

А. М. Хазанов

ВЕЛИКИЙ ШОВКОВИЙ ШЛЯХ, ЯКОГО НЕ БУЛО ¹

У статті йдеться про формування, зміст та розуміння поняття «Великий Шовковий шлях». Автор доводить, що трансконтинентальної торгівлі шовком між Китаєм та країнами Близького Сходу і Європи в сучасному економічному розумінні у давнину не існувало. Торговельні зв'язки на так званій «трасі Великого Шовкового шляху» були спорадичними, нерегулярними та залежали від багатьох зовнішніх чинників. Більш-менш стабільні торговельні операції між Китаєм та Заходом сформувалися лише у пізньому середньовіччі.

Ключові слова: Великий Шовковий шлях, Китай, шовк, кочовики, міжнародна торгівля, трансконтинентальні маршрути, міф.

Стисла історія терміну та поняття. «Шовковий шлях» — термін, запроваджений відомим німецьким вченим Фердинандом фон Ріхтгофеном (1833—1909). Але він використовував його в дуже обмеженому значенні і лише для періоду Хань (Richthofen 1877; про Ріхтгофена див. Waugh 2001 та багато інших публікацій). Цю ідею також пропагував його колишній учень і дослідник Свен Хедін (1865—1952), нерозкаяний прихильник і прибічник нацистів, якого досі вважають майже національним героєм у Швеції. Як нещодавно зазначив один вчений, Хедін використав цей термін, щоб надати романтичну та наукову ауру своїй власній, дуже

успішній саморекламі (Morrison 2017). Англійський переклад його книги (Hedin 1938) став бестселером і був досить популярним у той час. У перші два десятиліття після Другої світової війни ця концепція стала досить бездіяльною. Однак, починаючи з 1960-х рр., вона знову активізувалася в популярній літературі, а до 1980-х рр. вона стала *doctrina reserata*, звичайним явищем у західних країнах, Китаї, Японії та Кореї.

Нині концепція «Шовкового шляху» активно просувається ЮНЕСКО через різноманітні проекти та програми, як-от «Інтегральне дослідження Шовкових шляхів: шляхи діалогу» (1987—1997). Нині ця організація має спеціальну онлайн-платформу Шовкового шляху ². У 2014 р. «Мережа маршрутів коридору Чаньань-Тяньшань», територія, що простягається на 5000 км, була внесена до списку Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО, який має очевидний синоцентричний характер. На Китай припадає 70 % пам'яток, включених до цього списку, хоча деякі з них не мали прямого зв'язку з Шовковим шляхом. У той же час багато важливих об'єктів, особливо на території Узбекистану, були опущені.

Цій тематиці присвячено кілька наукових і науково-популярних щорічників і журналів, таких як *The Silk Road Studies* (видавцем є Фонд Silk Road) і *Journal of Silk Road Art and Archaeology* (виданий у 1990—2004 рр.). Інший журнал *Silk Road: A Journal of Eurasian Development*, який Вестмінстерський міжнародний університет видає в Ташкенті, присвячений сучасним проблемам. Brill, високоповажне видавництво, створило спе-

1. Стаття є скороченою і зміненою версією роботи: Khazanov, A. M. 2021. The overland «Great Silk Road»: myths and realities (A politically incorrect paper on a politically correct subject). In: Persis, V. C., Calogero, M. S. (eds.). *Caravans in Global Perspective: Contexts and Boundaries*. Routledge, p. 122—167. Переклад з англійської О. В. Симоненка.

© А. М. ХАЗАНОВ, 2022

2. slkroads@unesco.org.

ціальну серію публікацій *Crossroads: History of Interactions across the Silk Road*.

Шовковий шлях також став основним предметом або одним із головних суб'єктів багатьох асоціацій, установ, програм, численних некомерційних фондів, центрів та веб-сайтів. Назву лише Міжнародну асоціацію текстилю Шовкового шляху (*International Association for the of Silk Road Textiles*) зі штаб-квартирою в Китаї, Асоціацію цивілізацій Центральної Азії та Дослідників Шовкового шляху (*Association for Central Asian Civilizations & the Silk Road Studiers, ACANSRS*) у Кембриджі, штат Массачусетс та в Лондоні, Міжнародний інститут досліджень Центральної Азії (*International Institute for Central Asian Studies, ICAS*) в Самарканді, Інститут досліджень Шовкового шляху (*Institute of Silk Road Studies*) в Камакурі, Японія, Центр археології Шовкового шляху Північно-Західного університету (*Northwest University Centre for Silk Road Archaeology*) в Сіані, Танський центр досліджень Шовкового шляху (*Tang Center for Silk Road Studies, TCSPS*), Каліфорнійський університет, Берклі, Дослідницький центр Шовкового шляху Алатауського Міжнародного Університету Атаатюрка (*Silk Road Research Center of International Ataturk Alatau University*) в Бішкеку, Киргизстан і Іранський дослідницький центр Шовкового шляху (*Iranian Research Center for the Silk Road, IRVSR*) при Університеті Шахіда Бехешіті (*Shahid Beheshiti University*) в Тегерані, спрямований на дослідження відносин Ірану з країнами на сухопутному морському Шовковому шляху.

Усе більше музеїв, головним чином у Китаї, спеціалізуються на шовку та Шовковому шляху. У зв'язку з цим можна згадати Національний музей шовкового шляху в Ханчжоу, музей Шовкового шляху в Цзіньцзяні, Синьцзян, музей Шовкового шляху в Урумчі, Синьцзян, Шанханський музей Шовкового шляху і Морський музей Шовкового шляху на острові Хайлін. Крім того, китайський уряд збирається незабаром відкрити ще кілька музеїв. За межами Китаю є Музей Шовкового шляху Хіраяма Ікуо в Японії та Державний музей шовку в Тбілісі, Грузія.

Існує також Міжнародна асоціація музеїв Шовкового шляху (*International Association of Museums of the Silk Roads, IAMS*), хоча вона набагато більше китайська, ніж міжнародна. Її фінансує Національний музей Китаю, а її президент і більшість членів Виконавчої ради є громадянами Китаю. За цих обставин майже смішно, що Загальні положення IAMS стверджують, що вона виступає за відкритість і демократію.

«Шовковий шлях» вже перестав бути суто науковою концепцією, оскільки знайшов місце в ідеологічній сфері. Не випадково,

що Китай відіграє особливо важливу роль у його просуванні, і що, пропагуючи його, китайський уряд над усіма іншими мотивами надихається своїми політичними та економічними інтересами. Ініціатива «Один пояс, один шлях» (BRI) з Економічним поясом Шовкового шляху (SREB) була проголошена президентом Сі Цзіньпінем в Астані (нині Нур-Султан), у вересні 2013 р. Через місяць, під час візиту до Індонезії, він доповнив її ініціативою «Морський шовковий шлях» XXI ст. (див. Li 2017 щодо розвитку цієї термінології). Відтоді ці ініціативи стали в Китаї невід'ємною частиною офіційної ідеології.

Китай створив Фонд Шовкового шляху і виділив йому 40 мільярдів доларів. Однак, незважаючи на численні декларації, BRI далеко не альтруїстичний проект розвитку, нібито заснований на взаємній вигоді та співпраці з безпрограшними результатами. Його справжня мета — створення нових ринків для китайських товарів і посилення китайського політичного та економічного впливу в Азії. Експерти зараз говорять навіть про нову дипломатію Шовкового шляху, яку в Китаї хвалять як чудову стратегію епохи Скачка Сі (Wang 2016).

Насправді, китайська «дипломатія спадщини» є лише ще одним прикладом стратегії м'якої сили країни (Rezakhani 2010). Керівництво Китаю вважає за доцільне надати своїй ініціативі «Один пояс, один шлях» історико-культурного виміру і продемонструвати, що це лише відродження тисячолітньої та спільної історичної традиції. Однак його практика зовсім інша. Керівництво Китаю вже піддалося критиці за те, що воно не врахувало етнічні, трудові, гуманітарні права людини та екологічну стійкість у Центральній Азії та інших регіонах (Morrison 2017).

У самому Китаї її прояви є особливо огидними. З 2013 р. в Синцзяні було зруйновано або пошкоджено 16 000 мечетей, а з багатьох будівель зняли куполи та мінарети, які вважаються «арабським імпортом». Деякі мечеті були перетворені на кафе та бари, які належали етнічним китайцям. Крім того, 30 % уйгурських священних місць, таких як святині, цвинтарі та паломницькі маршрути, також були зруйновані (Economist 2021). Враховуючи поширену практику знищення мусульманських святинь і мечетей у Синцзяні, турбота про їх збереження в інших місцях, яку китайське керівництво любить демонструвати, є чистим лицемірством.

Не дивно, що сьогодні політика «Один пояс, один шлях» зустрічає все більшу підозру та обурення в Центральній Азії та деяких інших країнах. Громадська думка, оскільки вона існує в авторитарних країнах Центральної Азії, досить скептично ставиться до нібито переваг BRI та його справжніх

намірів. Цілі Китаю включають навіть військову присутність у регіоні. Економічні відносини центральних країн з Китаєм виявилися зовсім іншими, ніж обіцяний безпрограшний результат. Натомість ці країни стикаються зі зростанням торговельного дефіциту з Китаєм (Amighini 2017, p. 131).

Росія також повинна бути менш задоволена експансією Китаю в Центральну Азію, оскільки вона вважає цей регіон своєю легітимною сферою впливу (так зване «ближнє зарубіжжя»). Проте російський президент Володимир Путін показав хорошу міну при поганій грі. У 2017 р., перебуваючи в Пекіні, він високо оцінив історичний «Шовковий шлях» і надав йому власне і досить оригінальне сприйняття. Без тіні сумніву він стверджував, що Шовковий шлях пов'язує всю Євразію, переходячи від оазису до оазису, від однієї криниці до іншої. Він також стверджував, що Шовковий шлях був історичним прикладом співпраці та співпраці, і тому його досвід важливий для людства навіть у XXI ст.

Навіть на Заході ідеалізований погляд на Шовковий шлях зараз захоплює уяву не лише багатьох аматорів, але й деяких професійних науковців (див., наприклад, Beckwith 2009; Frankopan 2015). У пізній радянський період вчені та цензори зазвичай воліли уникати термінів «Великий шовковий шлях» або «Шовковий шлях». Але нині багато російських, а також середньоазійських вчених наслідують загальний приклад (див., наприклад, Байпаков 2007; Дубов 1989; Лубо-Лесниченко 1994; Петров 1995). Загалом, Шовковий шлях перетворився на плідну академічну індустрію.

Захоплюючи видовище грандіозних караванів, які нібито регулярно перетинають тисячі кілометрів негостинного оточення і таким чином з'єднують далекі куточки світу, стало майже буденним явищем. Браун (Brown 2011, p. 16) влучно зауважив, що Шовковий шлях швидко утвердився в народній уяві як еквівалент Транссибірської магістралі. Додам лише, що уявний «Шовковий шлях» вражає навіть тих, хто ніколи не чув про цю залізницю.

«Шовковий шлях» перетворився на «Великий шовковий шлях». Він фігурує на спеціальних виставках, у фільмах і телешоу. Різні туристичні агенції досліджують його романтичний імідж, щоб рекламувати тури до Китаю та Центральної Азії, які часто не мають прямого зв'язку з Шовковим шляхом (див., наприклад, Boulnois 2004, p. 451). Крім того, «Шовковий шлях» став маркетинговим брендом. Щоб привести лише один приклад, я можу навести найбільший у Центральній Азії торговий центр Mega Silk Road, який був відкритий у колишній Астані (нині Нур-Сул-

тан) у 2013 р. Для більшої спокуси на додаток до численних ресторанів і бутиків тут є акваріуми з тропічними рибами та дельфінариї, які не мають жодного зв'язку з будь-яким Шовковим шляхом.

У січні 2018 р. керівництво Пекіна оголосило про плани рухатися в бік Арктики. Його Полярний шовковий шлях має бути одним з шести ланок програми «Один пояс, один шлях» між Китаєм та Європою (Brady 2017; Staalesen 2019); я очікую з нетерпінням, що до цього списку, який розширюється, незабаром буде доданий космічний Шовковий шлях.

Тим часом на Землі також зростає кількість трансконтинентальних доріг або шляхів далекого сполучення, названих за своїми нібито основними предметами торгівлі. Тепер ми маємо «Шлях прянощів» і «Хутрянний шлях», а точніше кілька «Хутрянних шляхів», «Олов'яний шлях» та «Шлях ладану», а також «Шлях прянощів і ароматів», «Мускусний шлях», «Чайний шлях» тощо. Деякі археологи пишуть про далекі шляхи обміну та торгівлі, які нібито існували в Євразії ще за первісної доби (Fracetti 2008; Kuzmina 2008; Parzinger 2008). Як правило, вони апріорі стверджують, що всі ці маршрути були попередниками або частинами Шовкового шляху, хоча ці твердження мають бути доведені в кожному окремому випадку.

Чи адекватний термін «Шовковий шлях»? Звичайно, будь-яка термінологія дещо умовна, але вона не повинна бути оманливою, безглуздою і тим більше політизованою. Не дивно, що деякі вчені скептично ставилися до дійсної важливості Шовкового шляху (наприклад, Chin 2013; Rezakhani 2010). Вони називають це «романтичним спрощенням» (Whitfield 2007, p. 203), «спрощеним і спотвореним поглядом» (Jacoby 2016, p. 109), «слизькою концепцією» (Di Cosmo 2013, p. 176) або «помилковою історичною концептуалізацією» (Shim 2014, p. 411, p. 22).

Я також не вважаю термін «Шовковий шлях» ефективним, оскільки він недостатньо точний, занадто вузький, а його економічне значення сильно перебільшено (Khazanov 2019, p. 89–90; 2020, p. 64). На додаток до сухопутної торгівлі між Китаєм і Заходом існувала морська торгівля (Li 2006), яку часто називають «морським Шовковим шляхом». Протягом багатьох історичних періодів він був важливішим за своїм обсягом і різноманітністю товарів, ніж сухопутний. Більше того, сухопутні, морські, а в деяких випадках і транзитні річкові маршрути часто були взаємопов'язані, тому їх не слід вивчати ізольовано (Boulnois 2004, p. 368).

Навіть сухопутна трансконтинентальна торгівля, яку зазвичай називають «Шовко-

вим шляхом», не була постійним маршрутом, що тягнеться з Китаю до Європи. Він складався з мережи багатьох різних маршрутів, існував лише в окремі історичні періоди, і його часто переривали політичні зміни, війни, завоювання, міграції та інші події. «Шовковий шлях» аж ніяк не був єдиним маршрутом. Із Заходу і Півночі до Китаю доставлялося багато товарів, таких, як вироби зі скла, ювелірні вироби, дорогоцінне та напівкоштовне каміння, бурштин, корали, вироби з металу, текстиль, зокрема бавовна та килими, і особливо коні. Сам шовк був не єдиним товаром, який експортували з Китаю на південь і захід. Такі вироби, як лаковий посуд, папір (Bloom 2005), а пізніше порцеляна, виготовлялися тільки в Китаї. З іншого боку, в той або інший час інші країни розвивали власне виробництво шовку.

Ми досі достеменно не знаємо, коли шовківництво було запроваджено у Центральній Азії. Деякі вчені стверджують, що воно виникло там у перших століттях н. е. (Аванесова 2012, с. 65). Однак Лур'є (особисте повідомлення лютий 2021 р.) вважає, що воно з'явилося там пізніше, в ранній мусульманський період. Подібна ситуація і з Іраном, де в сасанідському шарі Мерва виявлено залишки шовкових тканин (Федорович 1969, с. 56—61). Проте їхнє походження невідоме. Здається, що в другій половині VI ст. у Сасанідів було багато шовку (див. нижче). Але є багато причин сумніватися в тому, що він уже вироблявся в достатньому обсязі в Ірані. В Індії техніку виробництва шовку запозичили з Китаю в перших століттях н. е. (Liu 2010, р. 68), швидше за все, за Гуптів. На думку деяких вчених, хоча і недостатньо обґрунтовану, вона могла навіть виникнути самостійно (Gopal 1961, р. 53; Kenoyer 2017, р. 24).

Шовкарство було запроваджене у Візантію в VI ст. У 553 р. за правління Юстиніана I (527—565 рр.) до неї контрабандою були перевезені шовкові кокони. Хоча Візантія стала самодостатньою лише в X ст., ще у VII ст. вона стала відомою своїми шовками вишуканого візерунку і дизайну (Feltham 2009; Jacoby 2004; Oikonomides 1986).

Найціннішим товаром був не шовк, а перли. Пліній (NH, IX, 54) писав, що вони посідають найвище місце серед усіх коштовностей. Але перли належали до тієї ж категорії, що й коштовне каміння та золото (Allsen 2019). Набагато цікавіше те, що важливішим товаром за шовк були прянощі (Keay 2006). У середньовіччі їх використовували не тільки в кулінарних цілях, а й у медицині та фармацевтиці. На середньовічному Заході багато хто вважав, що прянощі були взяті від підніжжя Раю (Freedman 2008). Однак від римлян до раннього Нового часу прянощі з Південної та Південно-Східної Азії транс-

портувалися на Близький Схід, Європу та Китай по суші та морю, а Індія і Шрі-Ланка правили за перевалочний пункт для регіонів на захід. У стародавні часи вантаж прянощів перевозився наземним транспортом до Середземного моря лише з портів Перської затоки через територію Сирії (Zuchowska, Zukowski 2012). Однак морські шляхи між Індією та Перською затокою стали регулярними лише в останні століття до н. е.

Хутро, можливо, також було дорожче шовку, принаймні в деякі історичні періоди. Воно стало популярним в Китаї у період Воюючих царств (475—221 рр. до н. е.), набагато раніше, ніж у Європі та на Близькому Сході. У Європі хутра увійшли в моду лише в період раннього середньовіччя, а в мусульманських країнах — за часів Аббасидів. Ібн Хурдадбих, аль-Мукадасі та інші автори згадали різні види хутра, які Халіфат імпортував від посередників, таких як Хорезм і Хазарія. У документах каїрської генізи згадується буртаси (різновиди лисячого хутра) з Країни Буртасів, яка була залежною від Хозарського каганату. Навіть мамелюки в Єгипті, незважаючи на його спекотний клімат, використовували одяг, декорований хутром.

Порох, зброя та спирт високої очистки у Європі також були запозиченими з Китаю. І що б про них не думали, вони були важливішими в історії людства, ніж шовк.

Континентальна і трансконтинентальна торгівля і торгові маршрути у давнину. Більш чи менш регулярні сухопутні контакти між Китаєм, Заходом і Півднем сходять до доби Хань (206 р. до н. е. — 220 р. н. е.). Експансія Китаю у Західний край (Східний Туркестан, сучасний Синьцзян), а потім у Центральну Азію почалася у II ст. до н. е., тривала протягом наступних 300 років з багатьма злетами і падіннями, і знову відновилася за доби Тан (618—907 рр.). Однак мережі, що з'єднували Китай із Західним краєм за доби Хань, а пізніше, за доби Тан — і з Центральною Азією, можна охарактеризувати як торговельні лише з багатьма застереженнями, принаймні з китайської точки зору. Іншим джерелом постачання шовку до регіону були коівіки, які різними способами отримували його з Китаю.

Одним із результатів політичної діяльності Китаю в західних регіонах і Центральній Азії була принципова можливість об'єднання вже існуючих мереж між Центральною Азією, Індією та Іраном з новими між Китаєм і Центральною Азією. Центральна Азія стала ключовим проміжним регіоном у сухопутній торгівлі між Китаєм і Заходом, а також з Афганістаном та Індією. Це підтверджують як літературні, так і археологічні джерела.

Таким чином, за доби Хань кілька багатofункціональних мереж почали функціону-

вати протягом багатьох століть, незважаючи на численні перерви в окремі історичні періоди. Вони йшли від Китаю до Тарімського басейну, а звідти розгалужувалися в кількох напрямках. Один, який іноді називають «Південним Шовковим шляхом», був маршрутом через Памір і Гіндукуш до Бактрії, розташованої переважно на території сучасного Афганістану. З Бактрії товари доправлялися до Північної Індії.

Принаймні до III ст. н. е. це був один з головних маршрутів міжнародної торгівлі між Китаєм та Індією (Grenet 2002; Liu 2010).

Період між II ст. до н. е. та II ст. н. е. був часом політичної нестабільності в Центральній Азії та Афганістані (Vaissiere 2005, p. 97—102). Занепад торгівлі шовком був найсильнішим у II і особливо у III ст., що збігалось з процесом розпаду Китаю та кінцем Кушанської імперії в III—IV ст. Ця торгівля була відновлена у V ст., хоча про її обсяг уздовж «Південного шляху» практично нічого не відомо. Як це майже завжди буває, літературні джерела передавали набагато більше інформації про політичні події, ніж про торгівлю. Можна лише припустити, що, враховуючи численні фізичні та інші труднощі, ці зміни не могли бути істотними.

Інший торговельний шлях йшов з Китаю через коридор Хесі в провінції Ганьсу — дефіле всього десь 25 км у найвужчому місці — до оазисів західних регіонів. Його контролювали хунну, але у 121 р. до н. е. вони зазнали поразки, і китайці завоювали коридор (Kradin 2002, p. 119—123). Головною перешкодою для подальшого руху була пустеля Такламакан протяжністю близько 1000 км і шириною близько 400 км з її дрейфуючими піщаними дюнами, дуже малою кількістю води та надзвичайно рідкісною рослинністю. Торгові маршрути, як і всі інші, повинні були огинати її з півдня або півночі. Потім, як і південні маршрути, вони повинні були пройти через Памір і дістатися Ферганської долини, Самарканду, Бухари і Мерва, найбільш східного міста Парфянської імперії, а звідти Ірану. Прямих шляхів з Китаю до Східної Європи та Середземномор'я і навіть контактів між цими регіонами на той час не існувало.

Китай і Рим. Можливість контактів між Китаєм і Римом привертає увагу вчених з XIX ст. (Hirth 1885). Проте численні дослідження показують, що переконливих доказів прямих контактів між цими імперіями немає. Їхні знання один про одного були дуже мізерними, туманними, а іноді просто фантастичними. Очевидно, ці знання були отримані через багатьох посередників. Рим для Китаю та Китай для Риму були не лише реальними країнами, а й культурними та ідеологічними концепціями, абсолютним *Іншим* (див., наприклад, Hoppal 2011; Yu 2013).

Більшість китайської інформації про Рим міститься лише в двох пізніших текстах: *Хоу Ханьшу* (офіційна «Історія пізньої Хань», складена лише в першій половині V ст., хоча й заснована на більш ранніх джерелах) і *Вейлюе* (нині втрачена «Історія династії Вей», написана у III ст. н. е., яка частково збереглася як цитати в документі V ст.; Kolb, Speidel 2017, p. 40). З них ми знаємо, що з I ст. н. е. китайські автори почали називати Римську імперію «Да Цинь», тобто Великий Китай. Мабуть, його сприймали як свого роду контр-Китай на іншому кінці світу на захід від Парфії (Ань-Сі) і Великого моря. Його образ мав багато утопічних рис. Римлян зображували як справедливих і мирних людей, батьківщиною яких був Китай (Hoppal 2011, p. 263; Kolb, Speidel 2017, p. 33, 40; Pulleyblank 1999, p. 71—79).

Для китайців справжнім «Заходом» були не Європа чи навіть Близький Схід, а головним чином, Центральна Азія та іноді Іран (Rezakhani 2010, p. 428). Відомо лише про одну серйозну спробу Китаю встановити прямі відносини з Римом, яку парфяни, боячись втратити контроль над сухопутною торгівлею шовком, зірвали. Приблизно в 97 р. н. е. китайський полководець Бан Чжао, який проводив кампанію за розширення західних кордонів імперії Хань, призначив свого підлеглого Гань Ін'я головою дипломатичної місії, спрямованої на встановлення прямих контактів з Да Цинь, Римською імперією. Цьому посланцю вдалося дістатися лише берегів Перської затоки. Парфянські піддані ввели його в оману, сильно перебільшивши відстань і небезпеку морського шляху до Риму і замовчуючи про існування сухопутного шляху. Гань Ін'я вирішив за краще повернутися додому (Choisnel 2004, p. 153—154; Gregoratti 2012; Hoppal 2011, p. 299—300). Більше того, китайці мали лише рідкісні прямі контакти навіть з Парфією, і, як доводить історія Гань Ін'я, немає підстав вважати, що парфяни надавали їм правильну інформацію про Рим (Kolb, Speidel 2017, p. 43).

Подібна ситуація склалася і щодо прямих контактів Риму з Китаєм. Китайські джерела зазначають, що у 166 р. н. е. римські посланці прибули морем і запропонували данину китайському двору. Вони представили слонову кістку та ріг носорога, типові вироби Південно-Східної Азії, але аж ніяк не римські. Не дивно, що багато вчених вже зазначали, що ці «посланці» насправді були купцями. Ймовірно, це були навіть не римські піддані, а іноземці з Південної Азії, які просто хотіли довести свою важливість китайському дворові (Hoppal 2011, p. 209). Китайські джерела згадують інше, але, мабуть, подібне «римське посольство», яке прибуло до країни в 284/285 р. н. е. Не дивно, що римські знан-

ня про Китай не були кращими за знання китайців про Рим (Campbell 1989). Достовірні відомості, які є в нашому розпорядженні, вказують на те, що римські купці не їздили до Китаю чи навіть до Центральної Азії, оскільки парфяни завадили їм це зробити.

Грецькі та римські автори пізньої республіки та ранньої імперії часто згадували серів (від грецького слова «шовк») або як народ, або як групу людей. Деякі вважають серів виробниками шовку, які жили в таємничій Серіці, країні в східній частині Ойкумені. Але виявлення і розташування серів залишається однією з найскладніших і дискусійних проблем античної історичної географії. Їх описи та розташування різними грецькими та латинськими авторами настільки суперечливі, що не можна виключати, що насправді вони мали на увазі різні народи та країни (Malinowski 2012). Сери згадувалися набагато частіше, ніж Серіка. Так, Пліній (XII, 84), який скаржився на те, що за його часи Рим щороку платив 100 000 сестерціїв за східні товари, згадував Аравійський півострів, Індію та серів, але не Серіку (*Minimaque computatione miliens centenia milia sestertium annus omnibus India et Seres et paeninsula illa imperio nostro adimunt*). Деякі автори описували серів як високих людей із золотистим або рудим волоссям і блакитними очима та неабиякою довговічністю. Перший римський географ Помпоній Мела у своїй «*De situ orbis*» (IX, 30), написаній близько 43 р. н. е., стверджував, що сери були народом, повним справедливості (*genus plenum iustitiae*). Ам'ян Марцеллін (XXIII, 67, 68), відомий римський історик середини IV ст., писав, що сери були мирними людьми, ніколи не турбували своїх сусідів і уникали зброї та війни (*Agunt autem ipsiquireum Seres, armorum semper et proeliorum expertis, utque nominibus sedatis et placidis otium est voluptabile, nulli finitimorem molesti*). Проте Оріген (*Contra Celsium*, VII. 62—64) стверджував, що сери були хорошими лучниками і колісничими.

Варто зауважити, що періпл моря Егіптейського (можливо, близько 40—70 рр. н. е.; про періпл див. Бухарін 2007; Casson 1989), посібник, складений для моряків і купців, які подорожують з Єгипту до Індії, містить важливу інформацію про Індію. Але справжнє знання його анонімного автора чи авторів не поширювалося на схід і північ за межі Східної Індії. Описуючи більш далекі народи, йому доводилося покладатися на міфи набагато більше, ніж на реальну інформацію. Він згадав Китай лише побіжно, і його інформація розпливчаста і навряд чи оригінальна (Бухарін 2007, с. 11).

І все ж таки існує думка, що деякі особи могли здолати всю відстань між Римом і Китаєм або принаймні дуже значну її частину.

Так, Колб і Шпайдель (Kolb, Speidel 2017, р. 37—39) стверджують, що римські та китайські купці могли періодично зустрічатися на проміжних ринках у Центральній Азії, Індії, Південно-Східній Азії чи Південній Аравії. На жаль, немає твердих доказів того, що подібні подорожі та зустрічі дійсно мали місце.

Інтригуюча історія, передана Клавдієм Птолемеєм (бл. 90—168 рр.) у його «*Географії*», написаній бл. 140—150 рр. (Ptol., I, 11, 6—7; I, 12, 1—10), здається, суперечить цьому висновку. Він писав про торговельну подорож сина македонського купця, якогось Маеса Тиціана, який і сам був купцем, що, ймовірно, відбулася на початку II ст. н. е. (див. також Bernard 2005; Dean 2015; Lerner 1998; Pekkanen 1986). Деякі вчені припускали, що Маес Тиціан розпочав цю подорож, перетнувши Євфрат поблизу Іераполіса, потім попрямував до Бактра-Басиліону (сучасний Балх) і далі на схід до місця, яке називається Кам'яна Вежа (Ptol., VI, 11, 9), нібито середній пункт на шляху між Європою та Китаєм. Звідти Маес відправив своїх агентів до Сера Метрополіс, столиці серів, і їхня подорож зайняла сім місяців в одному напрямку. Однак ця інформація є досить запутаною та суперечливою (Turikova et al. 2014). Це не дивно, адже це було в кращому випадку з третіх рук. Птолемеєм (Ptol., I, 11, 6—7; I, 12, 1—10) запозичив його з тексту якогось Марина Тирського (бл. 70—130 рр.), який стверджував, що він дізнався про описаний торговий маршрут і Кам'яну Вежу від самого Маеса Тиціана. Втім, про Марина ми знаємо навіть менше, ніж про Маеса (Klaus 2017). Швидше за все, Маес не їздив до Кам'яної Вежі чи будь-якого іншого місця на нібито торговому шляху. Він просто передав інформацію, яку отримав від своїх агентів, яких нібито надіслав до серів (Berggren, Jones 2000).

Таким чином, нічого точного про місце розташування Кам'яної Вежі не відомо, і різні вчені відносять її до вельми різних регіонів: Ташкент у сучасному Узбекистані, Дараут Курган на південному заході Киргизії, гори Тахт-і Сулейман (Сулейман-Тоо) у поблизу міста Ош у тій же країні (Dean 2015, р. 75), або навіть у Ташкургані в Синьцзяні (Bernard 2005). Розташування Сера Метрополіса також не визначено (Andrade 2015, р. 46), і різні вчені розташовують столицю в досить різних місцях: у басейні Таріму, чи в Ланьчжоу, чи навіть у Сіані (Vaissiere 2009, р. 33—35).

Загалом, навряд чи історія подорожі Маеса Тиціана заслуговує на довіру. Враховуючи тривале суперництво між римлянами і парфянами, а також бажання останніх запобігти прямим контактам між Римом і

Китаєм, незрозуміло, як йому вдалося безперешкодно проникнути на територію Парфії. Парфяни дозволяли торговельні подорожі до Центральної Азії лише своїм підданим, і тільки їхнім підданим було дозволено продавати шовк римлянам. Так, вавилонські євреї торгували з євреями Леванту (Andrade 2015, р. 67), а римським підданим, левантійським торговцям, було дозволено купувати шовк лише в південній Месопотамії. Ці домовленості дозволили парфянам отримувати вигоду від митних зборів та інших фінансових угод.

Точний маршрут агентів Маеса до Китаю взагалі не згадується, як і їх етнічна належність. Також залишається невідомим, які товари ці агенти продавали в Китаї та купували там. Можливо, це має бути шовк. Але оскільки шлях від Сера Метрополіс до Євфрату зайняв близько року, цей шовк, доправлений сухоходом, був би набагато дорожчим, ніж шовк, доправлений морем. Не дивно, що деякі вчені сумніваються, що Маес будь-коли подорожував навіть на Іранське плоскогір'я. Андраде (Andrade 2015, р. 43) досить переконливо стверджує, що Маес отримав інформацію від своїх контрагентів у Парфянській імперії.

Інший доказ прямих сухопутних контактів між Заходом і Китаєм належить Амміану Марцелліну (Am. Marc., XXIII, 6, 60). Він стисло й нечітко згадав «місто під назвою Кам'яна Вежа» (Lithinos purgost), розташоване в Согді, і довгу дорогу до багатої країни серів (Шовковий народ), якою нібито часто користувалися купці. Але він не згадав, хто були ці купці, і, враховуючи його фантастичний опис серів, його інформація не є особливо достовірною. Проте не можна виключати, що торговцями були люди з Центральної Азії, ймовірно, согдійці, і в цьому випадку їхні подорожі до Китаю стають більш правдоподібними.

Римські артефакти та монети були виявлені в Центральній Азії (Mielczarek 1997, р. 135; Naumark 2001, р. 62—63), куди вони, очевидно, були привезені з Ірану, а також, можливо, зі степів Північного Причорномор'я. Однак у Китаї не знайдено жодної римської монети. 16 монет, датованих від правління Тіберія до правління Галлієна, нібито знайдені в провінції Шаньсі в другій половині XIX ст., насправді були привезені до Китаю приватним колекціонером (Li 2015, р. 280, 284).

Римляни казали, що всі дороги ведуть до Риму. Але ніщо не вказує на існування сухопутного «Шовкового шляху» між Китаєм і Римом. Торгові контакти між цими країнами завжди були непрямими і залучали багатьох посередників. Немає переконливих доказів існування навіть регулярної трансконтин-

тентальної та транзитної сухопутної торгівлі в давнину. Торгові маршрути були лише тимчасового порядку. Торгівля шовком, безумовно, існувала, але її обсяги навряд чи були великими. Попит у Римі був вищим за пропозицію, але сама торгівля була переважно регіональною та міжрегіональною, але ні в якому разі не трансконтинентальною.

Початок дальнього мореплавства. Хоча морська торгівля не є предметом цієї статті, я коротко обговорю кілька випадків, коли вона мала прямий зв'язок із сухопутною торгівлею шовком або сильно вплинула на неї. Римляни почали регулярно насолоджуватися шовковими тканинами на рубежі нової ери. До цього часу шовк доправлявся у Середземне море, головним чином, сухопутними маршрутами. Але Пліній Старший (NH, VI, 84) згадав про відкриття мусонних циклів, які, на додаток до прибережного каботажу, сприяли прямому перетину океану. Це скоротило судноплавний шлях до Індії більш ніж на 1000 км і змусило користуватися більш місткими великими кораблями. В останньому столітті до н. е. вже використовувалися кораблі водотонажністю від 13 000 до 17 000 т (Casson 1980, р. 23; Rouge 1988, р. 73—74).

Коли власне трансокеанське судноплавство стало звичайним, важко сказати. Деякі вчені вважають, що морська торгівля з Індією діяла з II ст. до н. е. (Kolb, Speidel 2015, р. 118; Strabo, II, 2, 2, 4—5). Це дозволило римлянам імпортувати багато товарів, і шовк, що доправлявся з Китаю, був лише одним із них.

Про шовк автор періплау згадує лише побіжно. Проте, морська торгівля шовком існувала і зменшувала контроль парфян над торговими шляхами, а також податки, які вони стягували за дозволу на транзит. Шовк та інші товари були імпортовані із західного індійського порту Баригаза, нині в північно-західному штаті Гуджарат (Żukowska 2013, р. 381—383). Цій торгівлі сприяло завоювання Єгипту римлянами в 30 р. до н. е. Протягом перших трьох століть н. е. сирійське місто Пальміра стало важливим центром у морській торгівлі між Індією та Середземним морем (Bugersdijk 2019; Gawlikowski 1994; Seland 2014).

Шовк став частим мотивом поезії доби Августа (Hor., Odes, 1, 12, 53—57; Virg., Georg., II, 1; Ovid., Am., 1, 14, 56; див. також Malinowski 2015, р. 5). Його знаходили в різних частинах Римської імперії, від Пальміри до Паннонії та Британії. Хоча деякі моралізаторські римські автори вважали шовк, поряд з іншими східними товарами, надто дорогим (Pliny, NH, VI, 26; XII, 41, 84), а шовковий одяг з легкого і мерехтливого шовку — огидним і нескромним (Seneca, Declamations, I; De Beneficus, VII, 10; Epistuly morales ad

Lucillium, 90, 15), цей одяг став дуже модним. Шовк, часто гаптований золотими нитками, набув символу високого статусу. Гален (*Methods medendi*, L, XIII, 22) згадував, що наприкінці I ст. н. е. у заможних жінок в Римській імперії вдома були мотки шовку. У III ст. н. е. Рим пережив важку економічну кризу, і шовк рідко згадувався в літературних джерелах. Амміан Марцеллін (*Res gest.*, XXIII, VI, 67) стверджував, що в IV ст. н. е. навіть найнижчі люди могли дозволити собі шовк. Однак, враховуючи ситуацію в Римській імперії того часу, я схильний трактувати його твердження *cum grano salis*¹.

Східна філія морської торгівлі між Індією та Китаєм, здається, протягом багатьох століть була менш розвиненою, ніж західна. Немає незаперечних доказів того, що мореплавання безпосередньо із Заходу доходило до Китаю. Римські предмети та їх копії, особливо скляні посудини, були виявлені в Китаї, але переважно в аристократичних похованнях у східних прибережних регіонах (Norral 2016). І так само, як і шовк у Римській імперії, їх доставляли морем, але не безпосередньо, а через мережу багатьох посередників (Boulnois 2004, p. 474—475). Найважливішою була торгівля північно-західної Індії із Середземним морем (Seland 2016, p. 198). Автор періплу подає багато подробиць про індійські міста та порти, а також про цілі регіони, залучені до морської торгівлі. Однак його опис того, що нібито було Китаєм, дуже туманний і в кращому випадку був заснований на інформації з вторинних рук.

Степові торговельні маршрути у давнину та за пізньої античності. На додаток до двох уже обговорених сухопутних торговельних маршрутів був третій і найкоротший маршрут із Китаю та Західного краю євразійськими степами через річку Сирдар'я, а потім навколо Каспійського моря. Деякі вчені стверджують, що він вів навіть далі, у Північне Причорномор'я, Східну Європу та на Кавказ. Цей маршрут згадує Пей Цзю (547—627), урядовець династії Суй (581—618). У трьох томах своєї книги «Зображення Західного краю» (інша назва цієї книги в англійській літературі *The Geographical Record of Western Regions*) Пей Цзю описав три шляхи з Китаю на Захід. Південний (морський) шлях проходив через Памір і Афганістан до Північної Індії, потім до Індійського океану і далі на Захід. Другий, сухопутний (Середній) шлях, пролягав із Західного краю через Памір до Центральної Азії, а потім уздовж південного берега Каспію до Ірану. Північний або Степовий шлях на перших відрізках у Китаї, Західному краї і навіть у східних частинах Центральної Азії йшов Середнім

шляхом, але потім він розходився у землі західних тюрк і йшов по річці Сирдар'я далі на захід.

Проте немає підстав припускати, що Північний шлях уже простягався до Північного Причорномор'я та Східної Європи за доби Хань і принаймні в перші два—три століття Періоду роз'єднання (220—589 pp.). Артефакти східноєвропейського походження, датовані добою Хань, є надзвичайно рідкісними в Китаї. Повідомленню про скарб монет Боспорського царства в Криму, нібито привезений до Китаю після виявлення в Джунгарії, не можна довіряти (Mielczarek 1997).

Рашке (Raschke 1978) одним з перших серед сучасних західних вчених звернув увагу на Степовий шлях і значення степових кочовиків у дальній торгівлі. Він навіть вважав Степовий шлях головним, але з цим твердженням не можна погодитися.

Щоправда, багато західних предметів, навіть елліністичних, було виявлено в похованнях кочовиків у Синьцзяні, Монголії, Туві, Алтаї, Південному Сибіру. Так, крім китайських предметів, у похованнях хунну та інших кочовиків є численні артефакти, виготовлені в Центральній Азії, Ірані і навіть у Середземноморському регіоні. Серед них ахеменідський килим, центральноазіатський текстиль, індійський шовк, елліністична тореветика, скляні намистини та посудини, підвіски з єгипетського фаянсу та деякі інші імпортовані артефакти (наприклад, Лубо-Лесниченко 1987; Руденко 1953; 1962; 1970).

Однак більшість цих іноземних товарів кочовики отримували не шляхом торгівлі, а як подарунки в процесі церемоніального обміну, при створенні союзів та зв'язків, як данину, здобич, трофеї, платню за найману службу тощо, через ланцюг кількох особистих контактів (Brosseder 2015, p. 281). Адже симетрична й асиметрична взаємність є однією з характерних рис політичної культури євразійських степових кочовиків (Khazanov 1994, p. 154—156).

Ймовірно, Північний торговий шлях у ті періоди не сягав навіть степової зони сучасного Казахстану. У Північному Причорномор'ї та на величезній території між Китаєм та Східною Європою загалом виявлено дуже мало китайських артефактів (Симоненко 2001; 2010, с. 396; Трейстер 2018). Наприклад, якщо ханські бронзові дзеркала високо цінувалися різними народами Східної Європи, то там було виявлено лише близько десятка таких дзеркал або їх уламків. Більше того, деякі з них були імітаціями, зробленими за межами Китаю (Guguev et al., 1991; Guguev, Treister 1995). Цікаво, що деякі з них були покладені в могили значно пізніше після їх виготовлення, що свідчить про їх високу цінність.

1. З певною обережністю (лат.)

Кількість інших китайських предметів, таких, як лакові туалетні скриньки, нефритові деталі мечів (скоби для піхв і перехрестя) також є мінімальною. У Східній Європі виявлено менше десяти нефритових речей (Brosseder 2011, p. 411—412; 2015; Liu 2010; Прюх 2017; Simonenko 2001; Симоненко 2010). Так само, як і дзеркала, деякі з цих артефактів були вміщені в сарматські могили набагато пізніше їх виготовлення. Вкрай рідко в сарматських могилах I—II ст. н. е. зустрічаються рештки шовку. Найцікавіші з них знайдені в Соколовій Могилі — багатому похованню знатної сарматської жінки, датованому I ст. н. е. (Ковпаненко 1986). Пурпуровий шовк і шовк, гаптований золотими нитками, безумовно, потрапили до регіону не безпосередньо з Китаю, а з Близького Сходу, можливо, з Птолемеєвого Єгипту або Сирії (Єлкина 1986, с. 132—135).

Варто уваги, що більшість, китайських та внутрішньоазійських артефактів (якщо не всі) з'явилася в степах Північного Причорномор'я лише в I ст. н. е. (Simonenko 2001; Трейстер 2018). Мабуть, їх привезли туди не торговці, а хвилі кочовиків, які мігрували зі сходу (Simonenko 2001). Інші могли потрапити до регіону в результаті створення альянсу кочової еліти та інших подібних дій; одне припущення не виключає інше. У будь-якому випадку, китайські предмети, датовані добою пізньої Хань, майже повністю відсутні у сарматських могилах, датованих серединою II — кінцем IV ст.

У Північному Причорномор'ї значно більше артефактів з Близького Сходу та європейських провінцій Римської імперії, ніж китайських. Крім зброї, яку сармати, очевидно, отримували як військовою здобич, інші знахідки репрезентовані керамікою (амфори, червонолакова, сіроглиняна і terra nigra), скляним та металевим посудом, ювелірними виробами, фібулами, італійськими та римськими провінційними дзеркалами, єгипетським фаянсом, скляними намистини та амулетами та навіть такими екзотичними та рідкісними предметами, як бронзові та кістяні статуетки та маски (Кривошеев 2018; Raev 1986; Simonenko 2001; 2008, Симоненко 2011; 2013).

Причини нерозвиненості або навіть відсутності Північного маршруту від Китаю до Північного Причорномор'я в різні історичні періоди очевидні. Північний маршрут безпосередньо перетинав території, зайняті кочовиками-скотарями, які таким чином контролювали деякі його частини. Жоден караван не міг перетнути їх без їхньої згоди та захисту, за що вони збирали проїзд, мито та інші платежі. Наприклад, хозари брали одну десяту вартості товарів, які проходять через їхні землі, і це було досить поширеною практикою (Golden 1980, p. 110).

Як і сучасні американці, кочовики вважали, що безкоштовних обідів не буває. Ті, хто був іншої думки, як Ібн Фадлан, були гірко розчаровані. Але коли була надана згода, верблюдів і коней караванів можна було напоїти і випасати дорогою на природних пасовищах. Крім того, кочовики іноді супроводжували каравани як провідники, охоронці та / або брали участь у перевезенні вантажів та продажу чи здавали в оренду транспортних тварин. Страбон (Strabo, XI, 5, 8; XI, 13, 7; див. також Ртвеладзе 2012, с. 137) свідчить, що мідійські та вірменські торговці отримували індійські та вавилонські товари і доправляли їх у каспійський регіон. Варто уваги, що вони робили це за сприяння аорсів, одного з сарматських племен, і аорси, згідно Страбону, розбагатіли, перевозючи верблюдом ці товари.

Кочова аристократія могла отримати доступ до рідкісних і бажаних предметів розкоши лише через різноманітні контакти з осілими суспільствами та його членами. Шовк правив за символ влади та був престижним маркером високого політичного й соціального статусу. Характерною рисою політичної культури кочовиків був розподіл верховними правителями різноманітних благ серед своїх підвласних (Allsen 1987; 1989; Khazanov 1994, p. 154). Більш за те, кочовики певною мірою не лише створювали попит на іноземні престижні товари, а й нерідко забезпечували їх поставки для міжрегіональної торгівлі на великі відстані. Успішні кочові держави та об'єднання завжди отримували набагато більше товарів, у тому числі шовку, від залежних осілих народів і держав, ніж могли використовувати у своїх суспільствах (Khazanov 1994).

Таким чином, шовк, яким Китаю часто доводилося платити своїм північним сусідам, став для них вельми важливим. Китайські джерела стверджують, що кочові правителі Внутрішньої Азії часто отримували з Китаю тисячі або навіть сотні тисяч шовкових рулонів на рік. Не треба завжди сприймати ці твердження буквально. Вассьєр (Vaissiere 2005, p. 210) зазначив, що «100 000» означає «багато», але не точніше; кількість шовкових рулонів, наприклад 100 000, 200 000 або навіть 500 000, нібито виплачених кочовикам, слід розглядати з великою обережністю. 10 000 шовкових рулонів, що щорічно сплачує Китай сюнну (Kradin 2002, p. 108), є скромними, але реалістичнішими показниками. Проте внутрішнє споживання часто не могло поглинати великі обсяги шовку, які кочовики отримували з Китаю. Але, будучи перетворені на товари і продані в багатьох регіонах і далеко за межами політичних сфер окремих кочових держав і об'єднань, такі товари, як шовк, давали значний дохід

кочовим правителям і аристократії. Не дивно, що ця аристократія отримувала вигоду і заохочувала міжнародну торгівлю на великій відстані (Khazanov 2020). Оскільки у кочовиків не було власних професійних торговців, вони потребували посередників.

З усіх цих причин степовий маршрут в принципі виявлявся найпривабливішим для сухопутної торгівлі між Китаєм і Європою. Подорожувати до Центральної Азії було б легше, якби напрямок йшов на північ від Тянь-Шаню через Джунгарію. Це дозволяло купцям уникати високих гір між Тарімом і Ферганою, а також пустелі Такламакан. Однак реальність була зовсім іншою. Коли степ був поділений між різними і конкуруючими кочовими державами, як це було протягом більшості історичних періодів, Північний маршрут не мав переваги, оскільки каравани були під загрозою пограбування конкуруючими кочовиками. У кращому випадку функціонували лише частини степового маршруту.

Ранні мусульманські автори, такі, як Ібн Фадлан (Ковалевський 1956) або Гардізі (Martinez 1982), згадували різні труднощі, як-от здирство, з якими стикалися купці, яким доводилося проходити через східноєвропейські степові території, де не було централізованої кочової влади. Мусульманські купці повинні були платити кочовикам за прохід, а також за тимчасовий притулок у наметах. Не дивно, що ця ситуація, яка неодноразово повторювалася в степу, дуже негативно впливала на торгівлю. У другій половині I тис. до н. е. і в першій половині I тис. н. е. північних трансконтинентальних степових маршрутів ще не існувало. Вони могли безперервно функціонувати лише тоді, коли кочові імперії контролювали всю або більшу частину степової зони, а це траплялося лише двічі в історії.

Період Тюркських каганатів та держав-наступників. Північні степові маршрути вперше набули важливого значення в VI—VII ст. Поява Тюркського каганату, а потім його безпосередніх наступників, Західнотюркських каганатів (див. Golden 1992, p. 127; Кляшторный 2003, с. 90; Sinor 1990, p. 297; Stark 2008), змінило міжнародну торгівлю. Тюрки поширили свою владу не тільки на більшість євразійських степів; вони перемогли ефталтів у союзі з сасанідами на початку 560-х років і стали володарями осілих районів Центральної Азії на північ від річки Аму-Дар'я, включаючи Согд. Согдійці виграли від цієї зміни і незабаром стали дуже корисними тюркським правителям, яким вони служили на багатьох посадах: як інформатори, перекладачі, радники, посланці, придворні функціонери і, звісно, як досвідчені торговці (Vaissiere 2005, p. 206). Це сталося,

коли слабкі та нетривалі держави Північного Китаю змушені були платити тюркам до 100 000 шматків шовку на рік, щоб завербувати їх проти конкуруючої династії або просто щоб гарантувати їхнє невтручання. Тюрки часто мали військову перевагу у своїх відносинах з Китаєм.

Дати китайських артефактів, виявлених у тюркських могилах, співвідносяться з їхніми відносинами з Китаєм. Російські вчені дослідили 450 тюркських поховальних комплексів в Алтає-Саянському краї та Монголії. Найдавніші артефакти датуються другою половиною VI — першою половиною VII ст. і є синхронні Тюркському каганатові. Набагато більше артефактів знайдено в могилах, одночасних з Другим східнотюркським каганатом другої половини VII — першої половини VIII ст. У могилах є фрагменти двох лаксових чашок, сімнадцять китайських монет і дев'ятнадцять дзеркал, якими традиційно захоплювалися євразійські кочівники. У 50 могилах виявлено фрагменти шовку (Серегин, Чен 2020; Тишкин, Серегин 2013).

Створення Тюркського каганату сприяло сухопутній міжнародній торгівлі шовком. Цікаво, що саме в той час, у середині VI ст., Косма Індікоплов (Cosmas 2010, p. 2, 46), несторіанський монах на далекому Синайському півострові і в минулому — торговець прянощами, який подорожував Індією та Цейлоном (його ім'я буквально означає «той, хто приплив до Індії»), зазначав, що вантажі шовку, перевезеного по суші, досягли Ірану за порівняно короткий час, тоді як морський шлях зайняв набагато більше часу.

На жаль, Косма не розповів, звідки саме і якими шляхами доставляли шовк до Ірану. У своїй попередній публікації (Khazanov 2019) я припускав, що цей маршрут проходив через регіони, контрольовані тюрками. Насправді, це була помилка, тому що я не врахував ворожнечу між тюрками та сасанідами. Менандр (Menander 1985, Fr. 10) передав часто цитовану історію про те, як согдійські посланці тюрків на чолі з Маніахом зазнали невдачі у спробах отримати дозвіл продавати шовк на іранських ринках. Сасанидський цар Хосров не хотів повністю протистояти своїм недавнім тюркським союзникам, тому він купив шовк за справедливую ціну, але потім наказав спалити його в присутності согдійців. Друге тюркське посольство було в цьому плані ще менш успішним.

Оскільки Сасаніди відмовилися від закупівлі шовку, запропонованого согдійцями, логічніше припустити, що шовк був завезений в Іран безпосередньо з Китаю. Ймовірно, шлях із Синцзяну через Центральну Азію, який Пей Цзю назвав «середнім шляхом», функціонував у часи Косми, а можливо, навіть пізніше (Vaissiere 2005, p. 85—87). Або

тюрки взагалі не вводили ембарго на торгівлю шовком із сасанидським Іраном, або його не дотримувалися.

Так чи інакше, після фіаско в Ірані тюрки та согдійці звернулися до Візантії. Той самий Маніях, проявивши неабияку витривалість, знову зголосився супроводжувати тюркських посланців. (Він помер невдовзі після повернення з останньої подорожі.) Після довгої мандрівки багатьма землями і Кавказом посланці прибули до Візантії і були зустрінуті імператором Юстином II. Його уряд був зацікавлений у військовому союзі з тюрками проти сасанидського Ірану. Шовк, як і раніше, користувався великим попитом у Візантії. Прокопій (Bell. Pers., I, 20) свідчив, що візантійські торговці не мали змоги купувати шовк у Центральній Азії, оскільки їм не дозволяли перетинати територію Сасанідів. Далі йшли численні взаємні посольства, завжди в супроводі согдійців. Візантії слід було вважати, що їй пощастило придбати таких цінних союзників. Проте є спокуса зробити майже еретичне припущення, що весь бізнес з торгівлею шовком був для тюрк менш важливим, ніж це іноді припускають. Ми не знаємо нічого певного про торгівлю з Візантією після другої половини VI ст., хоча це можна пояснити мізерністю літературних джерел.

Торгівельні маршрути, які пов'язували тюркські західні володіння та залежні території з Візантією, також не зовсім зрозумілі. Вассьер (Vaissiere 2005, p. 242), спираючись на нібито согдійську назву «Согдая» (нині Судак), стверджує, що в той час у Криму діяли согдійські купці. Він стверджує, що Согдая була заснована согдійцями як їхній торговий центр десь у V ст. Однак согдійська етимологія для Согдаї не є єдиною можливою (Alamani 2019). Що ще важливіше, археологічні дані однозначно суперечать припущенню Вассьера, оскільки виявлені монети, артефакти та найдавніші оборонні споруди Согдайської фортеці відносяться до другої половини III — початку IV ст. У другій половині IV ст. місто було зруйновано і майже 300 років залишалося занедбаним. Були перебудовані у другій половині VII ст., але як візантійська фортеця, місто та порт (Джанов 2006, с. 322—367). Там не знайдено жодного «східного» артефакту, датованого VI чи VII ст. Щоправда, візантійський посланець до тюрк Валентин подорожував на торгових суднах з Константинополя через Синопу до Херсона в Криму (Менандер 1985, о. 19). Але це не свідчить про існування Кримського торгового шляху. Нарешті, археологічні артефакти східного походження, в тому числі шовкові тканини, з'явилися в районі Північного Причорномор'я в Криму не раніше другої половини VII ст. Все це унеможлиблює

будь-яку гіпотезу про согдійську діяльність у Согдаї. У будь-якому випадку, китайського шовку чи артефактів V—VII ст. у Східній Європі не знайдено.

Отже, схоже, що основні і, ймовірно, єдині торгові маршрути між тюрками та візантійцями йшли з їхніх володінь на північ Каспію через Кавказ, особливо після успішних тюркських походів на Закавказзя в 627—628 рр. Однак археологічних даних недостатньо, щоб підтвердити цей, здавалося б, очевидний висновок. Правда, на Таманському півострові було виявлено согдійський остракон. Однак П. Лур'є (Lurje 2010) підкреслює, що це відкриття є винятком, і його не слід переоцінювати. У будь-якому випадку, немає підстав погодитись з вченими, які наполягають на існуванні стабільної кавказької гілки «Шовкового шляху». Краще сприймати цей маршрут як мережу мінливих і гнучких шляхів.

Кавказькі маршрути були непростими і часто небезпечними. Мабуть, не випадково ми нічого не знаємо про приватні каравани согдійців чи будь-яких інших торговців до Візантії. По можливості, согдійці, безумовно, воліли супроводжувати тюркські посольства до Константинополя, а також повертатися додому, супроводжуючи візантійські посольства до тюрк. Ці парні подорожі мали бути досить поширеними, оскільки лише в період між 558 і 576 рр. Менандр згадавав п'ять таких посольств. Посольство 576 р. викликає особливий інтерес, тому що до нього приєдналися 106 тюрк, які в той час випадково опинилися в країні і хотіли повернутися додому (Менандер 1985 Fr. 19). Не можна виключати, що принаймні деякі з цих «тюрк» могли бути согдійцями.

Найскладнішим питанням є обсяг фактичної торгівлі шовком з візантійцями в тюркський період, а також його походження. Масштабні согдійські операції часто сприймалися як належне. Важливо, однак, мати на увазі, що вони засвідчені лише кількома літературними джерелами, і в основному опосередковано, а не якимись археологічними даними. Тільки активна участь согдійців у цій торгівлі не викликає жодних сумнівів. Але на той час Китай уже втратив монополію на виробництво шовку; шовк виробляли також у Центральній Азії, зокрема в Согді, та в Ірані.

Важливо, що в Китаї було знайдено лише близько сотні візантійських монет, які іноді називають «доларами Середньовіччя» або їх імітацій, що менше, ніж кількість сасанидських монет (Guo 2005; Thierry, Morrison 1994). Більшість із них датовано VII—VIII ст., коли непрямі контакти між Візантією та Китаєм досягли піку. За винятком, можливо, Синцзяну, ці монети не використовувалися в ділових операціях, а, скоріше, були, головним чином, екзотичними раритетами в похо-

ваннях знаті, або амулетами, підвісками та частиною аксесуарів одягу (Li 2015, p. 280). Подібна ситуація склалася в Центральній Азії. Вражає, що в цьому регіоні було знайдено лише кілька справжніх візантійських монет (Naumark 2001, p. 130).

Всупереч досить поширеній думці (Кляшторний 2003, с. 160—166; Sinor 1990, p. 301—302), зовнішня політика тюркських правителів керувалася переважно власними політичними міркуваннями, а не інтересами согдійських купців: маленький согдійський хвіст не крутив великим тюркським собакою у відносинах з іноземними державами. І в цих відносинах торгівля відігравала в кращому випадку лише другорядну роль. Коли каган Хелі (Сілі або Хсі-лі) під впливом своїх согдійських радників хотів продовжувати боротьбу з Китаєм, який тюрки вважали шкідливим для своїх інтересів, він зустрів опір тюркської аристократії та простолудинів, і врешті-решт був покинутий і переможений (Кляшторний 2003, с. 163—166).

Військовий союз тюрків і візантійців не був стабільним, а іноді навіть завдавав шкоди торгівлі на великій відстані. Фактично це був не міцний союз, а скоріше, *entente*, яке кожна сторона виконувала лише тоді, коли це відповідало власним інтересам. У 576 р., якраз коли візантійські посланці прибули до каганату для переговорів про новий союз проти Ірану, їхній тимчасовий господар і місцевий тюркський правитель Турксант відправив війська, які тимчасово завоювали Боспор, візантійську твердиню в Криму. Турксант був розгніваний візантійським мирним договором з аварами, заклятими ворогами тюрків. Після розпаду Тюркського каганату, а потім і держав-наступників, трансконтинентальні сухопутні маршрути, зокрема степові, втратили своє значення і невдовзі після цього були порушені або переорієнтовані (Vaissiere 2005, p. 265).

Торгівля на далекій відстані, особливо посередницька, продовжувала існувати в Хозарському каганаті, одному з нащадків тюркських каганатів, який перебував під владою старої тюркської династії Ашина. На його території було виявлено шовк, датований VII, VIII і особливо IX ст., а також кілька імітацій китайських дзеркал. Однак аналіз цих шовкових тканин досі не проводився, і не можна бути впевненим, що шовк вироблявся в Китаї. У будь-якому випадку шовк не був ані дуже важливим товаром для самих хозар, ані для міжнародних торговців, які проходили через їх територію.

Ніщо не свідчить про прямі контакти між Китаєм і Хазарією. Хозари для китайців були дуже далеким народом. Очевидно, більшість їхніх відомостей про Хазарію сходять до Ду Хуана, який був захоплений мусульманами

в битві при Таласі в 751 р. і повернувся додому лише в 762 р. після довгої подорожі через халіфат Аббасидів (Sirota 2005). Китайці могли отримати якусь інформацію з Хорезму, але їхні контакти з ним були досить спорадичними.

Торгівля на далекій відстані так чи інакше існувала під час гегемонії уйгурів у Внутрішній Азії. У першій половині IX ст. китайський уряд повинен був щорічно платити їм 500 000 шовкових рулонів. Тим часом согдійці продовжували відігравати важливу роль в Уйгурському каганаті. Але ця торгівля була повністю зруйнована, коли Уйгурський каганат був знищений киргизами в 840 р. У X ст., коли деякі з переможених уйгурів оселилися в Ганьчжоу, вони кілька разів блокували коридор Хесі, успішно перериваючи торгівлю.

Завоювання арабами Центральної Азії в останній чверті VII — середині VIII ст. було також згубним для торгівлі між Китаєм і Центральною Азією. Завоювання Согду було повільним, важким і частково розорило країну. У той же період Китай постраждав від повстання Ань Лушаня, яке почалося в 755 р.; інтервенція уйгурів врятувала династію, але зруйнувала країну. Безперервні війни по всій Центральній Азії та Китаю, безумовно, послабили согдійську торгівлю. Хоча деякі согдійські купці, які подорожували до Китаю, ще згадувалися в першій третині X ст., невдовзі вони зникли. З перенесенням технології шовку на захід країни Близького та Середнього Сходу поступово ставали самодостатніми (Jacoby 2004).

Період Караханідів. X — початок XII ст. — період Караханідів у Синьцзяні, евразійських степах і Центральній Азії. Він названий так на честь першої тюркської династії (бл. 956—1213 pp.), яка прийняла іслам разом із групою тюркських племен під її владою (див. Golden 1990, p. 354; Karev 1983). Проте політичний простір у цих і сусідніх регіонах був роздроблений між Караханідами, Саманідами, Газневідами, Сельджуками, Хорезмшахами, а пізніше — Кара-китаєми. Китай не був таким роздробленим, але все ж на його території існувало дві держави: Сун і Кідань Ляо.

Постійні війни супроводжувалися постійно мінливими політичними союзами та кордонами. Різні держави та кочові об'єднання по-різному залучалися до регіонального та міжрегіонального обміну та торгівлі. Вони переслідували свої власні торгові інтереси та політику. Спільних інтересів не існувало, і це було неможливо в існуючій політичній ситуації.

Хорезм довгий час був одним з головних каналів для товарів, які переважно надходили з Волзької Булгарії в мусульманський світ. Для правителів Саманідів раби стали

важливим товаром. Завдяки своєму вигідному розташуванню держава Караханідів служила посередником у торгівлі між Китаєм, різними ісламськими державами і не тільки (Duturayeva 2016, р. 176). І літературні джерела, і археологічні матеріали підтверджують існування такої посередницької торгівлі. Кидані підтримували регулярні торгові відносини з Караханідами протягом усього XI ст. Як результат цієї торгівлі, гробниці держави Ляо містять предмети з Єгипту, Сирії та Східного Ірану (Biran 2015, р. 584).

Шовк був лише одним із численних товарів на ринку і, мабуть, далеко не найважливішим (Biran 2015, р. 585). Й. Пауль (Paul 2012, р. 175) правдоподібно припустив, що торгівля хутром, яке доставлялося з Півночі, була важливішою, ніж «Шовковий шлях» в період Караханідів. Можливо, високо цінувана синьо-біла порцеляна Сун також була більш важливим предметом торгівлі, ніж шовк. Проте про організацію цієї торгівлі відомо дуже мало. Існування професійних караханідських купців, які спеціалізувалися на міжрегіональній торгівлі, залишається недоведеним і мені здається сумнівним. У літературних джерелах зазвичай згадувалися мусульманські купці взагалі, і не можна виключати, що багато з цих купців були жителями осілих володінь Караханідів. Може навіть скластися враження, що дарування подарунків між різними державами було заміною або важливим доповненням до торгівлі. Кожне посольство везло з собою багато дорогих товарів. Караханіди відправили близько сорока посольств до Ляо (держава киданів на півночі Китаю, 907—1125 pp.; див. Biran 2015). Але після розпаду Ляо Караханіди втратили прямий доступ до китайських ринків (Duturayeva 2016).

У своїй дуже інформативній статті В. Дутураєва висловила оригінальне, але дивовижне твердження, що торгові мережі періоду Караханідів не тільки пов'язували Китай та ісламський світ з Європою, але і, ймовірно, поширювалися на вікінгів у Новому Світі (Duturayeva 2016, р. 176). Це припущення не заслуговує жодного коментаря. Я згадую це лише для того, щоб продемонструвати, наскільки оманливою може бути сліпа і некритична віра в концепцію «Шовкового шляху». Насправді немає жодних ознак існування «Шовкового шляху» в період Караханідів, немає постійних і стабільних маршрутів. Їх часто порушували та змінювали постійно мінливі політичні ситуації. Не можна вважати ці мережі міцно інтегрованими одна з одною. Торговля на великій відстані часто була непрямою і багатогранною.

Монгольський період. Сухопутна трансконтинентальна торгівля через степову зону вдруге стала важливою в XIII ст. після

створення Монгольської імперії. Спочатку монгольські завоювання та постійні війни порушували міжнародну торгівлю, але монгольські правителі прагнули її відновити. Чингісхан заохочував міжнародну торгівлю і видав накази про забезпечення безпеки всіх іноземних купців (Allsen 1989, р. 87, 111; Boyle 1958, р. 34, 78). Його безпосередні наступники дотримувалися цієї практики: купці стали при монгольському дворі бажаною групою іноземців, і щоб залучити їх, монголи платили надмірну ціну за доставлені їм предмети розкоші. Це може здатися нераціональним з точки зору сучасної ринкової та орієнтованої на прибуток економіки. Але кочові правителі та аристократія керувалися іншими принципами, які в їх конкретному контексті навряд чи можна було вважати ірраціональними. Накопичені скарби їм нічого не коштували. Ці скарби були для них не стільки капіталом, скільки засобом зміцнення влади. Іноземні купці доставляли престижні товари, якими користувалися монгольські правителі, розповсюджували їх серед своїх підлеглих і використовували для залучення нових (Allsen 1997). Привілейованим купцям навіть дозволили безкоштовно користуватися знаменитою монгольською поштовою системою (ям), спочатку дозволеною тільки для гінців і урядовців. Тільки Мунке обмежив цю практику, оскільки вона була шкідливою для тих, хто був залучений до ямської служби (Allsen 1987, р. 160, 212): його наказ порушувався знову і знову. Однак у XIV ст. оподаткування торгівлі стало основним джерелом доходу монголів.

Pax Mongolica, хоча і недовго проіснував, стимулював безпрецедентну торгівлю по всій Євразії. З комерційної точки зору це було гігантське об'єднання попередніх торгових мереж. Китайський шовк мав перевагу завдяки високій якості та невисокій вартості в країні. Крім того, під час завоювання Близького Сходу монголи тимчасово порушили там виробництво шовку. Таким чином, об'єднання Євразії дозволило китайському шовку знову у великих кількостях з'явитися на європейських ринках.

Однак у цьому відношенні слід бути дуже обережним і уникати недоказаних перебільшень. По-перше, ймовірно, більшість китайського шовку привозили на Захід не сухоходом, а морем. По-друге, більшість шовку, що з'явилася в Італії, на Піренейському півострові, в Англії, Фландрії, Балтійському регіоні та Скандинавії з другої половини XIII ст., вироблялася не в Китаї, а в монгольських країнах Близького Сходу і Центральної Азії (Jacoby 2016, р. 93). Так, «татарські полотна», гаптовані золотими нитками, які увійшли в моду в Європі в 1260-х роках, виготовляли там з не-китайських шовкових тка-

нин. Виробництво шовку в Ільханідському Ірані незабаром відновилося. Найцікавіше те, що численні види шовку, які з'явилися на Заході, поєднували китайські, центрально-азіатські та іранські декоративні мотиви та візерунки (Jacoby 2016, p. 93). Його доправляли до Європи через багатьох посередників, але не безпосередньо з Китаю.

Північний торговий маршрут від Китаю до Чорного моря ніколи не мав особливого значення в монгольський період, і обсяги торгівлі шовком ніколи не були високими. Інтегрованого ринку між цими регіонами не було. Цього не можна сказати про інтенсивну торгівлю між Північним Причорномор'ям і Середземномор'ям. Проте Генуя та Венеція створили свої комерційні емпорії в Каффі та Тані не для трансєвразійської торгівлі шовком, а для імпорту місцевих продуктів, таких як зерно, злаки та раби (Di Cosmo 2009, p. 2; Publicis 2017, p. 36).

Довгі внутрішні війни між нащадками Чингісхана в 1260—1304 рр. самі по собі не могли бути дуже руйнівними для торгівлі між Китаєм і Північним Причорномор'єм. Торговцям було дозволено вільно пересуватися через постійно воюючі території. Але пряма торгівля між Китаєм і Північним Причорномор'ям залишалася нерозвиненою. Дуже мало китайських монет було виявлено під час розкопок міст Золотої Орди (Kalan 2012, p. 83); це можна пояснити тим, що в той час у Китаї використовувалися паперові гроші. Матеріали, що зберігаються в італійських архівах, свідчать, що китайський шовк на той час становив лише невелику частину наявного шовку. Шість верблужих возів із шовком-сирцем на рік було досить, щоб забезпечити Лукку, головний центр шовку середньовічної Європи, усім необхідним китайським шовком.

З розпадом єдиної Монгольської імперії пряма сухопутна торгівля між Європою та Китаєм ще більше скоротилася, і її обсяг не слід перебільшувати (Di Cosmo 2005, p. 403; 2013, p. 401). Ми знаємо про присутність невеликих груп італійських купців у Китаї в монгольський період, але в більшості випадків ми можемо лише здогадуватися, як вони потрапили до країни. Генуезькі купці з Гуанчжоу діставалися цього порту морем. Цілком ймовірно, що їх прикладу наслідували багато інших.

Взаємини між окремими монгольськими ханствами часто були далекі від дружніх. На південь від Каспійського моря проходили основні шляхи з Китаю та Центральної Азії в Іран і далі в Середземне море. Марко Поло подорожував до Китаю через Іран та Афганістан до Кашгару, Хотану та Дуньхуану, а потім далі до Ханбалика (Пекін). Таким чином, він унікав Східної Європи та Центральної Азії.

Багато францисканців, як-от Іоанн Монтекорвіно, Одорік з Порденона та інші, віддавали перевагу плаванню з Перської затоки або до неї, коли вирушали до Китаю або поверталися. Але коли вони обирали сухопутні шляхи, вони подорожували не через регіон Північного Причорномор'я, а через Іран. Це не випадково, якщо врахувати дружні стосунки між Ільханідським Іраном та Китаєм доби Юань. Не дивно, що принаймні з 1290 по 1340 р. Тебріз став головним центром європейської торгівлі з Китаєм. Однак сухопутні торговельні мережі, які з'єднували Іран з Китаєм, занепали з розпадом Ільханату в середині XIV ст. В одному зі своїх листів Монтекорвіно закликав своїх братів-францисканців прямувати до Китаю суходолом. Цей шлях він справедливо назвав найкоротшим. Але це було безпечно лише в момент написання його листа. Сам Монтекорвіно визнав, що він «не був відкритий протягом тривалого часу через війни, які тривають» (Andrea Overfield 1998, p. 420—421). Немає жодних доказів того, що його заклик мав серйозний практичний вплив.

Це підводить мене до Франческо Пеголотті та його часто цитованого *La Pratica della Mercatura* (близько 1340 р.), довідника з детальними інструкціями щодо сухопутного торгового шляху з Тани до Китаю та попереднього Анонімного флорентійського посібника (бл. 1320 р.) (Yule 2017). Пеголотті ніколи не їздив до Китаю. Його довідник — це лише збірка різноманітної інформації, яка була накопичена протягом попередніх 100 або близько того років. Деякі його частини, як-от 70-денна подорож на віслюках від Отрара до Алмалика, досить сумнівні, і їх слід сприймати з великою кількістю застережень. Віслюків використовували лише для перевезення вантажів на короткі відстані. Можливо, не випадково Пеголотті ніколи не згадував імена європейських купців, які нібито подорожували до Китаю суходолом.

Після 1340 р. більшість шовкових тканин, імпортованих до Європи, вироблялися в Єгипті та Сирії (Jacoby 2016, p. 112). Шовк почали виробляти в Італії у все більших кількостях з кінця XIII і особливо в XIV ст., спочатку в Луккі, а потім у Венеції, Флоренції, Сієні та деяких інших містах.

Інші трансконтинентальні та далекі маршрути. Прибічники концепції «Великого шовкового шляху» часто ігнорують інші далекі маршрути, які існували в Євразії. Тим часом, у деякі історичні періоди торговельні напрямки та маршрути з півдня на північ були важливішими за напрямок схід—захід.

У лісовій зоні Східної Європи та у Західно-Сибірській тайзі виявлено значну кількість срібних посудин, срібних кубків, кружок, тарілок, глечиків, ритонів, а також сасанид-

ських і центральноазіатських срібних монет. Цікаво, що в Прикам'ї було виявлено більше сасанидських срібних посудин, ніж в Ірані. Ці артефакти датуються серединою IV — кінцем XIV ст., найдавніші з них походять з басейну Ками. У другій половині VIII ст. в басейні Обі у Західній Сибірі з'явилися сасанидські артефакти (Кулешов 2017, с. 363; Маршак 2017; Vaissiere 2005, р. 249). Срібні посудини, деякі дуже високої художньої якості, виготовлялися в багатьох різних країнах: Візантії, Ірані, Бактрії, Согді, Хорезмі, Сирії, а пізніше в Італії, Німеччині та інших країнах Західної Європи. Лісові мисливці вважали, що вони мають сакральне значення та / або релігійну символіку, і використовували їх у своїх релігійних церемоніях, цінували та зберігали протягом багатьох століть.

Як цим мисливцям вдавалося здобувати досить дорогі срібні вироби, живучи в умовах натурального господарства? Відповіді на це питання неважко: у мисливців було хутро, що високо цінилося у південних країнах. 20,6 % сасанидських срібних виробів з лісових зон Східної Європи та Західного Сибіру було виготовлено між IV і VII ст., а 11,7 % візантійських VI і VII ст. мають написи согдійською та іншими центральноазіатськими мовами. Проте цих даних недостатньо, щоб вказати, чи їздили центральноазіатські торговці самі в лісову зону, чи купували хутра у посередників. Всупереч думці Е. де ла Вас'єра (Vaissiere 2005), друге припущення здається мені більш правдоподібним, оскільки немає твердих доказів існування прямої торгівлі.

Питання про те, чи домінували согдійські купці в торгових мережах схід—захід, а також південь—північ, залишається відкритим. У цій торгівлі брали участь і інші купці, наприклад, хорезміяни. У всякому разі, їхні європейські сучасники отримували хутра від північних мисливців без центральноазійських посередників. Також залишається незрозумілим, чи функціонували мережі схід—захід і південь—північ незалежно чи були об'єднані в одну мегамережу. Якби це було так, Центральна Азія була б найбільш вірогідним регіоном для такого об'єднання. Але не слід виключати, що ці осередки змінювалися залежно від зміни політичної ситуації та інших факторів.

Кому продавали хутра центральноазійські торговці? Як я вже згадував, у мусульманських країнах вони стали модними лише за часів Аббасидів, а в Китаї вони стали популярними набагато раніше, ніж в інших частинах світу. Тому найбільш очевидним споживачем хутра був Китай. Проте Китай міг отримувати їх і простішим шляхом — від своїх коових сусідів.

Успішне функціонування хутряної торгівлі в період раннього середньовіччя було без-

посередньо пов'язане з політикою вже згаданого Хозарського каганату. У VIII—X ст. це сприяло розвитку торгових мереж Дніпро—Чорне море—Дон—Волга—Каспій, які далі поширилися на землі східних слов'ян, Скандинавії, Центральної Азії та Близького Сходу (Ковальов 2005; Noonan 1985). Хазарія стала важливим каналом торгівлі Близького Сходу (Аббасиди) і Центральної Азії (Саманіди) з країнами Східної Європи (Golden 1980, р. 107—111). Але немає доказів того, що в той час існувала пряма караванна торгівля між Китаєм та країнами Близького Сходу, Східної Європи та Середземномор'я.

У Східній Європі від Кавказу до Скандинавії виявлено понад мільйон срібних монет Центральної Азії та Близького Сходу. Натомість, у Китаї знайдено дуже мало.

Шовк і шовковий одяг були знайдені в багатьох могилах раннього середньовіччя від Північного Кавказу до Швейцарії та Скандинавії. Але більшість виробів було виготовлено у Візантії та Центральній Азії (Hansen 2012, р. 20; Vedeler 2015). Таким чином, шовк, знайдений у скандинавських могилах періоду вікінгів, виготовлявся не в Китаї, як вважалося раніше, а в Центральній Азії (Vedeler 2015).

У хозарський період прямого торговельного шляху між Китаєм і Східною Європою не було. Степові маршрутні мережі від Китаю до східноєвропейського регіону функціонували досить рідко. Лише окремі їх частини використовувалися і частіше об'єднувалися з іншими маршрутами.

Починаючи з X ст. або раніше, східноєвропейська держава Волзька Болгарія на кілька століть стала вирішальною для торгівлі південь—північ з мусульманськими країнами. Її торговці не тільки практикували прямий обмін з північними мисливцями; вони також служили посередниками для купців з південних країн, особливо Хорезму. Попит на хутро не зменшувався протягом середньовіччя та нового часу. Коли хутрових звірів було винищено в одному регіоні, торговці рушили далі на схід. Така ситуація продовжувала існувати протягом усього російського колоніального періоду і в Сибіру.

Дороги, шляхи та маршрути. Я хочу підкреслити, що навмисно уникаю слова «дорога» стосовно трансконтинентальних торгових мереж. «Дорога» вводить в оману не лише в політичному та економічному плані, а й у фізико-географічному. Згідно з визначенням Т. Ерла (Earle 2009), дороги передбачають певний рівень інвестицій у будівництво та технічне обслуговування. У наведеному тут випадку доріг у степах і пустелях не було: були лише багатофункціональні проходи та стежки, які іноді виконували роль торго-

вельних шляхів. Залежно від пори року, погоди, умов пасовищ, наявності джерел води та багатьох інших факторів каравани часто змушені були переходити з однієї стежки на іншу. Визначити ці стежки в степах і пустелях важко, а часто просто неможливо. Деякі з них можна простежити на знімках супутників і дронів високої роздільної здатності, але в Євразії це завдання знаходиться на початковому етапі. Наразі торговельні маршрути можна реконструювати лише опосередковано за літературними джерелами, розташуванням колодязів та річкових переправ і меншою мірою за археологічними даними (Таиров 2013а). Однак переміщення іноземних артефактів може свідчити про інші види діяльності, крім звичайного обміну та торгівлі. Хоча залишки караван-сараїв є більш показовими, вони набули поширення лише в мусульманський період, особливо в IX—X ст. (Onge 2007, p. 49; Rapoport et al. 2000, p. 110; Vaissiere 2005, p. 190). Їхнє існування в доісламський період є предметом постійних дискусій (Vaissiere 2005, p. 191). У всякому разі, караван-сараї функціонували лише в осілих регіонах.

Мандрівники, яким часто доводилося проходити тривалі безводні ділянки між колодязями, завжди враховували не лише наявність джерел води та пасовищ, а й найлегших місць для переходу через річки, гори та інші природні перешкоди (Hansen 2012, p. 8). Під час подорожі пустелями їм часто доводилося нести з собою всю їжу та воду. Це те, що зробив Марко Поло та його супутники при переході через Іранську пустелю [Марко Поло, гл. XIX] (Komroff 2001). Також мандрівникам часто доводилося нести з собою запаси їжі, коли вони переходили через високі гори, як-от малонаселений Памір, де навіть у XIX ст. жителі не могли забезпечити себе достатньою кількістю їжі (Боровкова 1989).

За винятком вузьких гірських перевалів, каравани, що рухалися разом до одного пункту призначення, не йшли близько один за одним, оскільки їхні тварини споживали увесь доступний на маршруті корм. До того ж, в'ючні тварини пошкоджують крихкий степовий і особливо напівпустельний і пустельний верхній шар ґрунту. З моєї польової роботи в Центральній Азії я знаю, що подорожувати такирами, рівнинними і безпіщаними частинами пустель, які можна перетнути автівками і навіть вантажівками, набагато легше. Але безплідні такири були мало корисні для караванів.

Можна припустити існування «Євразійської степової магістралі» в будь-який час, лише якщо верблюди стануть вантажівками та кіньми Феррарі. Ще у XIX ст. російські спостерігачі помітили, що один великий караван часто повинен був розділитися на

кілька частин. Вони рухалися окремо, паралельно, і зустрічалися лише біля колодязів (Черемшанский 1859, с. 393—394; Мейер 1865, с. 52; Таиров 2013b, с. 212—213).

Слово «маршрут» також слід використовувати з багатьма застереженнями. Не було єдиного маршруту, але було багато маршрутів з Китаю на Близький Схід і Середземне море. Це рано відзначив Ф. фон Ріхтгофен (Richtshofen 1877), коли він писав не про один Шовковий шлях, а про безліч шляхів, не про Шовковий шлях, а про Шовкові шляхи. Але його обережністю іноді з надмірним ентузіазмом нехтують його послідовники.

Загалом, ніколи не слід недооцінювати численні труднощі та перешкоди, з якими стикається трансконтинентальна торгівля. Подорожувати по степах і пустелях було важко, дорого, а часто й небезпечно. Відстань і безпека були головними турботами мандрівних купців. Відстань між Чанганом (сучасний Сіань) і Кримом становить понад 6000 км; відстань між Чанганом і Самаркандом становить 3600 км, а відстань між Самаркандом і Середземним морем становить ще 3000 км. Але караванним тваринам потрібен був час для випасу, відпочинку та водопою. Відомий польський поет Юліан Тувім якось жартівливо сказав, що різниця між верблюдом і людиною полягає в тому, що людина може тиждень пити, не працюючи, а верблюд може працювати сім днів, не пьючи. Але рано чи пізно навіть верблюди мали попити. Крім того, всім в'ючним і верховим тваринам потрібен був періодичний відпочинок. І кожного дня в дорозі їм доводилося знову в'ючити і розв'ючувати. Згідно з ранніми арабськими джерелами, швидкість караванів не перевищувала шести фарсангів (приблизно 6 км) на день (Лурье 2005, с. 81—89). І навіть у XIX ст. середньодобовий темп караванів практично залишався незмінним, не більше 25 км (Таиров 2013а, с. 69). Коли торговці їхали на возах, вони рухалися ще повільніше.

З усіх цих причин подорожувати невеликими караванами, в принципі, було доцільніше, оскільки більшість товарів продавалася на місцях. У випадках, коли в'ючні товари доставлялися далеко, зазвичай це залучало багато посередників. Але величезні каравани, що нараховували сотні торговців, тисячі в'ючних тварин і приватну охорону, забезпечували більшу безпеку в дальній торгівлі. Таким чином, іноді вони ставали найпоширенішими, незважаючи на те, що коштували набагато дорожче. Ібн Фадлан подорожував із Гурганджа до Волзької Болгарії з караваном із 3000 в'ючних тварин. Такі каравани можна було організувати в кращому випадку лише кілька разів на рік. Той самий Ібн Фадлан та інші члени

посольства Аббасидів повинні були чекати п'ять місяців, поки караван, до якого вони збиралися приєднатися, був готовий розпочати свою подорож. Не дивно, що на початку VIII ст. ціна шовку подвоїлася навіть на шляху між Дуньхуаном і Самаркандом (Vaissiere 2005, p. 177), а купці охоче супроводжували посольства, коли випадала нагода. Лише в рідкісних випадках траплялося протилежне, як-от посольство Аббасидів у Волзькій Булгарії.

Хоча кораблі могли перевозити більше вантажів, ніж сухопутні каравани, морська торгівля мала свої недоліки. Купців розміщували на палубі, а всі продукти та воду для подорожі потрібно було взяти на борт. Не дивно, що за можливості й доцільності мандрівники віддавали перевагу каботажу. Незважаючи на всі свої переваги, морська торгівля ніколи не могла замінити трансконтинентальну сухоходольну. Вантаж, привезений кораблями далекими водними шляхами, повинен був доставлятися вглиб країни, а вантажі до портів доправлялися караванами.

Трейдери та торгові діаспори на дальніх маршрутах. Чжан Цянь (помер 113 р. до н. е.) був відряджений ханським імператором Ву послом до юечжі. Але дорогою він потрапив у полон до сюнну і провів там десять років. Зрештою йому вдалося втекти, він дисципліновано відновив свою місію, відвідав різні країни та народи Центральної Азії. Він був надзвичайно здивований, коли на ринках Бактрії помітив продаж бамбука та тканини, вироблених у провінції Сичуань, розташованій за кілька тисяч кілометрів від Бактрії (Hansen 2012, p. 14). У нас також є багато причин для здивування.

Міжнародна торгівля шовком на великій відстані дуже довгий час була нерозривно пов'язана з Китаєм як його основним виробником. Але ні китайська держава, ані китайські торговці не брали в цьому активної участі, і не були його основними бенефіціарами. Ця дивна ситуація тривала багато століть. Міжнародна торгівля на великій відстані мала певні передумови, навіть у давні часи: безпечне правове середовище, деякі економічні права, включаючи захищену власність, гарантії проти хижачкої практики уряду та надмірного оподаткування, можливості накопичення капіталу, організаційні рамки, такі як гільдії та подібні корпорації, мережеві зв'язки, свобода пересування та проживання тощо. Усе це суперечило принципам централізовано-бюрократичної держави, яка практикувала жорсткий контроль над своїми суб'єктами та їх комерційною діяльністю та мала низький ступінь комерціалізації.

Китайські чиновники зверхньо дивилися на торгівлю і трейдерів. Крім того, конфуціанська ідеологія надавала торгівлі з метою

отримання прибутку дуже низький статус. Конфуціанці зневажали купців як паразитів. Тому не дивно, що китайський уряд періодично забороняв не тільки приватну торгівлю з іноземцями, а й взагалі будь-яку торгівлю з ними. Шао-Юн Янг (Yang 2020, p. 8) переконливо продемонстрував, що, як це не було б дивно для тих, хто звик до образу процвітаючого «Шовкового шляху» за доби Тан, насправді будь-яка торгівля шовком з іноземцями була заборонена протягом більшої частини його історії (Yang 2020, p. 6).

Китайська експансія та завоювання на Заході, чи то за доби Хань чи Тан, ніколи не вважалися прибутковими економічними починами. Їх не раз обговорювали при імператорському дворі. Висловлювалися різні думки за чи проти таких завоювань, а ті, хто виступав проти них, вказували на їх високу вартість.

Е. де ла Вассьєр (Vaissiere 2012, p. 142) підрахував, що за доби Тан (618—907 рр.) 55 % державного бюджету було зібрано за рахунок шовкових рулонів, сплачених як податки натурою. Через нестачу бронзових монет уряд Тан використовував рулони для оплати гарнізонам, розташованим у Західному краї. Після того, як Тан закріпилася в Центральній Азії, вони щорічно надсилали по п'ять мільйонів рулонів до Ганьсу та Синьцзяну. Солдати використовували цей шовк для закупівлі зерна та інших товарів на місцевих ринках (Hansen 2012, p. 9). Ця практика виникла за доби Хань і існувала до VIII ст. Таким чином, маршрут з Китаю до Центральної Азії жодним чином не може розглядатися як частина «Шовкового шляху». Іншим джерелом шовку на центрально-азіатських ринках були кочовики.

Може скластися враження, що на час арабського завоювання запаси шовку в Центральній Азії були великими, і цей шовк став іншою валютою. Коли Самарканд здався арабам у 712 р., викуп був розрахований у стандартній конвертації між срібними дирхемами та китайськими шовковими рулонами, хоча невідомо, чи насправді він був сплачений шовком (Vaissiere 2005, p. 271).

За доби Хань і Тан приватні китайські торговці не займалися ні транспортуванням шовку в західні регіони і Центральну Азію, ані його продажем далі на схід і південь. Міжрегіональна торгівля шовком була повністю монополізована іноземними купцями.

Така ж політика застосовувалася і до морської торгівлі. У I тис. до н. е. і набагато пізніше китайські уряди не проявляли справжнього інтересу до торгівлі шовком. Часто вони намагалися її заборонити, обмежити або поставити під свій контроль. За доби Сун уряд також стверджував, що зовніш-

ня торгівля є його монополією. Але з часом, через необхідність, ця політика стала трохи ліберальнішою щодо приватних торговців. У 989 р. уряд навіть дозволив їм відпливати за кордон. Однак купці повинні були отримати дозволи, а після повернення вони повинні були продати найцінніші речі державі (Yang 2020, р. 22). Але вони діяли лише в Південно-Східній та Південній Азії. За доби Південної Сун (1127—1273 рр.) фіскальні потреби змусили китайські уряди приділяти ще більше уваги морським торговцям, щоб стягувати мита (Sen 2011, р. 43). Проте останні продовжували стикатися з багатьма труднощами та обмеженнями. За часів династії Мін найбільш прибутковим імпортом товаром до Китаю був перець. Але продаж перцю була монополізована і регульована державою (Sen 2019, р. 162—163). Відомі подорожі адмірала Чжень Хе на початку періоду Мін нині представлені в Китаї як мирне починання з альтруїстичними цілями. Насправді ці цілі були переважно політичними та військовими, але жодним чином не альтруїстичними. Комерційні міркування мали в кращому випадку другорядне значення. Товари, які привозили додому, не продавалися на ринку, а зберігалися в імператорській скарбниці і використовувалися при дворі. Не дивно, що морська експансія виявилася надто дорогою для Китаю (Sen 2019).

Китайські купці завжди були в невигідному становищі і найчастіше взагалі не залучалися до міжнародної торгівлі. Загалом їхня роль була переважно пасивною. На Заході ця ситуація зазвичай була зворотною. Щоправда, Юстиніан I встановив державну монополію на виробництво шовку і наказав викупити весь доступний шовк-сирець для постачання державних шовкових майстерень. Але експорт шовку в країну не регулювався державою, і в усякому разі ця політика була скоріше винятком.

Таким чином, трансконтинентальна або навіть далека континентальна торгівля шовком була практично монополізована іноземними торговцями. Але їм було надзвичайно важко самостійно здійснити цілу подорож. Відстань була лише однією з їхніх проблем. Китайська держава прагнула контролювати діяльність не тільки власних, а й іноземних трейдерів. Не дивно, що дипломатичні представництва при китайському дворі водночас часто були торговими підприємствами за доби Хань і пізніше (Hansen 2012, р. 16—18).

З усіх цих причин торгівля шовком та іншими товарами була сегментована та опосередкована багатьма посередниками. Поточна торгівля від одного регіону до іншого, від одного координаційного центру до наступного, відбувалася поступово. Немає певних доказів того, що будь-який торго-

вець до XIII ст. пройшов всю довжину сухопутного «Шовкового шляху» від Європи до Китаю або в протилежному напрямку. Перші європейці пішли по суші до Китаю лише в монгольський період, але більшість з них були не купцями, а посланцями та жерцями. Такі, як Марко Поло, були винятком, і навіть вони виконували дипломатичну місію.

Торгівля вздовж «Шовкового шляху» повинна сприйматися більш належним чином через мережевий аналіз, який використовується в археології. Мережевий аналіз підходить до торгівлі, об'єднуючи об'єкти, місця, відстані, народи та їх взаємозв'язки в одній структурі, акцентуючи увагу на окремих вузлах мереж, що змінюються. Ці вузли (торговці) можуть бути безпосередньо підключені лише до кількох інших вузлів серії взаємопов'язаних регіональних мереж. В. Хансен (Hansen 2012, р. 10) підрахувала, що сгодійські торговці зазвичай рухалися по заданих маршрутах, проїжджаючи в кращому випадку лише близько 500 км між своїм рідним містом і наступним. Але вони опосередковані були частиною всієї мережі (Knappett 2013; Seland 2013). Купці часто їздили лише до транзитних торгових центрів — спеціальних вузлів — звідки їхні товари доправлялися далі іншими купцями. У цьому відношенні концепція Ф. Кьортіна (Curtin 1984) про торговельні діаспори та її подальші модифікації (Seland 2013) є досить важливою для розуміння того, як насправді функціонувала трансконтинентальна торгівля.

Такі торгові системи могли бути надійними лише за умови взаємної довіри, хоча відомі кілька випадків шахрайства. Але іншого вибору просто не було. Не випадково представники окремих етнічних, етнорелігійних чи етно-територіальних діаспорних спільнот часто монополізують міжрегіональну та трансконтинентальну торгівлю на великі відстані, іноді діючи як закриті цехи чи асоціації. Так, в кушанський період, коли багато зв'язків з'єднували басейн Таріму з північно-західною Індією, найактивнішими торговцями були бактрійці. На жаль, наших знань про організацію їхньої торгівлі недостатньо, але ми знаємо, що вона почалася ще наприкінці IV ст. до н. е. Бактрія та її торговці відігравали важливу роль у міжнародній транзитній торгівлі, незважаючи на численні історичні потрясіння та вторгнення кочовиків.

З V по VIII ст. або навіть з IV ст. (див. уже цитовані відомості, надані Амміаном Марцелліном) далеку торгівлю вели сгодійські купці, які замінили бактрійських як її основних посередників. Їхня торговельна діяльність досліджується, серед інших, в осново-

положних дослідження Е. де ла Вассьера (Vaissiere 2005) та В. Хансен (Hansen 2012). Батьківщина согдійців була в долинах річок Заравшан і Кашка-Дар'я. Але, починаючи з I ст. до н. е., і особливо в I—III ст., вони оселилися в Чачі, Південному Казахстані і Семеріччі, далеко за межами своєї первісної території.

Причини цих пересувань до кінця не ясні. Це могла бути ініціатива їхніх тодішніх кочових володарів — Кангюя, які, як і багато інших давніх і середньовічних кочових правителів, були зацікавлені в розвитку осілого, сільськогосподарського та міського життя на територіях під їх владою. Проте масштабні міграції согдійців відбулися лише після розпаду Кангюя (Shenkar 2020, р. 374). Як би там не було, врешті-решт согдійці оселилися в басейні Таріму і навіть у самому Китаї (Vaissiere, Trombert 2005). Вони створили торгові мережі, які сприяли економічним і культурним контактам між Китаєм і Центральною Азією, хоча можна погодитися з М. Шенкаром (Shenkar 2020, р. 378), що називати ці мережі Шовковим шляхом було б хибним. У китайських документах доби Тан відзначається, що согдійці «...вправні купці. Вони досягають успіху в торгівлі й люблять прибуток; як тільки чоловік досягає двадцяти років, він виїжджає в сусідні володіння; вони йдуть до кожного місця, де можна заробити» (Lerner 2001, р. 222—223; Vaissiere 2005, р. 160).

Поширення согдійської торгівлі в китайських провінціях і согдійський контроль над деякими аспектами торгівлі в столиці були плодами цілеспрямованої політики Тан, яка в деякі періоди своєї історії прагнула підвищити роль іноземних купців у торгівлі. Проте, торговий бізнес согдійців, які оселилися в Китаї, був досить нестабільним, оскільки він перебував у залежності від змін політики китайської держави. У будь-який момент приватна торгівля з Китаю на захід могла бути порушена та зруйнована її втручанням. Але согдійці продемонстрували неабияку гнучкість у своїх заняттях. Під час розквіту Тан сини з согдійських торгових родин, заснованих у Китаї, звільнялися з роботи торговців і караванщиків, щоб отримати роботу в адміністрації або в армії. Армія часто винаймала їх, щоб допомогти транспортувати величезні вантажі шовку на захід (Vaissiere, Trombert 2005, р. 958). Іноді согдійців також використовували як перекладачів у відносинах з тюркськими народами.

Розвитку ранніх торгових мереж між Індією та Китаєм сприяло раннє поширення буддизму. Буддійські мандрівні купці поклалися на буддійські монастирі, де їхні одновірці давали їм притулок для відпочинку; натомість вони жертвували тим монастирям

щедрі дари. Таким чином, торговельні та релігійні установи стали взаємовигідними, і в цьому випадку йшли пліч-о-пліч. Ця ситуація пояснює цінність шовку в буддизмі (Neelis 2011).

У парфянський період євреї Палестини та Північної Сирії торгували з євреями Месопотамії. У свою чергу, останні подорожували або навіть селилися в Центральній Азії (Hezser 2011, р. 311, 409). Вавилонський Талмуд оповідає дуже цікаву історію про безіменного вавилонського єврея, який подорожував до Маргуана (або Мерва, або всієї області Маргіана). Цілком можливо, метою його подорожі було придбання шовку у центральноазіатських торговців. Останні були досить здивовані, коли, дотримуючись правил кашруту, той відмовився від запропонованого вина. Однак це не завадило угоді (Andrade 2015).

У 1900—1901 рр. Марк Аурел Штайн знайшов лист, написаний незабаром після 717 р. єврейським комерційним агентом у Чже Сіе, містечку в Хотані, своєму роботодавцю в Тибеті, регіоні на південному узбережжі Каспійського моря (Margoliouth 1903). Лист свідчить про існування єврейської торгової громади в Західному краї ще у VIII ст. Єврейські торговці розширили свою комерційну діяльність набагато далі на схід протягом раннього ісламського періоду (Hansen 2012, р. 217—219; Silverstein 2007), коли вони також мали ділові зв'язки з Хузестаном, Перською затокою та Індією (Andrade 2011, р. 69). Єврейські торгові асоціації часто мали розвинену структуру, яка складалася з інвесторів, подорожуючих комісійних агентів і вантажовідправників (Goitein, Friedman 2007).

У V—XI ст. і далі єврейські торговці — багато з яких, очевидно, були членами гільдії радганітів (раданітів, радганія, на івриті радханім) — активно брали участь у міжрегіональній торгівлі на великі відстані. Вони розмовляли арабською, перською, візантійською грецькою, франкською, андалською (один із романських діалектів Іспанії) та сакабі (очевидно, слов'янською мовою). Вони були першими купцями, які заснували торговельну мережу, частково морську, частково сухопутну, що простягалася від Західної Європи та Близького Сходу до Індії та Китаю. Навернення хозар до юдаїзму сприяло розвитку деяких їхніх мереж. Деякі міста Хазарії стали центрами цих мереж (Golden 1980, р. 108—109). Досить інтригує той факт, що Ібн Хурдадбек назвав найважливіші товари, які радханіти отримували в Китаї, але шовку серед них не було. Можливо, його віднесли до категорії «інші товари».

Швидше за все, радганіти не пройшли весь шлях з Європи до Китаю. Вони просто

переходили від однієї частини цієї мережі до іншої, де передавали свої товари іншим членам своєї корпорації (Adler 1983; Gil 1976; Goitein 1974; Naimark 1996, p. 76; Vaissiere 2005, p. 184—186). Таким чином, вони дотримувалися традиції, закладеної їхніми попередниками в попередні періоди, оскільки окремі сегменти їхньої торгової мережі існували не лише в пізній античності, а й у давнину.

Для античності та раннього середньовіччя найбільш характерними були діаспорні етнорелігійні торгові громади без потужних вітчизняних політичних центрів. Пізніше вони не змогли конкурувати з тими, хто розраховував на підтримку батьківщини. Таким чином, коли італійські міста-держави втягнулися в міжміську торгівлю, євреїв, як небажаних конкурентів, просто вигнали з них.

В об'єднаній Монгольській імперії торгівлю із Заходом вели переважно мусульмани з Центральної Азії, особливо хорезмійці. Подібна ситуація була і в Золотій Орді. Торгівля з Центральною Азією, Росією та Китаєм значною мірою контролювалася хорезмійцями та іншими мусульманськими торговцями. Італійські купці монополізували свою торгівлю з Європою. Крім того, були індійські, грецькі, вірменські та єврейські купці (Kalan 2012).

У період раннього Нового часу бухарські купці служили посередниками для казахської та узбецької кочової еліти у караванній торгівлі з Внутрішньою Азією (Holzwarth 2005, p. 190). Торгові гільдії в Індії, які займалися торгівлею текстилем на великі відстані, існували багато століть. Їх поселення в прибережних містах Південного Китаю виникли до III—IV ст. н. е. (Sen 2011, p. 44). Їхня діяльність поширилася також на Південно-Східну Азію (Ray 2018, p. 305). Набагато пізніше, в сучасний період, в Центральній Азії діяла індійська торгова діаспора (Дмитриєв 1972; Levi 2002).

Мусульманські купці з Близького Сходу, головним чином перси та араби, почали селитися в південно-східних портах Китаю у VIII—IX ст. У X—XIV ст. їхні діаспорні громади відігравали центральну роль у морській торгівлі з Близьким Сходом (Chaffee 2006; 2018; Schottenhammer 2016; Sen 2017). Роль мусульманських торговців у Китаї значно зменшилася лише тоді, коли держава Мін, невдовзі після знаменитих подорожей адмірала Чжен Хе (Sen 2019), почала проводити політику ізоляції, хоч навіряд чи дуже послідовно (Di Cosmo 2005, p. 403; Rossabi 1989, p. 86). Проте члени етнорелігійних діаспорних корпорацій не були безпосередньо залучені до трансконтинентальної торгівлі між Китаєм і Заходом. Більшість із них просто

брали участь у макрорегіональній чи навіть регіональній торгівлі. Винятком були ранньосередньовічні радганіти.

Пишучи про спеціалізацію в торгівлі, я аж ніяк не маю на увазі, що всі представники етнічних, етнотериторіальних, етно-діаспорних чи будь-яких інших вищезгаданих груп спеціалізуються на цьому бізнесі. Наприклад, більшість согдійців займалися багатьма іншими видами діяльності як на батьківщині, так і в Західному краї та Китаї.

Період раннього Нового часу. Все змінилося в період раннього Нового часу. Великі географічні відкриття та вдосконалення мореплавства різко зменшили значення трансконтинентальної сухопутної торгівлі між Китаєм та Європою. Морські шляхи стали легшими, а морська торгівля стала дешевшою. Каравели, караки, галеони, а потім пароплави перемогли каравани в Євразії (Andrade 2011; Cipolla 1996; Rossabi 1989; Steensgaard 1973; Wink 2020, p. 217). І все ж, незважаючи на те, що з XVI ст. сухопутна торгівля на великі відстані занепала, деякі її міжрегіональні мережі продовжували функціонувати. Між Індією, Афганістаном та Центральною Азією існувала досить активна торгівля (Gommans 1994, p. 13). В останні десятиліття XVIII ст. росіяни встановили прямі торговельні відносини з Китаєм через так званий Сибірський тракт, хоча мандрівники зазвичай скаржилися на його погані умови. Східну частину Сибірського тракту іноді навіть називали Великим чайним шляхом. У XIX ст. основним товаром, який імпортували з Китаю, був не шовк, а чорний чай. Сибірський тракт припинив своє існування лише в 1903 р., коли відкрилася Транс-сибірська магістраль.

Висновки. Міжрегіональна торгівля шовком на великі відстані, безумовно, існувала в давнину та середньовіччя, але трансконтинентальний і регулярний «Великий шовковий шлях», будь то сухопутний чи навіть морський, є міфом, привидом. Його існування не підтверджено ні письмовими джерелами, ні археологічними даними. У цьому відношенні моя думка подібна до тверезих висновків В. Хансен про те, що торгівля Шовковим шляхом була локальною і невеликою за масштабами, і що *«існує мало емпіричних підґрунтів для хваленої торгівлі Шовковим шляхом»* (Hansen 2012, p. 238).

Концепція Шовкового шляху передбачає принаймні знання макромаршрутів та їх кінцевого пункту призначення, а також трансконтинентальне сполучення. Останнє, якщо воно взагалі існувало в часи античності та середньовіччя, було набагато більш випадковим, ніж регулярним і навмисним. Як правило, у такій торгівлі було задіяно багато посередників. «Шовковий шлях» і торгівля

шовком, навіть трансрегіональна, — це зовсім різні поняття.

Трансконтинентальна сухопутна торгівля існувала протягом кількох короткочасних історичних періодів; це не було ні шовком, ні навіть шляхом. Я ще раз підкреслюю, що «шовкові шляхи» були лише одним із багатьох далеких континентальних і трансконтинентальних торгових маршрутів, які існували в Старому Світі в домодерні часи. Такі є факти на місцях, і навіть у нашні дні деструктивності та постмодернізму факти залишаються фактами, якщо від них не намагатися втекти чи навіть вигадати їх.

Важливо також пам'ятати, що трансконтинентальна торгівля обмежувалася лише товарами високої вартості та малого обсягу. Екзотична привабливість далекої торгівлі предметами розкоші в поєднанні з прагненням до політкоректності часто призводить до спотворених і перебільшених думок про домодерну комерцію загалом (Andrade 2015, p. 58; Khazanov 2020). Сучасні моделі далеко не завжди доречні для домодерну. Всупереч поглядам Дж. Абу-Лугод (Abu-Lughod 1983) та її численних послідовників, у домодерні часи не було і не могло бути світової економічної системи, заснованої на міжнародному поділі праці, розвинутих грошових системах, глобальних фінансових та інформаційних потоках, і систематичній торгівлі основними товарами та предметами повсякденного споживання.

Концепція «світових систем», яка нібито існувала в домодерні часи, здається мені вкрай сумнівною. Я аж ніяк не прихильник Іммануеля Валлерстайна, який ввів цей термін. Але заради справедливості мушу зазначити, що цей видатний учений розглядав світові економічні системи як сучасне явище, яке виникло лише у XVI ст. На його думку, головною характеристикою світових систем була зростаюча економічна інтеграція між центром і периферією (Wallerstein 1974, 1979). Нині деякі вчені визначають світ-системи як *«максимальну сукупність суспільств, які істотно пов'язані між собою прямим і непрямым чином»* (Grinin, Korotayev 2013, p. 335). Це та багато подібних визначень занадто розпливчасті. Термін залишився тим самим, але його значення стало зовсім іншим. Не було жодного людського суспільства, яке тривалий час було абсолютно ізольованим. Очевидно, контакти на великі відстані існували вже за доби кам'яного віку. Однак вони були дуже далекі від реальної взаємозалежності, яку припускають світові системи.

Євразійська торгівля на великі відстані, так званий «Шовковий шлях», була набагато важливішою в іншому відношенні. Не лише шовк та інші предмети розкоші та престижу,

а й люди, релігії, мови, наукові знання, винаходи, інновації, нові технології, ноу-хау, хімікати, мінерали, метали, рослини, медицина, досягнення культури та художні стилі й моди, кулінарія та музичні інструменти рухалися його численними маршрутами, але з іншого боку, разом з ними Євразією поширювалися також епідемічні захворювання та епізоотії.

Що стосується спирту, то я вважаю за краще залишити питання про те, чи було це запозичення позитивним, чи ні, на індивідуальні судження. У всякому разі, це дозволило людям напиватися не тільки швидше, але й дешевше.

Механізми одержання, відбору, асиміляції та модифікації всіх цих запозичень в іноземні середовища та причини їх реалізації, або, навпаки, причини відмови від них чи затримки в запровадженні недостатньо досліджені і повинні стати предметом подальших досліджень. Треба також вирішувати проблему мовного розмаїття. Іншими словами, як спілкувалися з корінним населенням фахівці, яких перевозили з одного культурного ареалу в інший?

Насамкінець, варто ще раз підкреслити, що трансконтинентальна євразійська торгівля не лише прямо чи опосередковано стимулювала переміщення людей і створювала етнічні діаспори, зокрема китайську. Часто саме представники цих діаспор приносили нові знання та технологічні ноу-хау та сприяли їх практичному застосуванню в новому середовищі. Це було головним досягненням євразійської торгівлі, без тягlosti між торгівлею шовком у давнину і середньовіччя та проектом «Один пояс, один шлях», який зараз пропагується. Китай був батьківщиною виробництва шовку, і в різні історичні періоди був головним або одним з головних постачальників. Проте здається, що з комерційної точки зору він отримував від торгівлі шовком набагато менше, ніж іноземні посередники. Цю ситуацію можна вважати майже іронічною, але історія сповнена не лише самих трагедій.

* * *

Працюючи над цією та суміжними темами, я отримав велику користь від дискусій і консультацій з моїм дуже дорогим другом і великим монголістом, покійним Томасом Аллсеном, Реуєном Амітаєм, Міхаль Біран, Пітером Голденом, Романом Хауталою, Олексієм Комаром, Миколою Крадіним, Павлом Лурье, Михаєлом Шенкаром, Олександром Симоненком та Йонг Мін Чжоу. Я дуже вдячний їм за допомогу. Я також дуже вдячний Олександрю Симоненку, який знайшов час для перекладу цієї статті українською мовою.

ЛІТЕРАТУРА

- Байпаков, К. 2007. *Великий Шелковый путь (на территории Казахстана)*. Алматы: Адамар.
- Боровкова, Е. А. 1989. *Запад Центральной Азии во II в. до н. э. — VII в. н. э. (историко-географический обзор по древнекитайским источникам)*. Москва: Наука.
- Бухарин, М. Д. 2007. *Неизвестного автора «Перипл Эритрейского моря»*. Санкт-Петербург: Алетей.
- Гугуев, В. К., Трейстер, М. Ю. 1995. Ханьские зеркала и подражания им на территории юга Восточной Европы. *Российская археология*, 3, с. 145-156.
- Дмитриев, Г. Л. 1972. Из истории индийских колоний в Средней Азии (вторая половина XIX — начало XX в.). *Страны и народы Востока*, XII, с. 234-247.
- Дубов, И. В. 1989. *Великий Шелковый Путь*. Ленинград: ЛГУ.
- Джаксон, Т. Н., Калинина, Т. М., Коновалова, И. Г., Подосинов, А. В. 2007. «Русская река»: Речные пути Восточной Европы в античной и средневековой географии. Москва: Знак.
- Джанов, А. В. 2006. Судакская крепость. Двести лет исследований. В: Скржинская, Е. Ч. (ред.). *Судакская крепость. История — археология — эпиграфика*. Киев; Санкт-Петербург: Академперіодика, с. 322-367.
- Елкина, А. К. 1986. О тканях и золотном шитье из кургана Соколова Могила. В: Ковпаненко, Г. Т. *Сарматское погребение I в. н. э. на Южном Буге*. Киев: Наукова думка, с. 132-135.
- Калан, Е. 2012. *Улус Джучи (Золотая Орда) и страны Востока: Торгово-экономические взаимоотношения во второй половине XIII—XV вв.* Казань: Bibliotheca Tatarica.
- Карев (Караев), О. 1983. *История караханидского каганата*. Фрунзе: Илим.
- Кляшторный, С. Г. 2003. *История Центральной Азии и памятники рунического письма*. Санкт-Петербург: СПбГУ.
- Ковалевский, А. П. 1956. *Книга Ахмеда Ибн-Фадлана о его путешествии на Волгу в 921—922 гг.* Харьков: ХГУ.
- Ковпаненко, Г. Т. 1986. *Сарматское погребение I в. н. э. на Южном Буге*. Киев: Наукова думка.
- Крадин, Н. Н. 2002. *Империя Хунну*. Москва; Владивосток: Логос.
- Кривошеев, М. В. 2018. Западные элементы в позднесарматских памятниках. *Вестник ВолГУ*, 4, 23 (3), с. 169-175.
- Кулешов, В. С. 2017. Серебро за меха из страны мрака: памятники византийской, восточной и западной торевтики и нумизматики в сакральной экономике югорского общества V—XV вв. *Труды Государственного Эрмитажа*, LXXXIX, с. 363-372.
- Лубо-Лесниченко, Е. И. 1987. Пазырык и западный меридиональный путь. *Страны и народы Востока*, XXV, с. 233-248.
- Лубо-Лесниченко, Е. И. 1994. *Китай на Шелковом Пути*. Москва: Восточная литература.
- Лурье, П. Б. 2005. Заметки о раннеисламском дорожнике в Китае. *Материалы и исследования по археологии Кыргызстана*, I, с. 81-89.
- Маршак, Б. И. 2017. *История восточной торевтики III—XIII вв. и проблемы культурной преемственности*. Санкт-Петербург: Академия исследований культуры.
- Мейер, Л. 1865. *Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Киргизская степь Оренбургского ведомства*. Санкт-Петербург.
- Наймарк, А. 1996. Следы еврейской культуры в Согде. *Вестник еврейского университета*, 1 (11), с. 75-83.
- Петров, А. М. 1995. *Великий Шелковый путь: о самом простом, но мало известном*. Москва: Восточная литература.
- Прюх, М. 2017. Китайские лаковые шкатулки на Крымском полуострове. В: Иванчик, А. И., Мордвинцева, В. И. (ред.). *Крымская Скифия в системе культурных связей между Востоком и Западом*. Москва; Симферополь: И. П. Зуев, с. 380-390.
- Рапопорт, Ю. А., Неразик, Е. Е., Левина, Л. М. 2000. *В низовьях Окса и Яксарта. Образы древнего Приаралья*. Москва: Наука.
- Руденко, С. И. 1953. *Культура населения Горного Алтая в скифское время*. Москва: АН СССР.
- Руденко, С. И. 1962. *Культура хуннов и ноинунлинские курганы*. Москва; Ленинград: АН СССР.
- Серегин, Н. Н., Чен, А. 2020. Китайский импорт из памятников тюрок Центральной Азии (VII—XII вв. н. э.): динамика распространения, историко-культурный контекст. *Вестник ТомГУ. История*, 66, с. 181-189.
- Симоненко, А. В. 2010. Гунно-сарматы (к постановке проблемы). *Нижеволжский археологический вестник*, 11, с. 393-401.
- Симоненко, А. В. 2011. *Римский импорт у сарматов*. Санкт-Петербург: Нестор-История.
- Таиров, А. Д. 2013а. Источники реконструкции древних караванных путей в степях Центральной Азии. *Вестник Челябинского государственного университета*, 55: История, 12 (303), с. 68-73.
- Таиров, А. Д. 2013б. *Археологические источники по реконструкции древних торговых коммуникаций в урало-казахстанских степях*. Челябинск: Наука ЮрГУ.
- Тишкин, А. А., Серегин, Н. Н. 2013. Китайские изделия из археологических памятников раннесредневековых тюрок Центральной Азии. *Теория и практика археологических исследований*, 1 (7), с. 49-72.
- Трейстер, М. Ю. 2018. Китайский «импорт» в погребениях кочевников Восточной Европы во второй половине I тыс. до н. э. — первых веках нашей эры. *Stratum plus*, 4, с. 153-200.
- Федорович, Е. Ф. 1969. Исследования древних тканей из раскопок ЮТАКЕ в Старом Мерве. *Труды Южно-Туркменской комплексной археологической экспедиции*, XIV, с. 56-61.
- Хазанов, А. М. 2020. Кочевники евразийских степей и «Великий шелковый путь». В: Железняков, А. С. (ред.). *Монгольская цивилизация в фокусе российского востоковедения*. Москва: Институт Востоковедения РАН, с. 62-83.
- Черемшанский, В. М. 1859. *Описание Оренбургской губернии в хозяйственно-статистическом, этнографическом и промышленном отношениях*. Уфа.
- Abu-Lughod, J. L. 1983. *Before European Hegemony: The World System AD. 1250—1350*. New York: Oxford University.
- Adler, E. 1983. *Jewish Travellers in the Middle Ages*. New York: Dover Publications.
- Alamani, A. 2019. Alans and Sogdians in the Crimea: On Nomads, Traders and Namengeschichten. In: Lurje, P. (ed.). *Proceedings of the Eighth European Conference of Iranian Studies*. 1. Saint Petersburg: The State Hermitage Publications, p. 7-15.
- Allsen, T. T. 1987. *Mongol Imperialism: The Politics of Great Qan Möngke in China, Russia, and the*

- Islamic Lands, 1251—1259*. Berkeley: University of California.
- Allsen, T. T. 1989. Mongolian Princes and Their Merchant Partners, 1200—1260. In: *Asia Major*, 3rd Series, 3 (2), p. 83-126.
- Allsen, T. T. 1997. *Commodity and Exchange in the Mongol Empire: A Cultural History of Islamic Textiles*. Cambridge: Cambridge University.
- Amighini, A. 2017. Towards a New Geography of Trade? In: Amighini, A. (ed.). *China's Belt and Road: A Game Changer?* Milan: Epoke, p. 121-137.
- Andrade, N. 2015. The Voyage of Maes Titianus and the Dynamics of Social Connectivity between the Roman Levant and Central Asia / West China. *Mediterraneo Antico*, XVIII, 1—2, p. 41-74.
- Andrade, T. 2011. *The Gunpower Age: China, Military Innovation, and the Rise of the West in World History*. Princeton: Princeton University.
- Andrea, A. J., Overfield, J. H. 1998. *The Human Record: Sources of Global History*, 3rd ed. 1. Boston: Houghton Mifflin.
- Association... *Association for Central Asian Civilizations & the Silk Road Studiers*. www.acansrs.org, accessed 19 August 2021.
- Avanesova, N. A. 2012. The Cultural Contacts and the Genesis of the Trade Routes of the Great Silk Road. *Bulletin of International Institute for Central Asian Studies*, 15, p. 54-69.
- Beckwith, Ch. I. 2009. *Empires of the Silk Road: A History of Central Eurasia from the Bronze Age to the Present*. Princeton: Princeton University.
- Berggren, J. L., Jones, A. 2000. *Ptolemy's Geography: An Annotated Translation of the Theoretical Chapters*. Princeton: Princeton University.
- Bernard, P. 2005. De l'Eufrate a la Chine avec la caravane de Maes Titianos (c. 100 ap. n. e.). *Comptes Rendus des Seances de l'Academie des Inscriptions et Belles Lettres*, 3, p. 929-969.
- Biran, M. 2015. The Qarakhanids Eastern Exchange: Preliminary Notes on the Silk Roads in the Eleventh and Twelfth Centuries. In: Bemmann, J., Schmander, M (eds.). *Complexity of Interaction along the Eurasian Steppe Zone in the First Millennium CE*. Bonn: Vor- und Früh-geschichtliche Archäologie, p. 575-595.
- Bloom, J. M. 2005. Silk Road or Paper Road? *Silk Road*, 3 (2), p. 21-24.
- Boulnois, L. 2004. *Silk Road: Monks, Warriors, and Merchants on the Silk Road*. Hong Kong: Odyssey Books.
- Boyle, J. A. (translator). 1958. *The History of the World Conqueror by «Ala-ad-Din» Ata-Malik Juvaini*. Translated from the text of Mira Muhammad Qazvini. Cambridge: Harvard University.
- Brady, A. M. 2017. *China as a Polar Great Power*. Cambridge: Cambridge University.
- Brosseder, U. B. 2011. Belt Plaques as an Indicator of East-West Relations in the Eurasian Steppe at the Turn of the Millennia. *Bonn Contributions to Asian Archaeology, Xiongnu Archaeology*, 5, p. 349-424.
- Brosseder, U. B. 2015. A Study on the Complexity and Dynamics of Interaction and Exchange in the Late Iron Age Eurasia. In: Bemman, J., Schmauder, M. (eds.). *Complexity of Interaction along the Eurasian Steppe Zone in the First Millennium CE*. Bonn Contributions to Asian Archaeology, 7. Bonn, p. 199-332.
- Brown, P. 2011. The Silk Road in the Late Antiquity. In: Mair, V. H., Hickman, J. (eds.). *Reconfiguring the Silk Road; New Research in East-West Exchange in Antiquity*. Philadelphia: University of Pennsylvania Museum of Archaeology and Anthropology, p. 15-22.
- Bukharin, M. D. 2007. *Neizvestnogo avtora «Peripl Eritreiskogo Moria»*. Sankt-Petersburg: Aleteia.
- Burgersdijk, D. 2019. Palmyra on the Silk Road: Terrestrial and Maritime Trading Routes from China to the Mediterranean. *Talanta*, 11, p. 246-257.
- Campbell, D. B. 1989. A Chinese Puzzle for the Romans. *Historia*, 38 (3), p. 371-376.
- Casson, L. 1980. Rome's Trade with the East: The Sea Voyage to Africa and India. *Transactions of American Philological Association*, 110, p. 21-36.
- Casson, L. 1989. *Periplus Maris Erythraei*. Princeton: Princeton University.
- Chaffee, J. W. 2006. Diasporic Identities in the Historical Development of the Maritime Muslim Communities of Song-Yuan China. *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 49 (4), p. 395-420.
- Chaffee, J. W. 2018. *The Muslim Merchants of Premodern China: The History of a Maritime Asian Trade Diaspora, 750—1400*. Cambridge: Cambridge University.
- Chin, T. 2013. The Invention of the Silk Road. *Critical Inquiry*, 40 (1), p. 194-219.
- Choisnel, E. 2004. *Les Parthes et la route de la soie*. Paris: L'Harmattan.
- Cipolla, C. M. 1996. *Guns, Sails, and Empires: Technological Innovation and the Early Phases of European Expansion 1400—1700*. New York: Barnes Noble Books.
- Cosmas Indicopleustes. 2010. *Christian Topography*. Translated and edited by J. W. McCrindle. Cambridge: Cambridge University.
- Curtin, Ph. D. 1984. *Cross-Cultural Trade in World History*. Cambridge: Cambridge University.
- Dean, K. 2015. The Location of Ptolemy's Stone Tower: The Case for Sulaiman-Too in Osh. *The Silk Road*, 15, p. 75-83.
- Di Cosmo, N. 2005. Mongols and Merchants on the Black Sea Frontier in the Thirteenth and Fourteenth Centuries: Convergences and Conflicts. In: Amitai, R., Biran, M. (eds.). *Mongols, Turks, and Others. Eurasian Nomads and the Sedentary World*. Leiden; Boston: Brill, p. 391-424.
- Di Cosmo, N. 2009. Black Sea Emporia: A Reassessment of the Pax Mongolica. *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 53, p. 83-108.
- Di Cosmo, N. 2013. Connecting Maritime and Continental History: The Black Sea Region at the Time of the Mongol Empire. In: Miller, P. N. (ed.). *The Sea: Thalassography and Historiography*. Ann Arbor: The University of Michigan, p. 174-197.
- Duturaeva, V. 2016. Between the Silk and Fur Roads: Qarakhanid Diplomacy and Trade. *Orientalistische Zeitschrift zur Kultur Asiance*, 28, p. 173-210.
- Earle, T. 2009. Routes through the Landscape: A Comparative Approach. In: Snead, E., Erickson, J., Clark, L., Darling, J. A. (eds.). *Landscapes of Movement: Trails, Paths, and Roads in Anthropological Perspective*. Philadelphia: University of Pennsylvania, p. 253-269.
- The Economist. 2021. [aspi.org.au/report/cultural-erasure](https://www.economist.com/asia/2021/09/21/cultural-erasure), September 21, 2020; January 2, 2021: 30. Accessed 19 August 2021.
- Feltham, H. B. 2009. Justinian and the International Silk Trade. *Sino-Platonic Studies*, 194, p. 1-43.
- Frachetti, M. 2008. *Pastoralist Landscapes and Social Interaction in Bronze Age Eurasia*. Berkeley: University of California.
- Frankopan, P. 2015. *The Silk Road: A New History of the World*. London: Bloomsbury.
- Freedman, P. 2008. *Out of the East: Spices and the Medieval Imagination*. New Haven: Yale University.

- Gawlikowski, M. 1994. Palmyra as a Trading Center. *Iraq*, 56, p. 27-33.
- Gil, M. 1976. The Radhanite Merchants and the Land of Radhan. *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 17 (3), p. 299-328.
- Goitein, S. D. 1974. *Letters of Medieval Jewish Traders*. Princeton: Princeton University.
- Goitein, S. D., Mordechai, A. F. 2007. *India Traders of the Middle Ages: Documents from the Cairo Geniza «India Book»*. Leiden; Boston: Brill.
- Golden, P. B. 1980. *Khazar Studies: An Historical-Philological Inquiry into the Origin of the Khazars*. 1. Budapest: Akademiai Kiado.
- Golden, P. B. 1990. The Karakhanids and Early Islam. In: Sinor, D. (ed.). *The Cambridge History of Inner Asia*. Cambridge: Cambridge University, p. 343-370.
- Golden, P. B. 1992. *An Introduction to the History of the Turkic Peoples*. Wiesbaden: Otto Harrassowitz.
- Gommans, J. J. L. 1994. *The Rise of Indo-Afghan Empire, c. 1710—1780*. Leiden: Brill.
- Gopal, L. 1961. Textiles in Ancient India. *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 4, p. 53-69.
- Gregoratti, L. 2012. The Parthians between Rome and China. Gun Ying's Mission into the West (1st Century AD). *Akademisk*, 4, p. 109-116.
- Grenet, P. 2002. Regional Interactions in Central Asia and Northwest India in the Kidarite and Hephthalite Periods. In: Williams, S. N. (ed.). *Indo-Iranian Languages and Peoples*. Oxford: Oxford University, p. 203-224.
- Grinin, L. E., Korotayev, A. V. 2013. Political Globalistics. In: Grinin, L. E., Ilyin, I. V., Korotayev, A. V. (eds.). *Globalistics and Globalization Studies: Theories, Research and Teaching*. Volgograd: Uchitel, p. 335-347.
- Guguev, V., Ravich, I., Treister, M. Ju. 1991. Han Mirrors and Their Replicas in the Territory of South of Eastern Europe. *Bulletin of the Metals Museum*, 16, p. 32-50.
- Guo, Y. 2005. A General Overview of Byzantine Coins: Their Imitations Found in China. *Eirene: Studia Graeca et Latina*, 41, p. 87-116.
- Hansen, V. 2012. *The Silk Road: A New History*. Oxford: Oxford University.
- Hedin, S. 1938. *The Silk Road*. London: Routledge & Sons.
- Hezser, C. 2011. *Jewish Travel in Antiquity*. Tubingen: Monk Siebeck.
- Hirth, F. 1885. *China and Rome*. Shanghai and Hongkong: Kelly and Walch.
- Holzwarth, W. 2005. Relations between Uzbek Central Asia, the Great Steppe and Iran, 1700—1750. In: Hopkins, A. G. (ed.). *Shifts and Drifts in Nomad-Sedentary Relations*. Wiesbaden: Dr. Ludwig Reichert, p. 179-215.
- Hopkins, A. G. (ed.). 2002. *Globalization in World History*. London: Pimlico.
- Hoppal, K. 2011. The Roman Empire According to the Ancient Chinese Sources. *Acta Antiqua Academiae Scientiarum Hungaricae*, 31, p. 263-305.
- Hoppal, K. 2016. Contextualizing Roman-Related Glass Artifacts in China: An Integrated Approach to Sino-Roman Relations. *Acta Archaeologica Academiae Scientiarum Hungaricae*, 67, p. 99-104.
- International... *International Association of Museums of the Silk Roads (IAMS) alliance@chnmuseum.cn*, accessed 19 August 2021.
- Jacoby, D. 2004. Silk Economics and Cross-Cultural Artistic Interaction: Byzantium, the Muslim World, and the Christian West. *Dumbarton Oaks Papers*, 58, p. 197-240.
- Jacoby, D. 2016. Oriental Silk at the Time of the Mongols: Patterns of Trade and Distribution in the West. In: von Fircks, J., Schora, R. (eds.). *Oriental Silk in Medieval Europe*. Riggisberger Bericht, 71. Riggisberg: Abegg-Stiftung, p. 93-123.
- Keay, J. 2006. *Spice Route: A History*. Berkeley: University of California.
- Kenoyer, J. M. 2017. Textiles and Trade in South Asia during the Proto-Historic and Early Historic Period. In: Hildebrandt, B., Gillis, C. (eds.). *Silk: Trade and Exchange along the Silk Roads between Rome and China in Antiquity*. Cambridge: Oxbow Books, p. 7-26.
- Khazanov, A. M. 1994. *Nomads and the Outside World, 2nd ed.* Madison: The University of Wisconsin.
- Khazanov, A. M. 2019. Steppe Nomads in the Eurasian Trade. *Chungara*, 51 (1), p. 85-93.
- Klaus, G. 2017. Wer ist Marinus von Tyros: Zur Hauptquelle des Ptolemaios in seine Geographie. *Geographia antiqua*, 26, p. 13-22.
- Knappett, C. 2013. *Network Analysis in Archaeology: New Approaches in Regional Interaction*. Oxford: Oxford University.
- Kolb, A., Speidel, M. A. 2015. Perceptions from Beyond: Some Observations on Non-Roman Assessments of the Roman Empire from the Great Eastern Trade Routes. *Journal of Ancient Civilizations*, 30, p. 117-149.
- Kolb, A., Speidel, M. A. 2017. Imperial Rome and China: Communications and Innovation Transmission. In: Elizalde, M. D., Jianlang, W. (eds.). *China's Development from a Global Perspective*. Cambridge: Cambridge Scholars, p. 28-56.
- Komroff, M. (translator). 2001. *The Travels of Marco Polo*. New York: Random House.
- Kovalev, R. K. 2005. Commerce and Caravan Routes along the Northern Silk Road (Sixth-Ninth Centuries). Part I: The Western Sector. *Archivum Eurasiae Medii Aevi*, 14, p. 55-105.
- Kuzmina, E. E. 2008. *The Prehistory of the Silk Road*. Philadelphia: University of Pennsylvania.
- Laruelle, M. (ed.). 2018. *China's Belt and Road Initiative and Its Impact in Central Asia*. Washington: The George Washington University.
- Lerner, Ju. D. 1998. Ptolemy and the Silk Road: From Baktra Basileion to Sera Metropolis. *The East and the West*, 48 (1—2), p. 9-25.
- Lerner, Ju. D. 2001. The Merchant Empire of the Sogdians. In: Juliano, A., Lerner, Ju. (eds.). *Monks and Merchants*. New York: Harry N. Abrams, p. 220-229.
- Levi, S. C. 2002. *The Indian Diaspora in Central Asia and its Trade, 1550—1900*. Leiden: Brill.
- Li, D. n. d. *The Judeo-Persian Document of Dandan Oilik Side in Khotan*. The History Department of Tsinghua University. www.academia.edu/17315533, accessed 12 March 2021.
- Li, Q. 2006. *Maritime Silk Road*. Translated by W. W. Wang. China: Intercontinental.
- Li, Q. 2015. Roman Coins Discovered in China and Their Research. *Eirene. Studia Graeca et Latina*, LI, p. 279-299.
- Li, Y. 2017. Belt and Road: A Logic Behind the Myth. In: Amighini, A. (ed.). *China's Belt and Road*. Milan: Epoke, p. 21-139.
- Liu, X. 1988. *Ancient India and Ancient China: Trade and Religious Exchanges, AD 1—600*. New Delhi: Oxford University.
- Lurje, P. B. 2010. Personal Names in Sogdian Texts. *Iranisches Personennamenbuch*. II, 8. Wien: IAW.

- Malinowski, G. 2012. Origin of the Name Seres. In: Malinowski, G., Paroń, A., Szmoniewsk, B. Sz. (eds.). *Serica — Da Qin: Studies in Archaeology, Philology and History of Sino-Western Relations (Selected Problems)*. Warsaw: IAE PAN; Instytut Konfucjusza w Uniwersytecie Wrocławskim; Instytut Studiów Klasyucznych, Śroziemnomorskich i Orientalnych Uniwersytetu Wrocławskiego, p. 13-25.
- Malinowski, G. 2015. The Image of China in the Western Literature: Greco-Roman Antiquity. *Horizons: Seoul Journal of Humanities*, 6 (1), p. 1-19.
- Margoliouth, D. S. 1903. An Early Judeo-Persian Document from Khotan in the Stein Collection with Other Early Persian Documents. *Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*, October, p. 735-760.
- Martinez, A. P. 1982. Gardizi's Two Chapters on the Turks. *Arhivum Eurasiae Medii Aevi*, 3, p. 109-217.
- McCordle, J. W. 1889. *The Christian Topography of Cosmas, an Egyptian Monk*. New York: Burt Franklin.
- Menander Protector. 1985. *History of Menander the Gardian*. Edited and translated by R. C. Blocky. Liverpool: Francis Cairns.
- Mielczarek, M. 1997. Remarks on the Numismatic Evidence for the Northern Silk Route: The Sarmatians and the Trade Route Linking the Northern Black Sea Area with Central Asia. In: Tanabe, K., Cribb, J., Wang, H. (eds.). *Studies in Silk Road Coins and Culture. Papers in Honour of Professor Ikuo Hirayama on his 65th Birthday*, Kamakura: The Institute of Silk Road Studies, p. 131-147.
- Morrison, A. 2017. Central Asia's Catechism of Cliche: From the Great Game to Silk Road. *Eurasianet*, July 25.
- Naimark, A. 1996. Sledy evreiskoi kul'tury v Sogde. *Vestnik evreiskogo universiteta*, 1 (11), p. 75-83.
- Naymark, A. 2001. *Sogdiana, Its Christians and Byzantium: Study of Artistic and Cultural Connections in Late Antiquity and Early Middle Ages*. Ph D dissertation. Bloomington: Department of Art History, Indiana University.
- Neelis, J. 2011 *Early Buddhist Transmission and Trade Networks: Mobility and Exchange Within and Beyond the Northwestern Borderlands of South Asia*. Leiden: Brill.
- Noonan, T. S. 1985. Khazaria as an Intermediary between Islam and Eastern Europe in the Second Half of the Ninth Century: The Numismatic Perspective. *Archivum Eurasiae Medii Aevi*, 5, p. 179-204.
- Oikonomides, N. 1986. Silk Trade and Production in Byzantium from the Sixth to the Ninth Century: The Seals of Kommeriaroi. *Dumbarton Oaks Papers*, 40, p. 33-53.
- Onge, M. 2007. Caravanserais as Symbols of Power in Seljuk Anatolia. In: Osmond, J., Cimdina, A. (eds.). *Power and Culture: Identity, Ideology, Representation*, Pisa: Pisa University, p. 49-69.
- Parzinger, H. 2008. The Silk Roads' Concept Reconsidered: About Transfers, Transportation, and Transcontinental Interactions in Prehistory. *The Silk Road*, 5 (2), p. 5-15.
- Paul, J. 2012. *Zentralasien Neue Fischer Weltgeschichte, 10*. S. Frankfurt am Main: Fischer.
- Pekkanen, T. 1986. The First References to the Silk Road in Classical Literature. *Mémoires de la Société Finno-Ougrienne*, 194, p. 173-193.
- Pubblici, L. 2017. Antagonism and Coexistence: Local Population and Western Merchants on Venetian Azov Sea in the 14th Century. *Biblioteca Slavistica*, 36, p. 25-47.
- Pulleyblank, E. G. 1999. The Roman Empire as Known to Han China. *Journal of the American Oriental Society*, 119 (1), p. 71-79.
- Raev, B. A. 1986. *Roman Imports in the Lower Don Basin*. British Archaeological Reports, International Series, 278. Oxford.
- Raschke, M. G. 1978. New Studies in Roman Commerce with the East. In: Temporini, H. (ed.). *Aufstieg und Niedergang der römischen Welt: Geschichte und Kultur Roms im Spiegel der neueren Forschung*. II, 9.2, Berlin: Walter de Gruyter.
- Ray, H. P. 2018. Warp and Weft: Producing, Trading and Consuming Indian Textiles: Across the Seas (First—Thirteenth Centuries CE). In: Machado, P., Fee, S., Campbell, G. (eds.). *Textile Traders, Cultures, and the Material World of the Indian Ocean (Palgrave Series in Indian Ocean World Studies)*. Cham: Palgrave Macmillan, p. 288-311.
- Rezakhani, R. 2010. The Road that Never Was: The Silk Road and Trans-Eurasian Exchange. *Comparative Studies of South Asia, Africa, and the Middle East*, 30 (5), p. 421-433.
- Richtshofen, F. von. 1877. Über die centralasiatischen Seidenstrassen bis zum 2 Jahrhundert n. Chr. *Verhandlungen der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin*, 4, S. 96-122.
- Rossabi, M. 1989. The «Decline» of the Central Asian Caravan Trade. In: Seaman, G. (ed.). *Ecology and Empire: Nomads in the Cultural Evolution of the Old World*. Los Angeles: Ethnographics, p. 81-102.
- Rouge, J. 1988. *La navigation en Mer Erythrée dans l'antiquité: L'Arabie et ses mers fordières*. I. Lyon: Travaux de la Maison de l'Orient.
- Rtveladze, E. 2012. Studies on the Historical Geography of Southern Central Asia. *Parthica*, 14, p. 137-144.
- Rudenko, S. I. 1970. *Frozen Tombs of Siberia: The Pazyryk Burials of Iron Age Horsemen*. Berkeley: University of California.
- Schottenhammer, A. 2016. China's Gate to the Indian Ocean: Iranian and Arab Long-Distance Traders. *Harvard Journal of Asiatic Studies*, 76 (1—2), p. 135-179.
- Seland, E. H. 2013. Networks and Social Cohesion in Ancient Indian Ocean Trade: Geography, Ethnicity, Religion. *Journal of Global History*, 8 (3), p. 373-390.
- Seland, E. H. 2014. The Organization of the Palmyrene Caravan Trade. *Ancient West and East*, 13, p. 197-211.
- Seland, E. H. 2016. The Periplus of the Erythraean Sea: A Network Approach. *Asian Review of World Histories*, 4 (2), p. 191-205.
- Sen, T. 2011. Maritime Interactions between China and India: Coastal India and the Ascendancy of Chinese Maritime Power in Indian Ocean. *Journal of Central Eurasian Studies*, 2, p. 41-82.
- Sen, T. 2017. Early China and the Indian Ocean Networks. In: de Souza, P., Arnaud, P. (eds.). *The Sea in History: The Ancient World*. New York: Rowman and Littlefield, p. 536-547.
- Sen, T. 2019. Zheng He's Military Interventions in South Asia, 1405—1437. *China and Asia*, 1, p. 158-191.
- Shenkar, M. 2020. The Origin of the Sogdian Civic Communities (nâf). *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 63, p. 357-388.
- Shim, H. 2014. The Postal Roads of the Great Khans in Central Asia under the Mongol-Yuan Empire. *Journal of Song-Yuan Studies*, 44, p. 405-469.
- Silverstein, A. 2007. From Markets to Marvels: Jews on the Maritime Route to China ca. 850—950 CE. *Journal of Jewish Studies*, 58 (1), p. 91-104.

- Simonenko, A. 2001. Chinese and East Asian Elements in Sarmatian Culture of the North Pontic Region. *Silk Road Art and Archaeology*, 7, p. 53-71.
- Simonenko, A., Marčenko, I., Limberis, N. 2008. Römische Importe in Sarmatischen und Maiotischen Graben Zwischen Donau und Kuban. *Archæologie in Eurasien*, 25, p. 3-264.
- Sinor, D. 1990. The Establishment and Dissolution of the Turk Empire. In: Sinor, D. (ed.). *The Cambridge History of Early Inner Asia*. Cambridge: Cambridge University, p. 285-316.
- Sirota, S. 2005. The Chinese Chronicles on the Khazars: Notes on Khazaria in Tang Period Texts. *Archivum Eurasiae Media Aevi*, 14, p. 231-261.
- Staalesen, A. 2019. COSCO: Several Trans-Arctic Shipments Coming Up This Year. *Barents Observer*, May 14.
- Stark, S. 2008. *Die Alttürkenzeit in Mittel- und Zentralasien. Archæologische und Historische Studien*. Wiesbaden: Dr. Ludwig Deichert.
- Steensgaard, N. 1973. *Carracks, Caravans and Companies: The Structural Crisis in the European-Asian Trade in the Early 17th Century*. Copenhagen: Scandinavian Institute of Asian Studies.
- Symonenko, O. 2013. Trade and Trophy: Near Eastern Imports in the Sarmatian Culture. *Mousaios*, XVI-II, p. 304-324.
- Thierry, F., Morrison, C. 1994. Sur les monnaies Byzantines trouvées en Chine. *Revue Numismatique*, 36, p. 109-145.
- Tupikova, I. M., Schemmel, M., Geus, K. 2014. *Travelling along the Silk Road: A New Interpretation of Ptolemy's Coordinates*. Max Plank Institute for the History of Science. Manuscript in possession of the author.
- Vaissière de la, É. 2005. *Sogdian Traders. A History*. Leiden: Brill.
- Vaissière de la, É. 2009. The Triple System of Orography in Ptolemy's Xinjiang. In: Sundermann, W., Hintze, A., de Bloi, F. (eds.). *Exegisti Monumenta: Festschrift in Honour of Nicholas Sims-Williams*. Wiesbaden: Harrassowitz, p. 527-535.
- Vaissière de la, É. 2012. Central Asia and the Silk Road. In: Johnson, S. (ed.). *Oxford Handbook of Late Antiquity*. Oxford: Oxford University, p. 142-169.
- Vaissière de la, É., Trombert, É. (eds.). 2005. *Les Sogdiens en Chine. Études thématiques*, 13, Paris.
- Vedeler, M. 2015. Silk Trade to Scandinavia in the Viking Age. In: Ling, H. A., Jahnke, C. (eds.). *Textiles and the Medieval Economy: Production, Trade, and Consumption of Textiles, 8th—16th Centuries*. Oxford: Oxbow Books, p. 78-85.
- Wallerstein, I. 1974. *The Modern World System I: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*. London: Academic.
- Wallerstein, I. 1979. *The Capitalist World Economy*. Cambridge: Cambridge University.
- Wang, I. 2016. The Belt and Road Initiative and China's New Grand Strategy. *Pacific Review*, 29 (3), p. 455-463.
- Waugh, D. C. 2001. Richthofen's Silk Road: Towards the Archaeology of a Concept. *The Silk Road*, 5, 1, p. 1-10.
- Whitfield, S. 2007. Was There a Silk Road? *Asian Medicine*, 3, p. 201-213.
- Wink, A. 2020. *The Making of the Indo-Islamic World c. 700—1800 CE*. Cambridge: Cambridge University.
- Yang, S. 2020. *Restrictions on Foreign Trade and Inter-marriage in Tang and Northern Song China. Paper presented at the 2020 Association for Asian Studies Conference*. Boston: Manuscript in possession of the author.
- Yu, T. 2013. China and the Ancient Mediterranean World: A Survey of Ancient Chinese Sources. *Sino-Platonic Papers*, 242, p. 1-268.
- Yule, H. (translator and editor). 2017. Francesco Balducci Pegolotti's Notices of the Land Route to Cathay, etc. (Circa 1330—1340). In: *Cathay and the Way Thither, Volume 3: Being a Collection of Medieval Notices of China*. New Delhi: Munshiram Manoharlal, p. 143-173.
- Żuchowska, M. 2013. Palmyra and the Far Eastern Trade. *Studia Palmyreńskie*, 12, p. 381-387.
- Żuchowska, M., Żukowski, R. 2012. More Precious than Gold: Spices from the Edges of the World in the Mediterranean Kitchen in Late Antiquity and Early Byzantine Times. In: Gladkikh, M. I. (ed.). *Ten Centuries of Byzantine Trade (the 5th—15th Centuries)*. Kyiv: Bibliotheca Vita Antiqua, p. 203-207.

REFERENCES

- Baipakov, K. 2007. *Velikii Shelkovyi put (na territorii Kazakhstana)*. Almaty: Adamar.
- Borovkova, E. A. 1989. *Zapad Tsentralnoi Azii vo II v. do n. e. — VII v. n. e. (istoriko-geograficheskii obzor po drevneki-taiskim istochnikam)*. Moskva: Nauka.
- Bukharin, M. D. 2007. *Neizvestnogo avtora «Peripl Eritriskoego Moria»*. Sankt-Peterburg: Aleteia.
- Guguev, V. K., Treister, M. Iu. 1995. Khanskie zerkala i podrazhanii im na territorii iuga Vostochnoi Evropy. *Rossiiskaia arheologiya*, 3, s. 145-156.
- Dmitriev, G. L. 1972. Iz istorii indijskikh kolonii v Srednei Azii (vtoraia polovina XIX — nachalo XX v.). *Strany i narody Vostoka*, XII, s. 234-247.
- Dubov, I. V. 1989. *Velikii Shelkovyi Put*. Leningrad: LGU.
- Dzhakson, T. N., Kalinina, T. M., Konovalova, I. G., Podosinov, A. V. 2007. *«Russkaia reka»: Rechnye puti Vostochnoi Evropy v antichnoi i srednevekovoi geografii*. Moskva: Znak.
- Dzhanov, A. V. 2006. Sudakskaiia krepost. Dvesti let issledovani. In: Skrzhinskaia, E. Ch. (ed.). *Sudakskaiia krepost. Istoriiia — arheologiya — epigrafika*. Kiev; Sankt-Peterburg: Akadempriodika, s. 322-367.
- Elkina, A. K. 1986. O tkaniakh i zolotnom shite iz kurgana Sokolova Mogila. In: Kovpanenko, G. T. *Sarmatskoe pogrebenie I v. n. e. na Iuzhnom Buge*. Kiev: Naukova dumka, s. 132-135.
- Kalan, E. 2012. *Ulus Dzhuchi (Zolotaia Orda) i strany Vostoka: Torgovo-ekonomicheskie vzaimootnosheniia vo vtoroi polovine XIII—XV vv.* Kazan: Biblioteka Tatarica.
- Karev (Karaev), O. 1983. *Istoriiia karakhanidskogo kaganata*. Frunze: Ilim.
- Kliashtrnyi, S. G. 2003. *Istoriiia Tsentralnoi Azii i pamiatniki runicheskogo pisma*. Sankt-Peterburg: SPbGU.
- Kovalevskii, A. P. 1956. *Kniga Akhmeda Ibn-Fadlana o ego puteshestvii na Volgu v 921—922 gg.* Kharkov: KhGU.
- Kovpanenko, G. T. 1986. *Sarmatskoe pogrebenie I v. n. e. na Iuzhnom Buge*. Kiev: Naukova dumka.
- Kradin, N. N. 2002. *Imperiiia Khunnu*. Moskva; Vladivostok: Logos.
- Krivosheev, M. B. 2018. Zapadnye elementy v pozdnesarmatskikh pamiatnikakh. *Vestnik VolGU*, 4, 23 (3), s. 169-175.
- Kuleshov, V. S. 2017. Serebro za mekha iz strany mraka: pamiatniki vizantiiskoi, vostochnoi i zapadnoi torevitki i numizmatiki v sakralnoi ekonomike iugorskogo obshchestva V—XV vv. *Trudy Gosudarstvennogo Ermitazha*, LXXXIX, s. 363-372.
- Lubo-Lesnichenko, E. I. 1987. Pazyryk i zapadni meridionalnyi put. *Strany i narody Vostoka*, XXV, s. 233-248.
- Lubo-Lesnichenko, E. I. 1994. *Kitai na Shelkovom Puti*. Moskva: Vostochnaia literatura.
- Lure, P. B. 2005. Zаметki o ranneislamskom dorozhnikе v Kitai. *Materialy i issledovaniia po arheologii Kyrgyzstana*, I, s. 81-89.

- Marshak, B. I. 2017. *Istoriia vostochnoi torevtiki III—XIII vv. i problemy kulturnoi preemstvennosti*. Sankt-Peterburg: Akademiia issledovaniia kultury.
- Meier, L. 1865. *Materialy dlia geografii i statistiki Rossii, sobrannye ofitserami Generalnogo shtaba. Kirgizskaia step Orenburgskogo vedomstva*. Sankt-Peterburg
- Naimark, A. 1996. Sledy evreiskoi kultury v Sogde. *Vestnik evreiskogo universiteta*, 1 (11), s. 75-83.
- Petrov, A. M. 1995. *Velikii Shelkovyi put: o samom prostom, no malo izvestnom*. Moskva: Vostochnaia literatura.
- Priukh, M. 2017. Kitaiskie lakovyie shkatulki na Krymskom poluostrove. In: Ivanchik, A. I., Mordvintseva, V. I. (ed.). *Krymskaia Skifiia v sisteme kulturnykh svyazei mezhd Vostokom i Zapadom*. Moskva; Simferopol: I. P. Zuev, s. 380-390.
- Rapoport, Iu. A., Nerazik, E. E., Levina, L. M. 2000. *V nizoviyakh Oksa i Iaksarta. Obrazy drevnego Priaralia*. Moskva: Nauka.
- Rudenko, S. I. 1953. *Kultura naseleniia Gornogo Altaia v skifskoe vremia*. Moskva: AN SSSR.
- Rudenko, S. I. 1962. *Kultura khunnov i noinulinskie kurgany*. Moskva; Leningrad: AN SSSR.
- Seregin, N. N., Chen, A. 2020. Kitaiskii import iz pamiatnikov tiurok Tsentralnoi Azii (VII—XII vv. n. e.): dinamika rasprostraneniia, istoriko-kulturnyi kontekst. *Vestnik TomGU. Istoriia*, 66, s. 181-189.
- Simonenko, A. V. 2010. Gunno-sarmaty (k postanovke problemy). *Nizhnevolzhskii arkhologicheskii vestnik*, 11, s. 393-401.
- Simonenko, A. V. 2011. *Rimskii import u sarmatov*. Sankt-Peterburg: Nestor-Istoriia.
- Tairov, A. D. 2013a. Istochniki rekonstruktsii drevnikh karavannykh putei v stepiakh Tsentralnoi Azii. *Vestnik Cheliabinskogo gosudarstvennogo universiteta*, 55: Istoriia, 12 (303), s. 68-73.
- Tairov, A. D. 2013b. *Arkheologicheskie istochniki po rekonstruktsii drevnikh torgovykh kommunikatsii v uralo-kazakhstanskikh stepiakh*. Cheliabinsk: Nauka IurGU.
- Tishkin, A. A., Seregin, N. N. 2013. Kitaiskie izdeliia iz arkhologicheskikh pamiatnikov rannesrednevekovykh tiurok Tsentralnoi Azii. *Teoriia i praktika arkhologicheskikh issledovaniia*, 1 (7), s. 49-72.
- Treister, M. Iu. 2018. Kitaiskii «import» v pogrebieniakh kochevnikov Vostochnoi Evropy vo vtoroi polovine I tys. do n. e. — pervykh vekakh nashei ery. *Stratum plus*, 4, s. 153-200.
- Fedorovich, E. F. 1969. Issledovaniia drevnikh tkanei iz raskopok IuTAKE v Starom Merve. *Trudy Iuzhno-Turkmen-skoii kompleksnoi arkhologicheskoi ekspeditsii*, XIV, s. 56-61.
- Khazanov, A. M. 2020. Kochevniki evraziiskikh stepei i «Velikii shelkovyi put». In: Zhelezniakov, A. S. (ed.). *Mongolskaia tsivilizatsiia v fokuse rossiiskogo vostokovedeniia*. Moskva: Institut Vostokovedeniia RAN, s. 62-83.
- Cheremshanskii, V. M. 1859. *Opisanie Orenburgskoi gubernii v khoziaistvenno-statisticheskoi, etnograficheskoi i promyshlennoi otnosheniiaakh*. Ufa.
- Abu-Lughod, J. L. 1983. *Before European Hegemony: The World System AD. 1250—1350*. New York: Oxford University.
- Adler, E. 1983. *Jewish Travellers in the Middle Ages*. New York: Dover Publications.
- Alamani, A. 2019. Alans and Sogdians in the Crimea: On Nomads, Traders and Namengeschichten. In: Lurje, P. (ed.). *Proceedings of the Eighth European Conference of Iranian Studies*. 1. Saint Petersburg: The State Hermitage Publications, p. 7-15.
- Allsen, T. T. 1987. *Mongol Imperialism: The Politics of Great Qan Mönge in China, Russia, and the Islamic Lands, 1251—1259*. Berkeley: University of California.
- Allsen, T. T. 1989. Mongolian Princes and Their Merchant Partners, 1200—1260. In: *Asia Major*, 3rd Series, 3 (2), p. 83-126.
- Allsen, T. T. 1997. *Commodity and Exchange in the Mongol Empire: A Cultural History of Islamic Textiles*. Cambridge: Cambridge University.
- Amighini, A. 2017. Towards a New Geography of Trade? In: Amighini, A. (ed.). *China's Belt and Road: A Game Changer?* Milan: Epoke, p. 121-137.
- Andrade, N. 2015. The Voyage of Maes Titianus and the Dynamics of Social Connectivity between the Roman Levant and Central Asia / West China. *Mediterraneo Antico*, XVIII, 1—2, p. 41-74.
- Andrade, T. 2011. *The Gunpower Age: China, Military Innovation, and the Rise of the West in World History*. Princeton: Princeton University.
- Andrea, A. J., Overfield, J. H. 1998. *The Human Record: Sources of Global History*, 3rd ed. 1. Boston: Houghton Mifflin.
- Association... *Association for Central Asian Civilizations & the Silk Road Studiers*. www.acansrs.org, accessed 19 August 2021.
- Avanesova, N. A. 2012. The Cultural Contacts and the Genesis of the Trade Routes of the Great Silk Road. *Bulletin of International Institute for Central Asian Studies*, 15, p. 54-69.
- Baipakov, K. 2007. *Velikii Shelkovyi Put' (na territorii Kazakhstana)*. Almaty: Adamar.
- Beckwith, Ch. I. 2009. *Empires of the Silk Road: A History of Central Eurasia from the Bronze Age to the Present*. Princeton: Princeton University.
- Berggren, J. L., Jones, A. 2000. *Ptolemy's Geography: An Annotated Translation of the Theoretical Chapters*. Princeton: Princeton University.
- Bernard, P. 2005. De l'Euphrate a la Chine avec la caravane de Maes Titianos (c. 100 ap. n. e.). *Comptes Rendus des Seances de l'Academie des Inscriptions et Belles Lettres*, 3, p. 929-969.
- Biran, M. 2015. The Qarakhanids Eastern Exchange: Preliminary Notes on the Silk Roads in the Eleventh and Twelfth Centuries. In: Bemmman, J., Schmander, M (eds.). *Complexity of Interaction along the Eurasian Steppe Zone in the First Millennium CE*. Bonn: Vor- und Fruh-geschichtliche Archæologie, p. 575-595.
- Bloom, J. M. 2005. Silk Road or Paper Road? *Silk Road*, 3 (2), p. 21-24.
- Boulnois, L. 2004. *Silk Road: Monks, Warriors, and Merchants on the Silk Road*. Hong Kong: Odyssey Books.
- Boyle, J. A. (translator). 1958. *The History of the World Conqueror by «Ala-ad-Din» Ata-Malik Juvaini*. Translated from the text of Mira Muhammad Qazvini. Cambridge: Harvard University.
- Brady, A. M. 2017. *China as a Polar Great Power*. Cambridge: Cambridge University.
- Brosseder, U. B. 2011. Belt Plaques as an Indicator of East-West Relations in the Eurasian Steppe at the Turn of the Millennium. *Bonn Contributions to Asian Archaeology, Xiongnu Archaeology*, 5, p. 349-424.
- Brosseder, U. B. 2015. A Study on the Complexity and Dynamics of Interaction and Exchange in the Late Iron Age Eurasia. In: Bemmman, J., Schmauder, M. (eds.). *Complexity of Interaction along the Eurasian Steppe Zone in the First Millennium CE*. Bonn Contributions to Asian Archaeology, 7. Bonn, p. 199-332.
- Brown, P. 2011. The Silk Road in the Late Antiquity. In: Mair, V. H., Hickman, J. (eds.). *Reconfiguring the Silk Road; New Research in East-West Exchange in Antiquity*. Philadelphia: University of Pennsylvania Museum of Archaeology and Anthropology, p. 15-22.
- Bukharin, M. D. 2007. *Neizvestnogo avtora «Peripl Eritreiskogo Moria»*. Sankt-Petersburg: Aleteia.
- Burgersdijk, D. 2019. Palmyra on the Silk Road: Terrestrial and Maritime Trading Routes from China to the Mediterranean. *Talanta*, 11, p. 246-257.
- Campbell, D. B. 1989. A Chinese Puzzle for the Romans. *Historia*, 38 (3), p. 371-376.
- Casson, L. 1980. Rome's Trade with the East: The Sea Voyage to Africa and India. *Transactions of American Philological Association*, 110, p. 21-36.
- Casson, L. 1989. *Periplus Maris Erythraei*. Princeton: Princeton University.
- Chaffee, J. W. 2006. Diasporic Identities in the Historical Development of the Maritime Muslim Communities of Song-Yuan China. *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 49 (4), p. 395-420.
- Chaffee, J. W. 2018. *The Muslim Merchants of Premodern China: The History of a Maritime Asian Trade Diaspora, 750—1400*. Cambridge: Cambridge University.

- Chin, T. 2013. The Invention of the Silk Road. *Critical Inquiry*, 40 (1), p. 194-219.
- Choisnel, E. 2004. *Les Parthes et la route de la soie*. Paris: L'Harmattan.
- Cipolla, C. M. 1996. *Guns, Sails, and Empires: Technological Innovation and the Early Phases of European Expansion 1400—1700*. New York: Barnes Noble Books.
- Cosmas Indicopleustes. 2010. *Christian Topography*. Translated and edited by J. W. McCrindle. Cambridge: Cambridge University.
- Curtin, Ph. D. 1984. *Cross-Cultural Trade in World History*. Cambridge: Cambridge University.
- Dean, K. 2015. The Location of Ptolemy's Stone Tower: The Case for Sulaiman-Too in Osh. *The Silk Road*, 15, p. 75-83.
- Di Cosmo, N. 2005. Mongols and Merchants on the Black Sea Frontier in the Thirteenth and Fourteenth Centuries: Convergences and Conflicts. In: Amitai, R., Biran, M. (eds.). *Mongols, Turks, and Others. Eurasian Nomads and the Sedentary World*. Leiden; Boston: Brill, p. 391-424.
- Di Cosmo, N. 2009. Black Sea Emporia: A Reassessment of the *Pax Mongolica*. *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 53, p. 83-108.
- Di Cosmo, N. 2013. Connecting Maritime and Continental History: The Black Sea Region at the Time of the Mongol Empire. In: Miller, P. N. (ed.). *The Sea: Thalassography and Historiography*. Ann Arbor: The University of Michigan, p. 174-197.
- Duturaeva, V. 2016. Between the Silk and Fur Roads: Qarakanid Diplomacy and Trade. *Orientierungen Zeitschrift zur Kultur Asiance*, 28, p. 173-210.
- Earle, T. 2009. Routes through the Landscape: A Comparative Approach. In: Snead, E., Erickson, J., Clark, L., Darling, J. A. (eds.). *Landscapes of Movement: Trails, Paths, and Roads in Anthropological Perspective*. Philadelphia: University of Pennsylvania, p. 253-269.
- The Economist. 2021. [asi.org.au/report/cultural-erasure](https://www.economist.com/news/2021/01/20/asi.org.au/report/cultural-erasure), September 21, 2020; January 2, 2021: 30. Accessed 19 August 2021.
- Feltham, H. B. 2009. Justinian and the International Silk Trade. *Sino-Platonic Studies*, 194, p. 1-43.
- Frachetti, M. 2008. *Pastoralist Landscapes and Social Interaction in Bronze Age Eurasia*. Berkeley: University of California.
- Frankopan, P. 2015. *The Silk Road: A New History of the World*. London: Bloomsbury.
- Freedman, P. 2008. *Out of the East: Spices and the Medieval Imagination*. New Haven: Yale University.
- Gawlikowski, M. 1994. Palmyra as a Trading Center. *Iraq*, 56, p. 27-33.
- Gil, M. 1976. The Radhanite Merchants and the Land of Radhan. *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 17 (3), p. 299-328.
- Goitein, S. D. 1974. *Letters of Medieval Jewish Traders*. Princeton: Princeton University.
- Goitein, S. D., Mordechai, A. F. 2007. *India Traders of the Middle Ages: Documents from the Cairo Geniza «India Book»*. Leiden; Boston: Brill.
- Golden, P. B. 1980. *Khazar Studies: An Historical-Philological Inquiry into the Origin of the Khazars*. 1. Budapest: Akademiai Kiado.
- Golden, P. B. 1990. The Karakhanids and Early Islam. In: Sinor, D. (ed.). *The Cambridge History of Inner Asia*. Cambridge: Cambridge ed University, p. 343-370.
- Golden, P. B. 1992. *An Introduction to the History of the Turkic Peoples*. Wiesbaden: Otto Harrassowitz.
- Gommans, J. J. L. 1994. *The Rise of Indo-Afghan Empire, c. 1710—1780*. Leiden: Brill.
- Gopal, L. 1961. Textiles in Ancient India. *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 4, p. 53-69.
- Gregoratti, L. 2012. The Parthians between Rome and China. Gun Ying's Mission into the West (1st Century AD). *Akademisk*, 4, p. 109-116.
- Grenet, P. 2002. Regional Interactions in Central Asia and Northwest India in the Kidarite and Hephtalite Periods. In: Williams, S. N. (ed.). *Indo-Iranian Languages and Peoples*. Oxford: Oxford University, p. 203-224.
- Grinin, L. E., Korotayev, A. V. 2013. Political Globalistics. In: Grinin, L. E. Ilyin, I. V., Korotayev, A. V. (eds.). *Globalistics and Globalization Studies: Theories, Research and Teaching*. Volgograd: Uchitel, p. 335-347.
- Guguev, V., Ravich, I., Treister, M. Ju. 1991. Han Mirrors and Their Replicas in the Territory of South of Eastern Europe. *Bulletin of the Metals Museum*, 16, p. 32-50.
- Guo, Y. 2005. A General Overview of Byzantine Coins: Their Imitations Found in China. *Eirene: Studia Graeca et Latina*, 41, p. 87-116.
- Hansen, V. 2012. *The Silk Road: A New History*. Oxford: Oxford University.
- Hedin, S. 1938. *The Silk Road*. London: Routledge & Sons.
- Hezser, C. 2011. *Jewish Travel in Antiquity*. Tubingen: Monk Siebeck.
- Hirth, F. 1885. *China and Rome*. Shanghai and Hongkong: Kelly and Walch.
- Holzwarth, W. 2005. Relations between Uzbek Central Asia, the Great Steppe and Iran, 1700—1750. In: Hopkins, A. G. (ed.). *Shifts and Drifts in Nomad-Sedentary Relations*. Wiesbaden: Dr. Ludwig Reichert, p. 179-215.
- Hopkins, A. G. (ed.). 2002. *Globalization in World History*. London: Pimlico.
- Hoppal, K. 2011. The Roman Empire According to the Ancient Chinese Sources. *Acta Antiqua Academiae Scientiarum Hungaricae*, 31, p. 263-305.
- Hoppal, K. 2016. Contextualizing Roman-Related Glass Artifacts in China: An Integrated Approach to Sino-Roman Relations. *Acta Archaeologica Academiae Scientiarum Hungaricae*, 67, p. 99-104.
- International... *International Association of Museums of the Silk Roads* (IAMS) alliance@chnmuseum.cn, accessed 19 August 2021.
- Jacoby, D. 2004. Silk Economics and Cross-Cultural Artistic Interaction: Byzantium, the Muslim World, and the Christian West. *Dumbarton Oaks Papers*, 58, p. 197-240.
- Jacoby, D. 2016. Oriental Silk at the Time of the Mongols: Patterns of Trade and Distribution in the West. In: von Fircks, J., Schora, R. (eds.). *Oriental Silk in Medieval Europe*. Riggisberger Bericht, 71. Riggisberg: Abegg-Stiftung, p. 93-123.
- Keay, J. 2006. *Spice Route: A History*. Berkeley: University of California.
- Kenoyer, J. M. 2017. Textiles and Trade in South Asia during the Proto-Historic and Early Historic Period. In: Hildebrandt, B., Gillis, C. (eds.). *Silk: Trade and Exchange along the Silk Roads between Rome and China in Antiquity*. Cambridge: Oxbow Books, p. 7-26.
- Khazanov, A. M. 1994. *Nomads and the Outside World*, 2nd ed. Madison: The University of Wisconsin.
- Khazanov, A. M. 2019. Steppe Nomads in the Eurasian Trade. *Chungara*, 51 (1), p. 85-93.
- Klaus, G. 2017. Wer ist Marinos von Tyros: Zur Hauptquelle des Ptolemaios in seine Geographie. *Geographia antiqua*, 26, p. 13-22.
- Knappett, C. 2013. *Network Analysis in Archaeology: New Approaches in Regional Interaction*. Oxford: Oxford University.
- Kolb, A., Speidel, M. A. 2015. Perceptions from Beyond: Some Observations on Non-Roman Assessments of the Roman Empire from the Great Eastern Trade Routes. *Journal of Ancient Civilizations*, 30, p. 117-149.
- Kolb, A., Speidel, M. A. 2017. Imperial Rome and China: Communications and Innovation Transmission. In: Elizalde, M. D., Jianlang, W. (eds.). *China's Development from a Global Perspective*. Cambridge: Cambridge Scholars, p. 28-56.
- Komroff, M. (translator). 2001. *The Travels of Marco Polo*. New York: Random House.
- Kovalev, R. K. 2005. Commerce and Caravan Routes along the Northern Silk Road (Sixth-Ninth Centuries). Part I: The Western Sector. *Archivum Eurasiae Medii Aevi*, 14, p. 55-105.
- Kuzmina, E. E. 2008. *The Prehistory of the Silk Road*. Philadelphia: University of Pennsylvania.
- Laruelle, M. (ed.). 2018. *China's Belt and Road Initiative and Its Impact in Central Asia*. Washington: The George Washington University.
- Lerner, Ju. D. 1998. Ptolemy and the Silk Road: From Baktra Basileion to Sera Metropolis. *The East and the West*, 48 (1—2), p. 9-25.
- Lerner, Ju. D. 2001. The Merchant Empire of the Sogdians. In: Juliano, A., Lerner, Ju. (eds.). *Monks and Merchants*. New York: Harry N. Abrams, p. 220-229.

- Levi, S. C. 2002. *The Indian Diaspora in Central Asia and its Trade, 1550—1900*. Leiden: Brill.
- Li, D. n. d. *The Judeo-Persian Document of Dandan Oilik Side in Khotan*. The History Department of Tsinghua University. www.academia.edu/17315533, accessed 12 March 2021.
- Li, Q. 2006. *Maritime Silk Road*. Translated by W. W. Wang. China: Intercontinental.
- Li, Q. 2015. Roman Coins Discovered in China and Their Research. *Eirene. Studia Graeca et Latina*, LI, p. 279-299.
- Li, Y. 2017. Belt and Road: A Logic Behind the Myth. In: Amighini, A. (ed.). *China's Belt and Road*. Milan: Epoke, p. 21-139.
- Liu, X. 1988. *Ancient India and Ancient China: Trade and Religious Exchanges, AD 1—600*. New Delhi: Oxford University.
- Lurje, P. B. 2010. Personal Names in Sogdian Texts. *Iranisches Personennamenbuch*. II, 8. Wien: IAW.
- Malinowski, G. 2012. Origin of the Name Seres. In: Malinowski, G., Paroń, A., Szmoniewski, B. Sz. (eds.). *Serica — Da Qin: Studies in Archaeology, Philology and History of Sino-Western Relations (Selected Problems)*. Warsaw: IAE PAN; Instytut Konfucjusza w Uniwersytecie Wrocławskim; Instytut Studiów Klasycznych, Śroziemnomorskich i Orientalnych Uniwersytetu Wrocławskiego, p. 13-25.
- Malinowski, G. 2015. The Image of China in the Western Literature: Greco-Roman Antiquity. *Horizons: Seoul Journal of Humanities*, 6 (1), p. 1-19.
- Margoliouth, D. S. 1903. An Early Judeo-Persian Document from Khotan in the Stein Collection with Other Early Persian Documents. *Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*, October, p. 735-760.
- Martinez, A. P. 1982. Gardizi's Two Chapters on the Turks. *Archivum Eurasiae Medii Aevi*, 3, p. 109-217.
- McCrindle, J. W. 1889. *The Christian Topography of Cosmas, an Egyptian Monk*. New York: Burst Franklin.
- Menander Protector. 1985. *History of Menander the Gardian*. Edited and translated by R. C. Blocky. Liverpool: Francis Cairns.
- Mielczarek, M. 1997. Remarks on the Numismatic Evidence for the Northern Silk Route: The Sarmatians and the Trade Route Linking the Northern Black Sea Area with Central Asia. In: Tanabe, K., Cribb, J., Wang, H. (eds.). *Studies in Silk Road Coins and Culture. Papers in Honour of Professor Ikuo Hirayama on his 65th Birthday*, Kamakura: The Institute of Silk Road Studies, p. 131-147.
- Morrison, A. 2017. Central Asia's Catechism of Cliche: From the Great Game to Silk Road. *Eurasianet*, July 25.
- Naymark, A. 2001. *Sogdiana, Its Christians and Byzantium: Study of Artistic and Cultural Connections in Late Antiquity and Early Middle Ages*. Ph D dissertation. Bloomington: Department of Art History, Indiana University.
- Neelis, J. 2011. *Early Buddhist Transmission and Trade Networks: Mobility and Exchange Within and Beyond the Northwestern Borderlands of South Asia*. Leiden: Brill.
- Noonan, T. S. 1985. Khazaria as an Intermediary between Islam and Eastern Europe in the Second Half of the Ninth Century: The Numismatic Perspective. *Archivum Eurasiae Medii Aevi*, 5, p. 179-204.
- Oikonomides, N. 1986. Silk Trade and Production in Byzantium from the Sixth to the Ninth Century: The Seals of Kommeriarioi. *Dumbarton Oaks Papers*, 40, p. 33-53.
- Onge, M. 2007. Caravanserai as Symbols of Power in Seljuk Anatolia. In: Osmond, J., Cimdina, A. (eds.). *Power and Culture: Identity, Ideology, Representation*, Pisa: Pisa University, p. 49-69.
- Parzinger, H. 2008. The Silk Roads' Concept Reconsidered: About Transfers, Transportation, and Transcontinental Interactions in Prehistory. *The Silk Road*, 5 (2), p. 5-15.
- Paul, J. 2012. *Zentralasien Neue Fischer Weltgeschichte, 10*. S. Frankfurt am Main: Fischer.
- Pekkanen, T. 1986. The First References to the Silk Road in Classical Literature. *Mémoires de la Société Finno-Ougrienne*, 194, p. 173-193.
- Pubblici, L. 2017. Antagonism and Coexistence: Local Population and Western Merchants on Venetian Azov Sea in the 14th Century. *Biblioteca Slavistica*, 36, p. 25-47.
- Pulleyblank, E. G. 1999. The Roman Empire as Known to Han China. *Journal of the American Oriental Society*, 119 (1), p. 71-79.
- Raev, B. A. 1986. *Roman Imports in the Lower Don Basin*. British Archaeological Reports, International Series, 278. Oxford.
- Raschke, M. G. 1978. New Studies in Roman Commerce with the East. In: Temporini, H. (ed.). *Aufstieg und Niedergang der römischen Welt: Geschichte und Kultur Roms im Spiegel der neueren Forschung*. II, 9.2, Berlin: Walter de Gruyter.
- Ray, H. P. 2018. Warp and Weft: Producing, Trading and Consuming Indian Textiles: Across the Seas (First—Thirteenth Centuries CE). In: Machado, P., Fee, S., Campbell, G. (eds.). *Textile Traders, Cultures, and the Material World of the Indian Ocean (Palgrave Series in Indian Ocean World Studies)*. Cham: Palgrave Macmillan, p. 288-311.
- Rezakhani, R. 2010. The Road that Never Was: The Silk Road and Trans-Eurasian Exchange. *Comparative Studies of South Asia, Africa, and the Middle East*, 30 (5), p. 421-433.
- Richthofen, F. von. 1877. Über die centralasiatischen Seidenstrassen bis zum 2 Jahrhundert n. Chr. *Verhandlungen der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin*, 4, S. 96-122.
- Rossabi, M. 1989. The «Decline» of the Central Asian Caravan Trade. In: Seaman, G. (ed.). *Ecology and Empire: Nomads in the Cultural Evolution of the Old World*. Los Angeles: Ethnographics, p. 81-102.
- Rouge, J. 1988. *La navigation en Mer Erythrée dans l'antiquité: L'Arabie et ses mers fordières*. I. Lyon: Travaux de la Maison de l'Orient.
- Rtveladze, E. 2012. Studies on the Historical Geography of Southern Central Asia. *Parthica*, 14, p. 137-144.
- Rudenko, S. I. 1970. *Frozen Tombs of Siberia: The Pazyryk Burials of Iron Age Horsemen*. Berkeley: University of California.
- Schottenhammer, A. 2016. China's Gate to the Indian Ocean: Iranian and Arab Long-Distance Traders. *Harvard Journal of Asiatic Studies*, 76 (1—2), p. 135-179.
- Seland, E. H. 2013. Networks and Social Cohesion in Ancient Indian Ocean Trade: Geography, Ethnicity, Religion. *Journal of Global History*, 8 (3), p. 373-390.
- Seland, E. H. 2014. The Organization of the Palmyrene Caravan Trade. *Ancient West and East*, 13, p. 197-211.
- Seland, E. H. 2016. The Periplus of the Erythraean Sea: A Network Approach. *Asian Review of World Histories*, 4 (2), p. 191-205.
- Sen, T. 2011. Maritime Interactions between China and India: Coastal India and the Ascendancy of Chinese Maritime Power in Indian Ocean. *Journal of Central Eurasian Studies*, 2, p. 41-82.
- Sen, T. 2017. Early China and the Indian Ocean Networks. In: de Souza, P., Arnaud, P. (eds.). *The Sea in History: The Ancient World*. New York: Rowman and Littlefield, p. 536-547.
- Sen, T. 2019. Zheng He's Military Interventions in South Asia, 1405—1437. *China and Asia*, 1, p. 158-191.
- Shenkar, M. 2020. The Origin of the Sogdian Civic Communities (náf). *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 63, p. 357-388.
- Shim, H. 2014. The Postal Roads of the Great Khans in Central Asia under the Mongol-Yuan Empire. *Journal of Song-Yuan Studies*, 44, p. 405-469.
- Silverstein, A. 2007. From Markets to Marvels: Jews on the Maritime Route to China ca. 850—950 CE. *Journal of Jewish Studies*, 58 (1), p. 91-104.
- Simonenko, A. 2001. Chinese and East Asian Elements in Sarmatian Culture of the North Pontic Region. *Silk Road Art and Archaeology*, 7, p. 53-71.
- Simonenko, A., Marčenko, I., Limberis, N. 2008. Römische Importe in Sarmatischen und Maiotischen Graben Zwischen Donau und Kuban. *Archäologie in Eurasien*, 25, p. 3-264.
- Sinor, D. 1990. The Establishment and Dissolution of the Turk Empire. In: Sinor, D. (ed.). *The Cambridge History of Early Inner Asia*. Cambridge: Cambridge University, p. 285-316.
- Sirota, S. 2005. The Chinese Chronicles on the Khazars: Notes on Khazaria in Tang Period Texts. *Archivum Eurasiae Medii Aevi*, 14, p. 231-261.
- Staalesen, A. 2019. COSCO: Several Trans-Arctic Shipments Coming Up This Year. *Barents Observer*, May 14.
- Stark, S. 2008. *Die Alttürkenzeit in Mittel- und Zentralasien. Archäologische und Historische Studien*. Wiesbaden: Dr. Ludwig Deichert.

THE GREAT SILK ROAD WHICH DID NOT EXIST

Interregional long-distance trade in silk certainly existed in ancient and medieval times, but the transcontinental and regular «Great Silk Road», whether overland or even maritime, is a myth, a phantom. Its existence is not confirmed either by written sources or by archaeological data. A concept of the Silk Road implies at least knowledge of macro-routes and their final destination, as well as transcontinental connectivity. The latter, if it existed in antiquity and medieval times at all, was much more occasional than regular and intentional. As a rule, such trade involved many middlemen. The «Silk Road» and the trade in silk, even a trans-regional one, are quite different notions. The transcontinental overland trade existed in but a few short-lived historical periods; it was neither confined to silk nor was it even a road. The «silk roads» were only one of many long-distance continental and transcontinental trading itineraries that existed in the Old World in premodern times. It is also important to remember that transcontinental trade was limited only to high-value, low-volume goods. The exotic appeal of long-distance trade in luxuries combined with a striving for political correctness often results in distorted and exaggerated opinions on premodern commerce in general. Not only silk and other luxury and prestige goods, but also people, religions, languages, scientific knowledge, inventions, innovations, new technologies, know-how, chemicals, minerals, metals, plants, medicine, cultural transmissions and artistic styles and fashions, cuisine, and musical instruments moved along its numerous itineraries, but on the negative side, epidemic diseases and epizootics were also disseminated across Eurasia along with them. Finally, it is worth stressing again that the long-distance Eurasian trade not only directly or indirectly stimulated movements of people and created ethnic diasporas. Frequently it was just members of these diasporas who brought new knowledge and technological knowhow and contributed to their practical applications in the new milieus. That was the main achievement of Eurasian trade, with no continuity between the trade in silk in the ancient and medieval times.

Keywords: Great Silk road, China, silk, nomads, long-distance trade, transcontinental routes, myth.

Одержано 12.01.2022

ХАЗАНОВ Анатолій Михайлович, професор антропології, Університет Медисон-Вісконсін, США.
KHAZANOV Anatoly M., the Ernest Gellner Professor of Anthropology (Emeritus), the University of Wisconsin-Madison USA.
E-mail: khazanov@wisc.edu.

Steensgaard, N. 1973. *Carracks, Caravans and Companies: The Structural Crisis in the European-Asian Trade in the Early 17th Century*. Copenhagen: Scandinavian Institute of Asian Studies.

Symonenko, O. 2013. Trade and Trophy: Near Eastern Imports in the Sarmatian Culture. *Mousaios*, XVIII, p. 304-324.

Thierry, F., Morrison, C. 1994. Sur les monnaies Byzantines trouvées en Chine. *Revue Numismatique*, 36, p. 109-145.

Tupikova, I. M., Schemmel, M., Geus, K. 2014. *Traveling along the Silk Road: A New Interpretation of Ptolemy's Coordinates*. Max Plank Institute for the History of Science. Manuscript in possession of the author.

Vaissière de la, É. 2005. *Sogdian Traders. A History*. Leiden: Brill.

Vaissière de la, É. 2009. The Triple System of Orography in Ptolemy's Xinjiang. In: Sundermann, W., Hintze, A., de Bloi, F. (eds.). *Exegisti Monumenta: Festschrift in Honour of Nicholas Sims-Williams*. Wiesbaden: Harrassowitz, p. 527-535.

Vaissière de la, É. 2012. Central Asia and the Silk Road. In: Johnson, S. (ed.). *Oxford Handbook of Late Antiquity*. Oxford: Oxford University, p. 142-169.

Vaissière de la, É., Trombert, É. (eds.). 2005. *Les Sogdiens en Chine*. Études thématiques, 13, Paris.

Vedeler, M. 2015. Silk Trade to Scandinavia in the Viking Age. In: Ling, H. A., Jahnke, C. (eds.). *Textiles and the Medieval Economy: Production, Trade, and Consumption of Textiles, 8th—16th Centuries*. Oxford: Oxbow Books, p. 78-85.

Wallerstein, I. 1974. *The Modern World System I: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*. London: Academic.

Wallerstein, I. 1979. *The Capitalist World Economy*. Cambridge: Cambridge University.

Wang, I. 2016. The Belt and Road Initiative and China's New Grand Strategy. *Pacific Review*, 29 (3), p. 455-463.

Waugh, D. C. 2001. Richthofen's Silk Road: Towards the Archaeology of a Concept. *The Silk Road*, 5, 1, p. 1-10.

Whitfield, S. 2007. Was There a Silk Road? *Asian Medicine*, 3, p. 201-213.

Wink, A. 2020. *The Making of the Indo-Islamic World c. 700—1800 CE*. Cambridge: Cambridge University.

Yang, S. 2020. *Restrictions on Foreign Trade and Inter-marriage in Tang and Northern Song China*. Paper presented at the 2020 Association for Asian Studies Conference. Boston: Manuscript in possession of the author.

Yu, T. 2013. China and the Ancient Mediterranean World: A Survey of Ancient Chinese Sources. *Sino-Platonic Papers*, 242, p. 1-268.

Yule, H. (translator and editor). 2017. Francesco Balducci Pegolotti's Notices of the Land Route to Cathay, etc. (Circa 1330—1340). In: *Cathay and the Way Thither, Volume 3: Being a Collection of Medieval Notices of China*. New Delhi: Munshiram Manoharlal, p. 143-173.

Żuchowska, M. 2013. Palmyra and the Far Eastern Trade. *Studia Palmyreńskie*, 12, p. 381-387.

Żuchowska, M., Żukowski, R. 2012. More Precious than Gold: Spices from the Edges of the World in the Mediterranean Kitchen in Late Antiquity and Early Byzantine Times. In: Gladkikh, M. I. (ed.). *Ten Centuries of Byzantine Trade (the 5th—15th Centuries)*. Kyiv: Bibliotheca Vita Antiqua, p. 203-207.