут проходил от земель енисейских киргизов (хакасов) – «земли Чулыман» (в арабских источниках), через Барабинскую степь, Нижнее Прииртышье («Ибиль» и «Сибиль») в направлении Тюмени. От Тюмени купеческие караваны шли через Южное Приуралье к Булгару, а от Булгара – водным путем по руслам рек Волги, Оки, Прони, Дона, Быстрой Сосны, через волоки в районах озер Иван и Самодуровское в Посеймье и Среднее Поднепровье до Крыма (Кафы). Расцвет Северного торгового пути приходится на вторую половину XIII – первую половину XIV в. К концу XV в. данный маршрут утрачивает трансконтинентальный статус, становясь локальной торговой магистралью Северо-Восточной Евразии.

**Ключевые слова:** Северный торговый путь; «земля Чулыман»; Монгольская империя; Улус Джучи.

Возникновение в первой половине XIII в. Монгольской империи, объединившей в единое политическое и экономическое пространство огромные территории Евразийского континента, повлекло за собой не только возрождение системы трансконтинентальной торговли по ранее функционировавшим торговым путям, но и появление новых маршрутов, возникших в условиях изменившейся административно-политической обстановки.

К таким маршрутам следует отнести и так называемый Северный трансконтинентальный торговый путь, становление которого приходится еще на домонгольскую эпоху. Эта торговая магистраль носила широтный характер и позволяла осуществлять передвижение товаров от регионов Восточной Сибири и Монголии, до южнорусских княжеств и государств Западной Европы.

Достаточно долгое время Северный торговый маршрут оставался вне поля зрения историков. В фундаментальном труде первого историка Сибири Г.Ф. Миллера тема экономического развития и торговых путей Сибирского макрорегиона не затрагивалась вовсе. Не нашла она достойного отражения и в исторических исследованиях более позднего времени.

Такой подход, в значительной степени, объясняется отрывочностью сведений письменных источников по этому вопросу и практически полным отсутствием археологических изысканий в регионах Южного Приуралья, Западной и Восточной Сибири вплоть до середины XIX в. Во второй половине XIX – начале XX в. рядом исследователей (М.С. Знаменский, В.Н. Пигнатти, М.П. Грязнов) проводились раскопки археологических комплексов XIV–XVI вв., однако единой хронологической и этнокультурной картины развития южносибирских регионов в эпоху средневековья так и не сложилось.

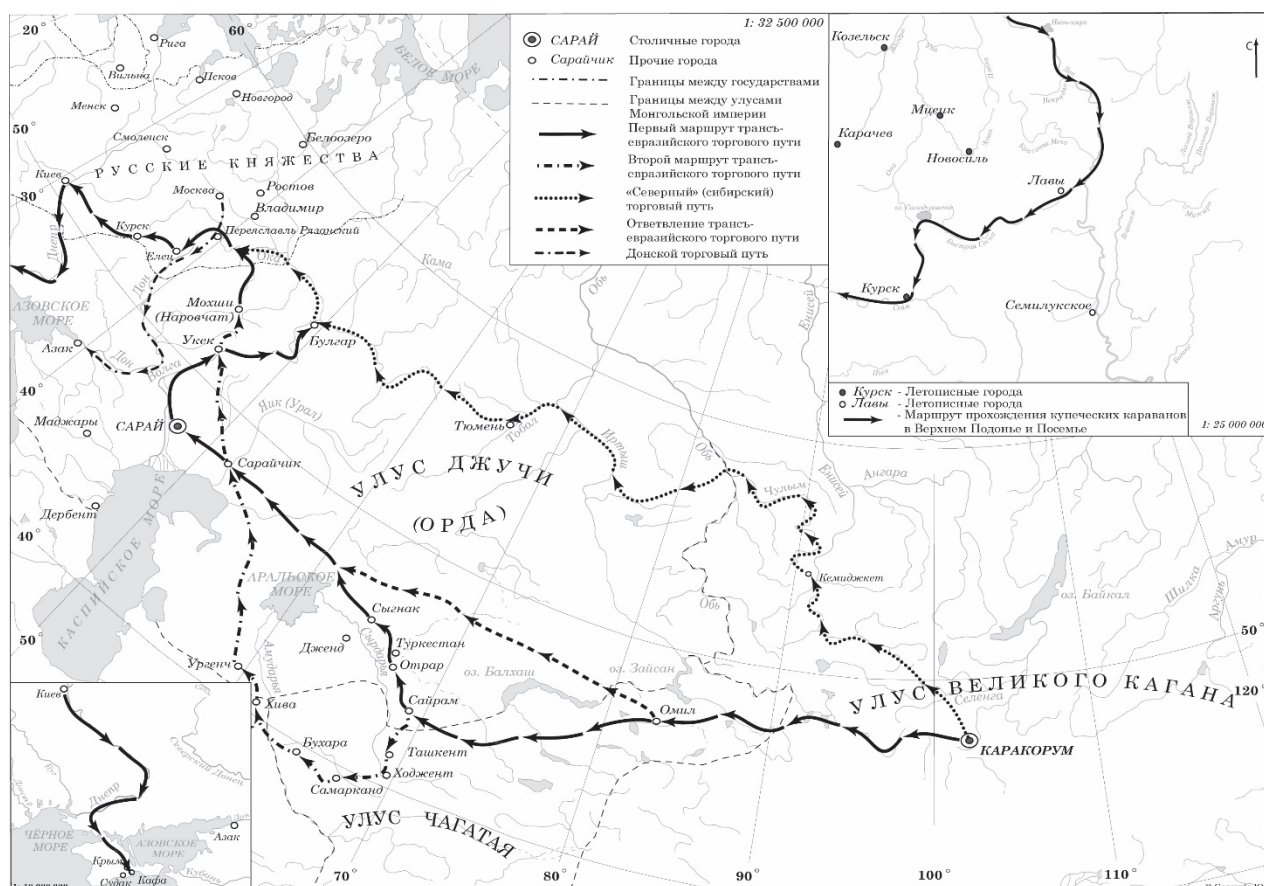
Со второй половины XX в. начинаются комплексные исследования советских археологов в Западной Сибири, Туве, Хакасии и Алтае, в ходе которых был получен богатейший археологический материал, позволивший воссоздать картину этнокультурного и эконо-

мического развития указанных регионов от палеолита до Нового времени, включая и эпоху средневековья [1. С. 341–349; 2. С. 346; 3; 4]. В 1955 г. выходит монография С. В. Бахрушина, посвященная вопросам коммуникаций сибирского макрорегиона в XVI–XVII вв. [5].

Однако лишь в 1990–2000-х гг. стали появляться работы, в которых в той или иной степени поднимались проблемы торговых контактов и маршрутов поступления товаров по Северному трансконтинентальному пути [6. С. 162–163; 7; 8. С. 4–12; 9. С. 19].

Вместе с тем до настоящего времени вопросы определения маршрута Северного торгового пути и локализации основных торговых факторий на указанном маршруте остаются открытыми. Целью данного исследования является изучение вопросов торговых контактов, осуществлявшихся по Северному трансевразийскому торговому маршруту в монгольскую эпоху (XIII–XV вв.). На основании анализа письменных источников и данных археологии автором предпринимается попытка локализации указанного маршрута и основных торгово-ремесленных центров, через которые проходил путь купеческих караванов.

Как было отмечено выше, первый этап функционирования Северной трансконтинентальной торговой магистрали приходится на домонгольскую эпоху. В 1989–1990 гг. комплексными исследованиями киевских, казанских и воронежских археологов в ходе экспедиции был выявлен более подробный маршрут волго-днепровского участка Северного пути в XII – первой трети XIII в., проходивший через слабо залесенные водоразделы Сейма и Сулы – верховья Северского Донца – Дон (между устьями Воронежа и устьем Тихой Сосны) – верховья Цны и Хопра – водораздел Мокши и Суры к Великому Булгару [10. С. 17]. На всем протяжении исследованных территорий была выявлена цепь поселений, представлявших, как правило, хорошо укрепленные стоянки – «манзили», располагавшиеся через каждые 40–70 км и служившие местами отдыха для торговых караванов.



По мнению А.П. Моци и А.Х. Халикова, на русском участке пути основными стоянками являлись: поселение у с. Русанова (на р. Трубеж, 40 км от Киева) – городище у с. Петровки (на р. Супой) – Прилуки – урочище Городок – городище у с. Липовое – городище Выхань (на р. Терн) – два городища у с. Гай – два городища у с. Горналь – археологический комплекс у с. Гочев (правый берег р. Псел в ее верховьях) – район с. Княжое (в верховьях Сейма с двумя бродами) – Животинное городище (на р. Воронеж) [11. С. 23, 25, 27, 30].

Следует, однако, отметить, что археологические раскопки не выявили на Животинном городище оборонительных сооружений, относящихся к XII–XIII вв. Это, а также слабая насыщенность культурного слоя древнерусскими находками и малая заселенность округи позволяют усомниться в прохождении торгового пути через вышеназванный населенный пункт, представлявший собой сторожевой пост или промысловую стоянку [26. С. 41; 37, С. 32]. Более вероятным представляется прохождение караванов через Семилукское городище, являвшееся одновременно сторожевой крепостью, административным центром и одним из пунктов международной торговли в бассейне Дона.

Восточный участок торгового пути Булгар-Киев проходил через верховья р. Хопер, по водоразделу р. Ворона через Ертиль (по-тюркски – «середина пути»), в верховья р. Инза и Кеньша в Посурье, где с торговой магистралью связывается функционирование целой агломерации населенных пунктов (городища Юловское – Садовские I, II – Семисенское, или Нико-

ло-Райское, – Балабанов родник – Золотаревское). Далее через Керенско-Сембарскую возвышенность и район Кайбел – к Великому Булгару (Биляру) [12. С. 63–81].

Монгольское нашествие 1236–1242 гг. практически полностью уничтожило отлаженную систему караванной торговли, соединявшей рынки Волжской Болгарии и Южной Руси. Прежде всего, были разрушены главные центры международной торговли – Биляр и Киев [13. С. 459; 14. Стб. 784–787].

Подверглись военному разгрому и прекратили свое существование многочисленные населенные пункты, располагавшиеся в излучине р. Суры и ее левого притока р. Узы. В том числе и такие важнейшие торгово-ремесленные поселения на восточном участке пути Булгар – Киев, как Юловское и Золотаревское городища [15. С. 11, 45]. Та же участь постигла и Семилукское городище, жизнь на котором, по данным археологии, прекращается в середине XIII в. [16. С. 144].

Однако уже в конце 40-х – начале 50-х гг. XIII в. происходит становление новых торговых маршрутов, соединивших торгово-ремесленные центры Мавераннахра, Хорезма, Волжской Болгарии с монгольскими улусами Южной Сибири, южнорусскими княжествами и византийскими торговыми факториями Крыма. Этот процесс облегчался вхождением всех вышеперечисленных регионов полностью или частично в состав Улуса Джучи и мог быть связан с активной политикой Бату в области государственного устройства. В начале 1250-х гг. были заново отстроены разрушенные в ходе монгольского нашествия города – Булгар, Сувар,

Сауран, Отрар, Дженд и другие [17. С. 95–96; 18. С. 126]. Тогда же начинается активное восстановление путей сообщения, рынков, караван-сараев и других элементов городской и торговой инфраструктуры.

Уже в 1240-х гг. Джучидами стала проводиться линия на привлечение в земли Орды купеческих объединений, временно прекративших свою экономическую деятельность в связи с военными действиями монгольских армий в вышеуказанных регионах. По сообщению армянского историка Киракоса, «Начали являться к нему [Бату] цари и царики, князья и купцы – все огорченные тем, что были лишены вотчин своих. И Батый судил по справедливости и возвращал каждому, кто просил, его области и владения и снабжал специальными грамотами, и никто не смел противиться приказам его» [19. С. 218].

Нередко купцам выдавались ярлыки и пайцзы, что обеспечивало их рядом дополнительных привилегий. Торговое сословие получало право на бесплатную смену лошадей и продовольствие на ямских станциях, а также освобождалось от уплаты тамги и некоторых других налогов. Только в начале 1250-х гг. эта льготная система была отменена каганом Мунке, проводившим ряд административных и фискальных реформ во всех улусах империи [20. С. 141].

Такой режим наибольшего благоприятствования для купеческих корпораций обуславливался помимо прочего и личной заинтересованностью Бату в интенсификации торговых процессов, поскольку в Монгольской империи и Улусе Джучи в XIII–XIV вв. была распространена практика участия в торговых операциях личных капиталов высшей монгольской аристократии при посредничестве корпорации купцов-«ортаков». Участвовали в крупнооптовой торговле и великие ханы, в частности Угедэй [21. С. 57]. Весьма вероятно паевое участие в коммерческой деятельности и самого Бату, а также его многочисленных родственников.

Учитывая вышеперечисленные факторы, представляется вполне закономерным достаточно быстрое (к середине XIII в.), восстановление торговых маршрутов, функционировавших еще в домонгольский период [22. С. 61–69; 23. С. 139–140].

Вероятно, тогда же происходит восстановление Северного торгового пути, маршрут которого в монгольскую эпоху претерпел существенные изменения по сравнению с предыдущим периодом. Многочисленные находки артефактов, относящихся к «аскизской» археологической культуре средневековых хакасов (енисейских киргизов), на обширных территориях Западной Сибири, Приуралья, Среднего Поволжья, Поочья, Верхнего и Среднего Подонья, Приднепровья, а также товаров западноевропейского производства и ордынских дирхемов в степной, лесостепной и таежной зонах Западной и Восточной Сибири позволяют говорить о существовании оживленных торгово-экономических контактов русских, болгарских и, возможно, европейских купеческих корпораций с регионами Южной Си-

бири [24. С. 103–106; 25. С. 251–255; 26. С. 55, 159; 27. С. 91; 28. С. 4–12].

Существование в ордынскую эпоху Северной трансевразийской торговой магистрали, проходившей от земель енисейских киргизов до Руси и Западной Европы, подтверждается сообщением арабского историка и географа Фадлаллаха ал-Умари. В своем сочинении «Пути взоров по государствам с крупными городами» он, со ссылкой на болгарского ученого Масуда и арабского путешественника Хасана Эруми, бывавшего в Булгаре описывает маршрут, проходивший от некой местности Акикул, находившейся в 20 днях пешего пути от Булгара в Сибирь: «За Акикулом, говорил он [Масуд], [следуют] Сибирь и Ибирь, потом за ними земля Чулыман. Когда путешественник едет от Чулымана на Восток, то он приезжает к городу Каракоруму, а далее в землю Хатайскую, в которой [находится] Великий Кан... Когда же путешественник, говорил он, едет на Запад от него [Чулымана], то он приезжает в землю русских, потом в страну Франков и к обитателям Западного моря» [29. С. 135].

По мнению А. М. Белавина и Н. Б. Крыласовой, «земля Чулыман» располагалась в Верхнем Прикамье (земля «Вису» раннесредневековых источников) со столицей в Акикуле (Афикуле) [6. С. 162–163; 8. С. 4–12; 9. С. 19]. На наш взгляд, данный тезис исследователей базируется на неточной трактовке сообщения ал-Умари. Согласно данным арабского географа, «Чулыман» располагался не только в отдалении от Акикула, но и за пределами земель «Сибирь» и «Ибирь», т.е. далеко на восток от Верхнего Прикамья.

В этой связи более плодотворным выглядит предположение М.Г. Сафаргалиева о локализации «земли Чулыман» в верховьях Оби и Енисея, а точнее – в бассейне р. Чулым (правого притока р. Оби) [30. С. 215]. Подтверждением данного тезиса, по мнению исследователя, могут служить сообщения в актовом материале Сибирского воеводства XVII в. «чулымских князей», владения которых располагались на территориях современных Тувы и Хакасии [31. С. 412–413].

Таким образом, упоминаемая арабским географом «земля Чулыман» достаточно четко соотносится с владениями енисейских киргизов (тумен-киргизов, хакасов). По оценке Л.Р. Кызласова, граница киргизского государства в X–XIII вв. на западе начиналась от Оби, в устье Чулыма. В районе современного г. Томска она выходила на левый берег Оби, проходила на юг по Салаирскому кряжу и по бассейну р. Бии достигала верховьев Абакана. Северные границы проходила по водоразделу рек Чулыма и Кети и, пересекая Енисей выше устья Ангара, достигала до р. Чумы. С юга страну ограждали Западно-Саянские хребты. Центром владений хакасов являлась территория Хакасско-Минусинской котловины [32].

С 1207 г. многочисленные племена Южной Сибири и Саяно-Алтайского нагорья входят в состав Монгольской империи. Согласно «Сокровенному сказанию»

старший сын Чингисхана – Джучи «был послан с войском правой руки к лесным народам. Подчинив ойратов, бурятов, бархунов, уссутов, хабханосов, ханхасов и тубасов, Джучи подступил к **тумен-киргизам**. Тогда к Джучи явились киргизские нойоны... Они выразили покорность и били государю челом белыми кречетами-шинхот, белыми же меринами и белыми соболями» [33. С. 174–175; 3. С. 132].

После распада единой Монгольской державы земли енисейских киргизов входят в состав Империи Юань. При великом хане Тэмуре (1295–1307 гг.), третья жена которого была киргизкой, управление столичной провинцией Лин-бэй было поручено старшему брату хана – Камале. В сферу его владений входили области: «Каракорум, Онон, Керулен, Кем-Кемиджиут, Селенга, Баялык, до границ киргизов и великого заповедника Чингиз-хана, называемого Бурхан-Халдун...» [20. С. 205–207].

Включение южносибирских народов в имперскую экономическую систему привело к значительному оживлению хозяйственной жизни вышеуказанных территорий. По свидетельству Рашид ад-Дина, «...в областях Киргиз и Кэмкэджиут много городов и селений» [20. С. 150]. Археологические исследования в Туве выявили существование значительного числа неукрепленных городищ монгольской эпохи (Ден-Терек, Оймак, Менигейское, Могойское, Элегетское, Эртине-Булакское) [32. С. 140], что подтверждает информацию персидского хрониста. При монголах в Туве появляются фактории мусульманских купцов, которые проживали в городах, ведя широкую караванную торговлю [34. С. 140; 35].

По всей вероятности, основными товарами южносибирского экспорта как в западном, так и юго-восточном направлениях являлись пушнина и продукция хакасских ремесленников (вещи аскизского круга древностей), находки которой прослеживаются на обширных пространствах от Алтая до Волго-Камского и Днепровско-Донского регионов. Л.Р. Кызласов связывал появление аскизских древностей в Восточной Европе с разгромом восстания южносибирских племен войсками империи Юань в 1293 г., значительную часть этих войск составляли восточные кипчаки, военная добыча которых, по мнению исследователя, широко распространилась по кочевьям [4. С. 68; 24. С. 103–106]. Однако находки предметов, относящихся к аскизской культуре, на археологических комплексах, находящихся вне степной зоны (Золотаревском и Лавском городищах, комплексе Устье-3) [26. С. 55, 159; 27. С. 91; 15. С. 160–172], позволяют поставить под сомнение данный вывод Л.Р. Кызласова. Более вероятен торговый путь поступления хакасских ремесленных товаров в степные регионы Золотой Орды через Булгар и Сарай.

Фадлаллах ал-Умари, со ссылкой на мусульманского путешественника Номана Эльхорезми, прямо указывает на наличие тесных торговых отношений между Булгарским улусом и Чулыманом: «Купцы наших стран, говорил Номан, не забираются дальше города

Булгара; купцы Булгарские ездят до Чулымана, а купцы Чулыманские ездят до земель Югорских, которые на окраине Севера» [29. С. 137]. Подтверждением посещения «чулыманскими» (хакасскими) купцами Верхнего Прикамья служат многочисленные находки предметов аскизской культуры на Рождественском археологическом комплексе (Карагайский район Пермского края), который ассоциируется А.М. Белавиным с городом Акикулом (Афикулом) восточных источников, являвшимся одним из центров транзитной торговли Севера [8. С. 4–12].

От Булгара купеческие караваны, вероятнее всего, сплавливались по Оке до места впадения в нее р. Прони. Весьма вероятно, что рязанские города Новый Ольгов, расположенный в устье р. Прони, и Городок у ее истоков были построены в том числе и для обеспечения инфраструктуры и безопасности ладейных караванов проходивших по этому маршруту.

После прохождения купеческих судов по течению Прони до ее истоков, находящихся в непосредственной близости от Иван-озера, караваны попадали в Дон, бывший свое начало в эпоху средневековья из выше-названного озера. Сигизмунд Герберштейн, описывая громадное, по его оценке, Иван-озеро (Iwanowasero), особо отмечал, что «из этого озера вытекают две большие реки: Шат и Танаис» [35. С. 137]. В «Книге большому чертежу» имеется аналогичное указание на то, что «река Донъ вытекла изъ Иваня озера... да из тогожъ Иван озера потекла река Шать и пала в реку въ Упу» [36. С. 78].

В дальнейшем торговые суда сплавливались по Дону и Быстрой Сосне до ее истоков, с чем может быть связано быстрое возрождение и активное функционирование Лавского археологического комплекса, являвшегося крупным торгово-ремесленным центром уже во второй половине XIII – первой половине XIV в. [37. С. 264–265].

От низовий Быстрой Сосны торговые суда частично перетаскивались волоком, а частично проводились водным путем в верховья р. Тускари на расстояние около 50–60 км, что является сравнительно небольшим расстоянием. Так, во время путешествия митрополита Пимена, флотилия из трех стругов и одного насада была доставлена на расстояние в 140 верст (от Оки до Дона) всего за четыре дня: «Поидохом же отъ Перяславля Рязанского въ неделю Фомину. Проводиша же съ нами и три струги, да насад на колесехъ: въ четверг такъ же приидохомъ къ реце къ Дону и спустихомъ суды на реку на Донъ» [38. С. 95–96]. Следовательно, скорость движения по волоку составляла в среднем 35 верст в день [39. С. 55; 40. С. 223, 224]. Такая скорость передвижения стругов по суше могла достигаться только при использовании конной тяги. Кроме того, путь по этому маршруту облегчался наличием в тех местах огромного Самодуровского озера (прекратившего свое существование к XVIII в.). Из него брали свое начало р. Свапа, притоки Тускари Снова и Сновка, а также верховье Оки – р. Очка [41. С. 248]. Таким об-

разом, участок пути по волоку мог занимать не более 2–3 дней.

Дальнейший маршрут купеческих флотилий проходил по бассейну р. Сейм, через Курск, Рыльск, Путивль в направлении Среднего Поднепровья (район Киева). Наличие торговых связей населения Посеймья с Волжской Булгарией и Нижним Поволжьем в золотоордынскую эпоху фиксируется значительным количеством монетных кладов XIII–XV вв. в районе Курска и Ратского городища, а также находками на территории Гочевского археологического комплекса болгарских украшений и фрагментов столовой посуды, произведенных в поволжских городах Золотой Орды [42. С. 230; 43. С. 95. Рис. 1].

Волжско-Днепровский участок вышеуказанного трансевразийского торгового пути подробно описан Сигизмундом Герберштейном. По свидетельству австрийского дипломата, еще в начале XVI в. существовал транзитный торговый маршрут из Черноморского региона к северным областям Заволочья, Закамья и Вятской земли: «...если подниматься вдоль реки Борисфена (Днепра), то дойдешь до города Черкас, расположенного на западе, а оттуда к очень древнему городу Киеву, некогда столице России; если там переправиться через Борисфен, то попадешь в область Северскую, поныне еще заселенную; если двинутся из нее на восток, то встретишь истоки Танаида (Дона). Если затем пройти долгий путь по течению Танаида, до слияния рек Оки и Волги, а затем переправиться через Ра (Волгу), то через очень обширное пространство можно добраться до Северного моря» [44. С. 35].

Данное сообщение австрийского дипломата дает возможность проследить путь купеческих караванов на днепровско-волжском участке трансевразийского торгового пути, однако содержит серьезную ошибку, вызванную, скорее всего, неточностями перевода. Спускаясь вниз по течению Дона (Танаида), невозможно достичь места слияния Оки и Волги (Ра). По всей вероятности, русский информатор европейского путешественника имел в виду путь к верховьям Дона, от которых через Иван-озеро и р. Проня ладьи купцов попадали в Оку. Не проходя лично по описанному пути, Герберштейн мог получить эту информацию только от русских купцов, освоивших данный торговый маршрут гораздо ранее XVI в.

В то же время нельзя исключать и наличие сухопутного варианта волго-днепровского отрезка Северного торгового пути. В этом случае он мог проходить от Булгара к столице мордовского улуса Мусхи (Мохши, Наровчат), далее к Никольскому городищу, располагавшемуся в верховьях р. Цны [45]. От Никольского городища маршрут купеческих караванов, вероятно, пролегал до Лавского городища и далее в Посеймье к Гочевскому и Ратскому археологическим комплексам. По предположению Н.А. Тропина, вышеуказанные открытые торгово-ремесленные поселения (ОТРП) составляли единую цепь населенных пунктов, обеспечи-

вавших функционирование торгового маршрута Булгар – Киев в эпоху расцвета Золотой Орды [46. С. 172]. Вследствие бурных военно-политических событий конца XIV – начала XV в. все перечисленные ОТРП прекращают свое существование [37. С. 266; 46. С. 173; 41. С. 377–378], а нестабильность в степи делает сухопутные торговые пути крайне опасными и нерентабельными.

Монгольско-китайская война в империи Юань (1351–1368 гг.), а также междоусобные конфликты, разразившиеся во второй половине XIV в. в Чагатайском улусе и Улусе Джучи, нанесли серьезный урон международной торговле. Опустошительные походы Тамерлана, направленные против Золотой Орды и Могулистана, привели в полное расстройство систему трансевразийских торговых маршрутов [47. С. 212]. Особенно спад отмечается в меховой торговле, осуществлявшейся через генуэзские и венецианские фактории Крыма и Приазовья. Если в 1395 г. в Италию было вывезено из Кафы и Таны 43 колло (103,2 тыс. шкурок беличьего меха), то в 1396 г. только 2 колло (4,8 тыс. шкурок белки и куницы), а год спустя 1 колло (2,4 тыс.) и 18 карабий. Лишь в начале XV в. начинается постепенное восстановление меховой торговли. В 1401–1402 гг. экспорт белки в Италию вырос до 3 колло (7,2 тыс. шкурок), а в 1404 г. до 4 колло (9,6 тыс.) [48. С. 76; 49. Р. 1006–1007].

В 1428 г. на перекрестках торговых путей образуется государство кочевых узбеков Шибанида Абулхаира со столицей в западносибирском городе Чимги-Тура (Тюмень). Подобное расположение административного центра ханства позволяло контролировать в том числе и Северный путь. Даже после переноса в 1446 г. узбекской столицы в Сыгнак, центральным пунктом транссибирской торговли остается Тюмень, одновременно являвшаяся в XV в. и резиденцией ногайско-сибирских ханов Ибака и Мамука [50. С. 139].

В первом десятилетии XVI в. на месте вилайета Чимги-Тура возникло относительно независимое Сибирское княжество Тайбугидов. Столица нового государства переместилась на север в г. Искер [51. С. 27, 77], что привело к очередному изменению торговых маршрутов. В XVI в. Северный торговый путь, получивший к этому времени название «Казанская дорога», проходил от земель ойратов (калмыков), через Прииртышье, Барабинскую степь, города Сибирского ханства – Тон-Туру, Кызыл-Туру, Искер, Чимги-Туру (Тюмень), далее по Южному Приуралью в Казань, одни из ворот которой носили название «Тюменских» [5. С. 93; 50. С. 144, 146–147].

Указанный маршрут отмечен и в таком позднесредневековом русском письменном источнике, как Есиповская летопись. В приложении 2 «Статья, предшествующая Есиповской летописи» говорится: «А город Тюмень стоит на высоком месте на красном, а с одной стороны прилегла степь в Колмаки и на Уфу. Из степи приходят калмыцкие люди с торгом» [52]. Следует от-

метить, что уже к концу XV в. Северный путь («Казанская дорога») утрачивает статус трансконтинентального маршрута, ограничиваясь обеспечением торговых коммуникаций на отрезке от Западной Монголии до Поволжья. По всей вероятности, подобные изменения были вызваны кардинальными изменениями военно-политической и экономической ситуации в Северном Причерноморье.

В 1475 г. Кафа, а в 1476 г. Тана (Азак) были захвачены турецкой армией Гедик Ахмед-паши. Рассказывая о взятии турками итальянских городов, русские летописи сообщают о гибели многих купцов из Северо-Восточной Руси ведущих торговлю в Крыму: «Того же лета взяша Туркове Кафу и гостей московских много побиша, а иных пограбив на откуп подаваша» [53.

С. 194]. Это событие привело к прекращению транзитной торговли итальянских торговых республик на северо-восточном направлении.

Таким образом, Северный трансконтинентальный торговый путь являлся оживленной торговой магистралью на протяжении нескольких столетий (XIII–XV вв.), неоднократно адаптируясь к административно-политическим изменениям на Евразийском континенте. Лишь к концу XV в., в связи с турецкой экспансией в Северном Причерноморье и последовавшей в XVI в. ликвидацией Казанского и Сибирского ханств, вызвавших длительный период военных конфликтов, Северный путь окончательно приходит в упадок, становясь локальным торговым маршрутом Западносибирского региона.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Левашева В.П. О городищах Сибирского юрта // Советская археология. 1950. № XIII. С. 341–349.
2. Дульзон А.П. Поздние археологические памятники Чулыма и происхождение чулымских татар // Труды Томского государственного педагогического института. Томск, 1953. Т. 10. 346 с.
3. Кызласов Л.Р. История средневековой Тувы. М., 1969. 220 с.
4. Кызласов Л.Р. Аскизская культура Южной Сибири // Археология СССР. Вып. Е 3-18. М., 1983. 136 с.
5. Бахрушин С.В. Пути в Сибирь в XVI–XVII вв. // Бахрушин С.В. Научные труды. Т. III: Избранные работы по истории Сибири XVI–XVII вв. Часть первая: Вопросы колонизации Сибири в XVI–XVII вв. М., 1955.
6. Белавин А.М. Камский торговый путь из Биляра в «страну Вису и Чулман» // Международные связи, торговые пути и города Среднего Поволжья IX–XII веков: материалы межд. симпозиума. Казань, 1999. С. 162–163.
7. Борисенко А.Б., Худяков Ю.С. Торговые контакты Германии с Западной Сибирью в XII–XIII вв. // Древности Алтая / Известия лаборатории археологии Горно-Алтайского университета 1995–2004. Горно-Алтайск, 2004. № 1. 180 с.
8. Белавин А.М. Проблемы раннего этапа урбанизации в Волго-Камье // Труды Камской археолого-этнографической экспедиции (КАЭЭ). Пермь, 2007. Вып. 4. С. 4–12.
9. Белавин А.М., Крыласова Н.Б. Основные итоги изучения Рождественского археологического комплекса (город Афикула) в Пермском крае // Научный Татарстан. Казань, 2009. № 2.
10. Моця А.П., Халиков А.Х. Путь из Булгара в Киев: Результаты и задачи исследований // Археологическое исследование микрорегионов: итоги и перспективы. Воронеж, 1990.
11. Ивлев М.М., Моця А.П. Русский участок пути Булгар–Киев // Путь из Булгара в Киев. Казань, 1992.
12. Белорыбкин Г.Н. Путь из Булгара в Киев // Великий Волжский путь: история формирования и развития: материалы круглого стола «Великий Волжский путь и Волжская Булгария» и Международной научно-практической конференции «Великий Волжский путь» (Казань – Астрахань – Казань, 6–12 августа 2001 г.). Казань, 2002. С. 63–81.
13. Полное собрание русских летописей (ПСРЛ). Т. I: Лаврентьевская летопись. Л., 1926–1928.
14. ПСРЛ. Т. I: Ипатьевская летопись. М., 1962. Стб. 784–787.
15. Белорыбкин Г.Н. Золотаревское поселение. СПб., 2001. 200 с.
16. Тропин Н.А. Золотоордынские находки в Верхнем Подонье / Евразийская лесостепь в эпоху металла // Археология восточноевропейской лесостепи. Воронеж, 1999.
17. Егоров В.Л. Историческая география Золотой Орды в XIII–XIV вв. М., 1985. 245 с.
18. Белавин А.М. Торговые фактории волжских болгар и пути возникновения городов в Поволжье и Предуралье в средние века // Средневековая Казань: возникновение и развитие: материалы Международной научной конференции. Казань, 1999.
19. Киракос Гандзеници. История Армении / пер. с древнеармянского, предис. и коммент. Н.А. Ханларян М., 1976. 357 с. (Памятники письменности Востока LIII).
20. Рашид ад-Дин. Сборник летописей / пер. с перс. Ю.П. Верховского; примеч. Ю.П. Верховского, Б.И. Панкратова. М.; Л., 1960. Т. II. 248 с.
21. Греков Б.Д., Якубовский А.Ю. Золотая Орда и ее падение. М., 1998. 478 с.
22. Вортынец Л.В. Верхний Дон на торговых путях Золотой Орды // История: факты и символы. 2016. Вып. 2 (№ 7). С. 61–69.
23. Тропин Н.А. О восстановлении монголами Донского торгового пути в середине XIII в. // Stratum plus. 2016. № 5. С. 139–140.
24. Кызласов Л.Р. Изменения в материальной культуре кыпчаков в XIII–XIV вв. в связи с политическим положением в Азии // Смена культур и миграции в западной Сибири / отв. ред. Л.М. Плетнева. Томск, 1987. С. 103–106.
25. Борисенко А.Б., Худяков Ю.С. Значение Булгарского пути в поступлении западноевропейского импорта в Западную Сибирь в XII–XIII вв. // Средневековая Казань: возникновение и развитие: материалы Междунар. науч. конф., Казань 1–3 июня 1999 г. Казань, 1999. С. 251–255.
26. Тропин Н.А. Сельские поселения XII–XV веков южных территорий Рязанской земли. Елец, 2004. 264 с.
27. Гоняный М.И. Тюркские элементы в материальной культуре древнерусских поселений конца XII – третьей четверти XIV в. в районе Куликова Поля (на примере украшений ременной гарнитуры) // Русь в IX–XIV веках: взаимодействие Севера и Юга / отв. ред. Н.А. Макаров, А.В. Чернецов. М., 2005.
28. Белавин А.М. Проблемы раннего этапа урбанизации в Волго-Камье // КАЭЭ. Пермь, 2007. Вып. 4. С. 4–12.
29. Фадлаллах ал-Умари. Масалик ал-абсар фи мамалик ал-амсар (Пути взоров по государствам с крупными городами) // Становление и расцвет Золотой Орды. Источники по истории Улуса Джучи. Казань, 2011.
30. Сафаргалиев М.Г. Распад Золотой Орды. Саранск, 1960. 272 с.
31. Миллер Г.Ф. История Сибири. СПб., 1937. Т. I. 287 с.
32. Кызласов Л.Р. Государства Южной Сибири в XVI–XVIII вв. // Древности Алтая. 2003. № 10.
33. Козин С.А. Сокровенное сказание. М.; Л., 1941. 619 с.
34. Кызласов Л.Р. Памятник мусульманского Средневековья в Туве // Советская археология. 1963. № 2.
35. Герберштейн Сигизмунд. Записки о Московии. М., 1988. 430 с.
36. Книга Большому Чертежу. М.; Л., 1950. 232 с.

37. Тропин Н.А. Южные территории Чернигово-Рязанского Порубежья в XII–XV вв. Елец, 2006. 274 с.
38. ПСРЛ. Т. 11: Никоновская летопись. СПб., 1897. С. 95–96.
39. Григорьев А.В. Верхнеокский участок Донского торгового пути в IX – начале X в. // Археология Юго-Востока Руси : материалы IV научной конференции. Елец : ЕГУ им. И.А. Бунина, 2006.
40. Загоскин Н.П. Русские водные пути и судовое дело в до-Петровской России. Казань, 1910. 502 с.
41. Зорин А.В., Стародубцев Г.Ю., Шпилев А.Г., Щеглова О.А. История Курского края с древнейших времен до XVII в. Курск, 2008. 622 с.
42. Стародубцев Г.Ю. Охранные исследования посада Гочевского археологического комплекса (летописного Римова) в 2003–2004 гг. // Материалы IV научной конференции. Елец, 2006.
43. Зорин А.В., Шпилев А.Г. Курское городище, Городенское городище и Гусин брод // Славяно-русские древности Днепровского левобережья. Курск, 2008.
44. Герберштейн Сигизмунд. Записки о Московитских делах // Россия XV–XVII вв. глазами иностранцев. Л., 1986.
45. Андреев С.И. Никольское городище. Тамбов, 2013. 215 с.
46. Тропин Н.А. Рецензия на книгу С.И. Андреева «Никольское городище». Тамбов, 2013 // Российская археология. 2015. № 1.
47. История Казахстана с древнейших времен до наших дней : в 5 т. Алматы, 1997. Т. 2.
48. Еманов А.Г., Попов А.И. Итальянская торговля на Черном море в XIII–XV вв. // Торговля и мореплавание в бассейне Черного моря в древности и средние века. Ростов н/Д, 1988.
49. Delort R. Le commerce des fourrures eu Occident a la du moyen age. Rome, 1978/1980. P. 1006–1007.
50. Матвеев А.В., Татауров С.Ф. Сибирское ханство: военно-политические аспекты истории. Казань, 2012. 260 с.
51. Исаков Д.М. Тюркско-татарские государства XV–XVI вв. Казань, 2004. 142 с.
52. Есиповская летопись. Основная редакция. О Сибири и сибирском взятии. URL: <http://www.newchron.narod.ru/texts/esip.html> (дата посещения: 17.10.2019).
53. ПСРЛ. Т. 24. Пр., 1921.

Leonid V. Vorotyntsev. Yelets State University named after I.A. Bunin (Yelets, Russia). E-mail: leonrus1245@mail.ru

#### NORTHERN TRANSCONTINENTAL TRADE ROUTE IN THE MONGOL EPOCH (XIII–XV CENTURIES)

**Key words:** The Northern trade route, “Chulyman land”, the Mongol Empire, the Jochi Ulus.

The article discusses issues related to the functioning of the Northern transcontinental trade route in the era of the Mongol Empire and the States formed after its disintegration. The aim of this work is to establish the route of the Northern way in the Mongol era, as well as localization of the territories referred to in Muslim sources (“Chulyman land”, “Siberia”, “Ibir”), through which passed the route. The main written sources on this issue are the writings of the Arab geographer Ibn Fadlallah al-Umari, the Persian chronicler Rashid ad-Din, the Armenian historian Kirakos of Gandzinatcti, ancient Mongolian “Secret history”, China-Mongolian chronicle “Yuan-Shi”, the information of the Austrian diplomat Sigismund Herberstein, as well as ancient Chronicles and geographical treatise of the XVI century “the Book of Big Drawing”. In addition, the author used the wide data of archaeological reseaches of L.R. Kyzlasov, A.P. Mozya, A.H. Khalikov, A.M. Belavin, N.A. Tropin, M.I. Gonyani, G.N. Belorybkin, Yu.S. Khudyakov, A.B. Borisenko, etc. Forst part of the article provides a historiographical review of these problems, and examines trade-economic policy of the authorities of the Mongol Empire and the Jochi Ulus in the XIII–XIV centuries, aimed at the revival of transcontinental Eurasian trade. The second part of the work attempts to localize the Northern trade routes, as well as changes to its status in connection with the processes of desintegration a single economic and political space of Northern Eurasia. Based on the analysis of written sources and archeological data, the author came to the conclusion that the Northern trade route passed from the lands of Yenisei Kyrgyz (Khakas) – “Chulyman land”, through the Baraba steppe, then near Irtysh and Ishim rivers regions (“Ibir”) in the direction of Tyumen (Siberia). From Tyumen merchant caravans went on the South Ural route to Bulgar, and from there along the riverbeds of the Volga, Oka, Proni, Don, Bistraya Sosna, through a die in the lakes Ivan and Samodurovka (which existed in the middle ages), Poseimye (Kursk, Putivl) and middle Dnieper (Kiev) in the Byzantine-Horde (bass) and Italian (Kaffa) trading posts. The heyday of the Northern trading routes in the second half of XIII – first half of XIV centuries is associated with a pan-Mongolian policy to promote a transcontinental Eurasian trade, integration into a single system of trade routes, as the parties existed in the pre-Mongol era. From the end of XIV century the decadence of the Northern trade route due to changes in the military-political situation in Eurasia (the collapse of the Mongol States, the campaigns of Timur Lenge, the Turkish expansion in the Northern black sea). In the XVI century in connection with the expansion of Moscow in the Volga region and Siberia the path finally goes into decline, becoming one of the local trade routes of the West Siberian region.

#### REFERENCES

1. Levasheva, V.P. (1950) O gorodishchakh Sibirskogo yurta [On the sites of the Siberian yurt]. *Sovetskaya arkheologiya*. 13. pp. 341–349.
2. Dulzon, A.P. (1953) Pozdnie arkheologicheskie pamyatniki Chulyma i proiskhozhdenie chulymskikh tatar [Late Chulym archaeological sites and the origin of the Chulym Tatars]. *Trudy Tomskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo instituta*. 10.
3. Kyzlasov, L.R. (1969) *Istoriya srednevekovoy Tuvy* [History of Medieval Tuva]. Moscow: Moscow State University.
4. Kyzlasov, L.R. (1983) Askizskaya kul'tura Yuzhnoy Sibiri [The Askiz culture of South Siberia]. *Arkheologiya SSSR*. E 3-18.
5. Bakhrushin, S.V. (1955) *Nauchnye trudy* [Scholarly Works]. Vol. 3. Moscow: USSR AS.
6. Belavin, A.M. (1999) Kamskiy trgovyy put' iz Bilyara v “stranu Visu i Chulman” [The Kama trade route from Bilyar to the “country of Visa and Chulman”]. In: Khusin, F.Sh. (ed.) *Mezhdunarodnye svyazi, torgovye puti i goroda Srednego Povolzh'ya IX–XII vekov* [International relations, trade routes and cities of the Middle Volga region of the 9th – 12th centuries]. Kazan: Master Layn. pp. 162–163.
7. Borisenko, A.B. & Khudyakov, Yu.S. (2004) Torgovye kontakty Germanii s Zapadnoy Sibir'yu v XII–XIII vv. [Trade contacts of Germany with Western Siberia in the 12th – 13th centuries]. In: Soyonov, V.I. (ed.) *Drevnosti Altaya* [Antiquities of Altai]. Vol. 1. Gorno-Altaysk: Gorno-Altaysk State University.
8. Belavin, A.M. (2007) Problemy rannego etapa urbanizatsii v Volgo-Kam'e [Problems of the early stage of the Volga-Kama urbanization]. *Trudy Kamenskoy arkheologo-etnograficheskoy ekspeditsii (KAE)*. 4. pp. 4–12.
9. Belavin, A.M. & Krylasova, N.B. (2009) Main results of investigation of Rozhdestvensky archeological complex (Afkula Town) in the Perm Krai. *Nauchnyy Tatarstan*. 2. pp. 6–20. (In Russian).
10. Motsya, A.P. & Khalikov, A.Kh. (1990) Put' iz Bulgara v Kiev: Rezul'taty i zadachi issledovaniy [The Path from Bulgar to Kiev: Results and objectives]. In: *Arkheologicheskoe issledovanie mikroregionov: itogi i perspektivy* [Archaeological Research of Microregions: Results and Prospects]. Voronezh: [s.n.].
11. Ivlev, M.M. & Motsya, A.P. (1992) Russkiy uchastok puti Bulgar-Kiev [The Russian section of the Bulgar-Kiev route]. In: Khalikov, A.Kh. *Put' iz Bulgara v Kiev* [The Path from Bulgar to Kiev]. Kazan: RAS.
12. Belorybkin, G.N. (2002) Put' iz Bulgara v Kiev [The Path from Bulgar to Kiev]. *Velikiy Volzhskiy put': istoriya formirovaniya i razvitiya* [The Great Volga Route: History of Formation and Development]. Proc. of the Round Table Discussions and International Conference. Kazan, Astrakhan, August 6–12, 2001. Kazan. pp. 63–81. (In Russian).



13. Karsky, I.F. (ed.) (1926–1928) *Polnoe sobranie russkikh letopisey (PSRL)* [The Complete Collection of Russian Chronicles]. Vol. I. 2nd ed. Leningrad: USSR AS.
14. Shakhmatov, A.A. (ed.) (1962) *Polnoe sobranie russkikh letopisey (PSRL)* [The Complete Collection of Russian Chronicles]. Vol. 2. Leningrad: USSR AS. Art. 784–787.
15. Belorybkin, G.N. (2001) *Zolotarevskoe poselenie* [Zolotarevsky settlement]. St. Petersburg; Penza: Penza State Pedagogical University.
16. Tropin, N.A. (1999) Zolotoordynskie nakhodki v Verkhnem Podon'e. Evraziyskaya lesostep' v epokhu metalla [The Golden Horde finds in the Upper Don region. Eurasian forest-steppe in the era of metal]. In: *Arkheologiya vostochnoevropeyskoy lesostepi* [Archeology of the East European forest-steppe]. Voronezh: [s.n.].
17. Egorov, V.L. (1985) *Istoricheskaya geografiya Zolotoy Ordy v XIII – XIV vv.* [The historical geography of the Golden Horde in the 13th – 14th centuries]. Moscow: Nauka.
18. Belavin, A.M. (1999) [Trading factories of the Volga Bulgarians and the cities in the Volga and Cis-Urals in the Middle Ages]. *Srednevekovaya Kazan': vzniknovenie i razvitie* [Medieval Kazan: Emergence and Development]. Proc. of the International Conference. Kazan, June 1–3, 1999. (In Russian).
19. Gandzaketsi, K. (1976) *Istoriya Armenii* [History of Armenia]. Translated from Old Armenian by N.A. Khanlaryan. Moscow: Nauka.
20. Rashid ad-Din. (1960) *Sbornik letopisey* [Collection of Annals]. Vol. 2. Translated from Persian by Yu.P. Verkhovsky. Moscow; Leningrad: USSR AS.
21. Grekov, B.D. & Yakubovsky, A.Yu. (1998) *Zolotaya Orda i ee padenie* [Golden Horde and its fall]. Moscow: Bogorodskiy pechatnik.
22. Vorotyntsev, L.V. (2016) Verkhniy Don na togovykh putyakh Zolotoy Ordy [Upper Don on the trade routes of the Golden Horde]. *Istoriya: fakty i simvoly*. 2(7). pp. 61–69.
23. Tropin, N.A. (2016) On the Restoration of the Don Trade Route by the Mongols in the Middle of the 13th Century. *Stratum plus*. 5. pp. 139–140. (In Russian).
24. Kyzlasov, L.R. (1987) Izmeneniya v material'noy kul'ture kypchakov v XIII–XIV vv. v svyazi s politicheskimi polozheniyami v Azii [Changes in the material culture of the Kypchaks in the 13th – 14th centuries in connection with the political situation in Asia]. In: Pletneva, L.M. (ed.) *Smena kul'tur i migratsii v zapadnoy Sibiri* [Change of Cultures and Migration in Western Siberia]. Tomsk: Tomsk State University. pp. 103–106.
25. Borisenko, A.B. & Khudyakov, Yu. (1999) [The role of the Bulgarian for the West European imports into Western Siberia in the 12th – 13th centuries]. *Srednevekovaya Kazan': vzniknovenie i razvitie* [Medieval Kazan: Emergence and Development]. Proc. of the International Conference. Kazan, June 1–3, 1999. pp. 251–255. (In Russian).
26. Tropin, N.A. (2004) *Sel'skie poseleniya XII – XV vekov yuzhnykh territoriy Ryazanskoy zemli* [Rural settlements of the 12th – 15th centuries of the southern territories of the Ryazan land]. Voronezh: Voronezh State University.
27. Gonyanny, M.I. (2005) Tyurkskie elementy v material'noy kul'ture drevnerusskikh poseleniy kontsa XII – tret'ey chetverti XIV v. v rayone Kulikova Polyu (na primere ukrasheniya remennoy garnitury) [Turkic elements in the material culture of Old Russian settlements of the late 12th – third quarter of the 14th century in the Kulikov Fields (a case study of belt headset decorations)]. In: Makarov, N.A. & Chernetsov, A.V. (eds) *Rus' v IX–XIV vekakh: vzaimodeystvie Severa i Yuga* [Russia in the 9th – 14th Centuries: The North and the South Interaction]. Moscow: Nauka.
28. Belavin, A.M. (2007) Problemy rannego etapa urbanizatsii v Volgo-Kam'e [Problems of the early stage of the Volga-Kama urbanization]. *KAEE*. 4. pp. 4–12.
29. Fadlallah al-Umari. (2011) Masalik al-absar fi mamalik al-amsar [On states with large cities]. In: Gatin, M.S. & Abzalov, L.F. (eds) *Stanovlenie i rastsvet Zolotoy Ordy. Istochniki po istorii Ulusa Dzhuchi* [The Formation and Prosperity of the Golden Horde]. Kazan: Tatarskoe knizhnoe izdatel'stvo.
30. Safargaliev, M.G. (1960) *Raspad Zolotoy Ordy* [The Collapse of the Golden Horde]. Saransk: Mordovskoe kn. izd-vo.
31. Miller, G.F. (1937) *Istoriya Sibiri* [History of Siberia]. Vol. I. St. Petersburg: USSR AS.
32. Kyzlasov, L.R. (2003) Gosudarstva Yuzhnoy Sibiri v XVI – XVIII vv. [The states of South Siberia in the 14th–18th centuries]. *Drevnosti Altaya*. 10.
33. Kozin, S.A. (1941) *Sokrovennoe skazanie* [The Secret Legend]. Moscow; Leningrad: USSR AS.
34. Kyzlasov, L.R. (1963) Pamyatnik musul'manskogo srednevekov'ya v Tuve [Monument of the Muslim Middle Ages in Tuva]. *Sovetskaya arkheologiya*. 2. pp. 203–210.
35. Herberstein, S. (1988) *Zapiski o Moskovii* [Notes on Muscovy]. Translated from German by A.I. Malein, A.V. Nazarenko. Moscow: Moscow State University.
36. Mezentssev, A. (1950) *Kniga Bol'shomu Chertezhu* [Book of the Great Drawing]. Moscow; Leningrad: USSR AS.
37. Tropin, N.A. (2006) Yuzhnye territorii Chernigovo-Ryazanskogo Porubezh'ya v XII–XV vv. [Southern territories of the Chernigov-Ryazan Borderland in the 12th – 15th centuries]. Elets: Elets State University.
38. Platonov, S.F. (ed.) (1897) *Polnoe sobranie russkikh letopisey* [Complete Collection of Russian Chronicles]. Vol. 11. St. Petersburg: [s.n.]. pp. 95–96.
39. Grigoriev, A.V. (2006) [The Upper Oka section of the Don Trade Route in the 9th – early 10th centuries]. *Arkheologiya Yugo-Vostoka Rusi* [Archeology of the South-East of Russia]. Proc. of the Fourth Conference. Elets. (In Russian).
40. Zagoskin, N.P. (1910) *Russkie vodnye puti i sudovoe delo v do-Petrovskoy Rossii* [Russian waterways and ship business in the pre-Petrine Russia]. Kazan: Department of Inland Waterways and Highways.
41. Zorin, A.V., Starodubtsev, G.Yu., Shpilev, A.G. & Shcheglova, O.A. (2008) *Istoriya Kurskogo kraya s drevneyshikh vremen do XVII v.* [History of Kursk from ancient times to the 17th century]. Kursk: Grafik.
42. Starodubtsev, G.Yu. (2006) [Security studies of the Gochevsky archaeological complex (Rimov) in 2003–2004]. *Arkheologiya Yugo-Vostoka Rusi* [Archeology of the South-East of Russia]. Proc. of the Fourth Conference. Elets. (In Russian).
43. Zorin, A.V. & Shpilev, A.G. (2008) Kurskoe gorodishche, Gorodenskoe gorodishche i Gusin brod [Kursk fortified settlement, Gorodensky fortified settlement and Gusin Brod]. In: Enukov, V.V. (ed.) *Slavyano-russkie drevnosti Dneprovskogo levoberezh'ya* [Slavic-Russian antiquities of the Dnieper left bank]. Kursk: [s.n.].
44. Herberstein, S. (1986) *Zapiski o Moskovitskikh delakh* [Notes on Muscovite affairs]. In: Limonov, Yu.A. (ed.) *Rossiya XV – XVII vv. glazami inostrantsev* [Russia of the 15th – 17th centuries as viewed by foreigners]. Leningrad: Lenizdat.
45. Andreev, S.I. (2013) *Nikol'skoe gorodishche* [Nikolsky fortification]. Tambov: Tambov State University.
46. Tropin, N.A. (2015) Retsenziya na knigu S. I. Andreeva “Nikol'skoe gorodishche”. Tambov, 2013 [Review of Andreev S.I. Nikolskoe porthill. Tambov, 2013]. *Rossiyskaya arkheologiya – Russian Archeology*. 1.
47. Kozybaev, M.K. (ed.) (1997) *Istoriya Kazakhstana s drevneyshikh vremen do nashikh dney v 5 t.* [The History of Kazakhstan from Ancient Times to the Present. In 5 vols]. Vol. 2. Almaty: Атамұра.
48. Emanov, A.G. & Popov, A.I. (1988) Ital'yanskaya togovlya na Chernom more v XIII–XV vv. [Italian trade on the Black Sea in the 13th – 15th centuries]. In: Korolev, V.N. (ed.) *Torgovlya i moreplavanie v baseyne Chernogo morya v drevnosti i srednie veka* [Trade and navigation in the Black Sea basin in antiquity and the Middle Ages]. Rostov on the Don.
49. Delort, R. (1978/1980) *Le commerce des fourrures eu Occident a la du moyen age*. Rome: Ecole française de Rome. pp. 1006–1007.
50. Matveev, A.V. & Tataurov, S.F. (2012) *Sibirskoe khanstvo: voenno-politicheskie aspekty istorii* [The Siberian Khanate: military-political aspects of history]. Kazan: AS of Tatarstan.
51. Iskhakov, D.M. (2004) *Tyurksko-tatarskie gosudarstva XV – XVI vv.* [Turkic-Tatar states of the 15th – 16th centuries]. Kazan: Tatarskoe knizhnoe izdatel'stvo.
52. Anon. (n.d.) *Esipovskaya letopis'. Osnovnaya redaktsiya. O Sibiri i sibirskom vzyatii* [The Esipov Chronicle. The main edition. About Siberia and Siberian conquest]. [Online] Available from: <http://www.newchron.narod.ru/texts/esip.html> (Accessed: 17th October 2019)
53. Rozannov, S.P. (ed.) *Polnoe sobranie russkikh letopisey* [Complete Collection of Russian Chronicles]. Vol. 24. Petrograd: [s.n.].